



# Boletín Oficial

## De los Llanos de Lepe



Publicación mensual - Año 1 N° 2 – septiembre-octubre 2006

## Una Maestranza que se resiste a morir...



*Esta enorme empresa estatal, destinada a la reparación y fabricación de equipo ferroviario del país, dio vida y movimiento comercial a la ciudad de San Bernardo durante décadas y dio trabajo a miles de obreros.*

En 1914, la Dirección General de Ferrocarriles, compró un terreno de 121.224 hectáreas para construir una Maestranza de trenes y una población obrera. Los talleres de la Maestranza entraron en funcionamiento en Abril de 1920. Esta monumental obra, puso en marcha el trabajo de diversas dependencias productivas, que la convirtieron en la Maestranza más grande y moderna de América Latina en estos años. Contaban con talleres de Locomotoras, calderería, fundición, herrería, un almacén y una subestación generadora de electricidad.

Los primeros obreros especializados que pusieron en marcha la Maestranza, provenían de Concepción y Temuco y para quienes deseaban ingresar sin poseer la calidad de operarios, debían prepararse durante dos años en un instituto dependiente de la misma empresa de Ferrocarriles. En esta Casa de estudios, recibían una instrucción técnica y humanista, que debían poner en práctica durante la jornada de la tarde en los distintos talleres.

Desde que se iniciaban los estudios, los obreros se sumaban a una difícil carrera profesional al interior de la Maestranza. Debían comenzar por ser aprendices de tercera, segunda y primera categoría, para aspirar al cargo de Maestro de similares rangos. Con dedicación y constancia, se pasaba a desempeñar la labor de jefe de grupo especializado y finalmente inspector.

Durante los años 20, se construye la población obrera que albergaría a los cientos de trabajadores de la Maestranza. Este centro habitacional, fue emplazado en los barrios que hoy conforman las calles Esmeralda y 1° de Mayo, teniendo como centro a la plaza "Ángel Guarello", en honor a uno de los más importantes y estimados sindicalistas de la época

Los maestrancinos y sus familias, transformaron el paisaje natural y social de San Bernardo Reactivaron el comercio, las artes, el deporte y la actividad sindical. Su organización, fue capaz de construir dos importantes centros de eventos culturales: el Teatro Prat (en la plazuela de la Estación de Trenes) y el teatro Venus (en la esquina sur-poniente de las calles Freire y Covadonga). Asimismo, efectuaron una gran contribución al deporte con la construcción de una cancha de tenis (al costado sur poniente de la Estación), un gimnasio y un estadio ferroviario (en la calle Bulnes y en la Fábrica Vulco, respectivamente)

Con los Maestrancinos, la Ciudad de San Bernardo tomó nuevos bríos. Se dejaba atrás el antiguo lugar de verano de la Aristocracia Santiaguina, quienes trasladaron su descanso estival hacia los balnearios de Viña del Mar y Cartagena.

La Maestranza de ferrocarriles comienza cuando la empresa rodoviaria compra parte de un fundo ubicado en el Cerro Negro, ahí nace la Maestranza Central de San Bernardo. Su construcción se realizó en tres etapas entre 1918 y 1920 y llegó a convertirse en la segunda más grande de Sudamérica, después de la de Remedios, en Argentina.

Las actividades normales en la Maestranza comenzaron hacia comienzos de abril de 1920, con 358 obreros los cuales durante el primer año de funcionamiento repararon 19 locomotoras, cantidad que en 1921 aumentó drásticamente a 111 y en 1945 a 228 unidades anuales. Lo que la hacía una de las empresas más eficientes con una clara proyección hacia el futuro del progreso y la modernización.

En ese entonces, en las 47 hectáreas del fundo trabajaban 2.500 obreros todos a cargo de un solo jefe. Pero no todo era trabajo, la Maestranza tuvo una de las mayores celebraciones que se hayan realizado en Chile, y fue cuando se terminó la primera locomotora armada en el país, íntegramente hecha en San Bernardo con la mano de obra de miles de chilenos.

El éxito logrado en esta iniciativa y la dificultad para importar nuevas máquinas en aquel entonces, motivó la construcción de otras cuatro del mismo tipo en 1944. La modernización de la infraestructura vial y del transporte rodoviario junto al paulatino reemplazo de locomotoras a vapor por otras a diesel y eléctricas produjeron un gran impacto en los servicios ferroviarios, tanto, que finalmente produjeron su cierre definitivo.

### LOS LLANOS DE LEPE Y LA CONSTRUCCION DEL CANAL DEL MAIPO

Las actuales tierras donde se fundara la Ciudad de San Bernardo era una zona estéril que no poseía ningún valor y se denominaban "Los Llanos de Lepe", y no sabemos la razón de este nombre.

Llegamos hasta el momento de la Independencia donde aparece la figura de don Bernardo O'Higgins y de don Domingo Eyzaguirre, el fundador de nuestra ciudad.

Don Domingo Eyzaguirre fue un personaje importante. Sus biógrafos resaltan su inteligencia, sus dotes prácticas y de mucha actividad, además como poseedor de un profundo valor moral.

A don Domingo se le encarga la construcción del Canal del Maipo que hoy conocemos como Canal San Carlos que lleva aguas del Río Maipo hasta el Río Mapocho, para mantener un caudal constante y evitar las épocas de sequía.

Su construcción que ya venía ideada por Don Ambrosio O'Higgins, padre de don Bernardo fue finalmente llevada a cabo, creándose incluso otros canales que regarán esta zona pasando a ser fértil y con características agrícolas. Esto permite la idea de construir un pueblo.

El Acta de la Fundación del 9 de febrero de 1821 esta firmada por don Bernardo O'Higgins, es un reglamento sobre enajenación de tierras del Llano del Maipo y la venta de tierras en toda esta zona y dice en el Artículo 8°:

*"En el centro de estos terrenos se reservarán treinta y seis cuadras en el área para la formación de una villa en que ha de colocarse una parroquia y escuela de primeras letras, completándose hasta el número de cien cuadras para que las restantes se reserven para propios de la villa, y en los sitios que han de darse y distribuirse con el objeto de la formación de la villa serán preferidos los militares y las viudas de los defensores de la patria. El camino común y público deberá pasar por la plaza de la villa". Este acuerdo fue promulgado por el Director Supremo el 9 de febrero*

**BALDOMERO  
LILLO**

(1867-1923)



Lota, la pequeña ciudad minera en la que Baldomero Lillo vivió durante toda su infancia, le proporcionó las dramáticas escenas que el autor llevó a sus cuentos. Tempranamente debió abandonar sus estudios para trabajar e ingresó como empleado en una pulpería de un establecimiento minero. Afortunadamente, su trabajo le dejaba tiempo para la lectura, afición que heredó de su padre, admirador del escritor norteamericano Bret Harte.

Las lecturas que tuvieron mayor influencia en su narrativa fueron Dostoievski, Zolá, Turgueniev y más tarde, Maupassant, Eça de Queiroz, Dickens y Balzac. Con ellos logró desarrollar la observación directa y la sensibilidad dramática que imprime a sus personajes y atmósferas, plasmadas con fuerza y sencillez en sus cuentos, sobre todo los relacionados con la actividad minera del carbón.

Ya adulto, se trasladó a Santiago buscando un espacio literario y, al cabo de seis años, en 1903, logró reconocimiento al ganar con "Juan Fariña" el más alto lugar de un concurso de cuentos. Consiguió así, la primera publicación en *La Revista Católica* de Santiago. Este hecho le permitió trabajar en *El Mercurio* y luego colaborar en la revista *Zig-Zag*. Un año después apareció *Sub-terra*; una recopilación de ocho cuentos mineros. En 1907, apareció su segundo libro *Sub-sole*, con trece relatos de vida campesina y del mar. Sobre esta producción Vicente Mengod señala: "Baldomero Lillo, escritor realista, anotó minuciosamente la vida del trabajador de las minas. Sus narraciones, siempre con un gran contenido social, tienen la intensidad de un grito de protesta, cuya resonancia, a pesar de los progresos técnicos, no se ha extinguido. Varios de sus cuentos son documentales. En ellos, el decir escueto y la intención social se armonizan con maestría. Se le considera como el padre del **realismo** social chileno". Son clásicos sobre el tema de la explotación del carbón y de la vida de los trabajadores en Lota, sus cuentos "Juan Fariña", "El chillón del diablo" y "La compuerta N°12", entre otros.

Poco difundidos han sido, sin embargo, los cuentos publicados póstumamente. La primera recopilación la hizo José Santos González Vera quien en 1942 publica bajo el título de *Relatos populares*, cuentos mineros, marítimos y de costumbres, no incluidos en los volúmenes anteriores. Luego, en 1956, otros cuentos descubiertos por José Zamudio fueron reunidos y publicados en *El Hallazgo y otros cuentos del mar*. Se sabe, además, que Baldomero Lillo planeaba una novela sobre la masacre de la escuela de Santa María de Iquique, para lo cual viajó al norte de Chile con el fin de documentarse al respecto. Pero este proyecto no llegó a realizarse.

Baldomero Lillo ha mantenido su **vigencia** a lo largo de cien años y es fuente indispensable al momento de referirse a la **minería del carbón** en Chile. En 1968, Raúl Silva Castro reunió casi toda la producción de Baldomero Lillo en sus **Obras completas**, que incluye, además, una valiosa introducción biográfica.

\*Aporte de: *Memoria Chilena*

## Tragedia en la Estación (17 de julio de 1955)

Un tren con destino al sur se encontraba detenido por largos minutos, cuando de improviso apareció por la misma línea otro convoy que también iba al sur.

El impacto fue terrible y la locomotora 842 se incrustó en los dos últimos carros de madera, destruyéndolos completamente y dejando 38 muertos y varios pasajeros heridos. El hospital Parroquial se vio sobrepasado e incluso el barrio cercano se movilizó, juntando sábanas para hacer vendajes.

El domingo 17 de julio de 1955 la ciudad comenzaba lentamente a desarrollar sus actividades en una mañana fría y con una espesa neblina.

A las nueve de la mañana comenzó a sonar insistentemente la sirena del Cuerpo de Bomberos, quienes vivían cerca de la Estación, habían sentido un gran estruendo.

Se había producido una de las peores tragedias ferroviarias del país.

En la estación estaba detenido el tren N° 3 con destino a San Rosendo, debido a que en Nos había quedado un tren de carga que no podía continuar al sur. El convoy N° 3, constaba de dos coches de primera clase, un coche comedor y cinco coches de tercera clase (de madera); entre éstos, los dos últimos habían sido ocupados por comerciantes, principalmente, que venían con grandes paquetes y canastos, por lo que traían menos pasajeros que los anteriores; además, algunas personas habían bajado a la estación en vista de la demora por partir. A las 8,55 horas, después de unos 20 minutos de estar detenido, se confirmó que la ruta al sur estaba despejada.

Pero en esos instantes apareció en la misma vía el tren N° 11 con destino a Pichilemu, que había salido de Alameda a las 8,30 horas. Según el maquinista, él encontró luz verde en la vía, para continuar avanzando, y sólo a pocos metros del otro tren, debido a la neblina, se percató de su presencia y aplicó los frenos, pero ya era demasiado tarde. La locomotora Mikado N° 842 se incrustó en el último carro del tren N° 3 destruyéndolo totalmente, al igual que parte del penúltimo carro que se volcó; los ejes de las ruedas traseras del último carro quedaron montados sobre los delanteros, lo que sirvió para frenar la máquina; a su vez, el techo del carro quedó sobre la locomotora. Rápidamente, a pesar del nerviosismo y la emoción, el maquinista soltó las válvulas de la presión, para evitar una explosión de la locomotora.

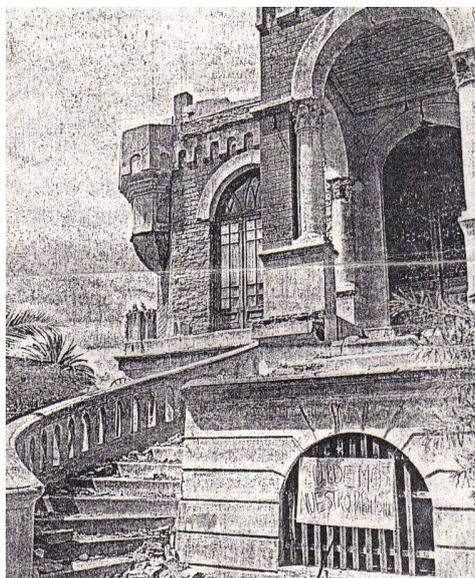
Inmediatamente se dio la alarma a los bomberos, el Hospital, Carabineros, la Cruz Roja y la Escuela de Infantería, todos los que se dieron a las tareas del rescate de las víctimas. Resultaron 38 personas muertas, muchas de las cuales decapitadas o mutiladas por los fierros, trozos de madera y vidrios, y más de 50 heridos los que fueron llevados rápidamente al Hospital, donde se les atendió bajo la dirección del doctor Luis Sepúlveda y de las Madres Camila y Marta.

Mientras los bomberos y enfermeras rescataban los heridos, Carabineros tuvo que contener la gran masa de curiosos que se agolpó en las afueras de la Estación; inclusive, en un sector cedió la reja de hierro, que daba a la calle Baquedano, quedando heridos tres niños.

Hacia las 11 de la mañana llegó a la Estación el Presidente de la República, don Carlos Ibáñez del Campo, junto a algunos Ministros, para imponerse personalmente de la magnitud de la tragedia.

En vista de que el Hospital no daba abasto para atender a todos los heridos, llegaron algunas ambulancias desde Santiago para llevarse a los más graves al Hospital Barros Luco y la Asistencia Pública.

En los días siguientes se siguió el juicio correspondiente. La Empresa de Ferrocarriles aclaró que el sistema de señalización era automático y no había posibilidad de falla y que, aún en la eventualidad de una falla o con una neblina cerrada como la de ese día, el maquinista debía haber frenado el tren, como una medida preventiva que estaba contemplada en la reglamentación en uso. Todo esto determinó que finalmente, el maquinista fuera encontrado culpable.



Castillo de la familia Pavlisa, de origen Suizo, construido en 1920. Tenía cuatro torreones y una gran escalinata, dando una imagen medieval.

Estaba ubicado en Arturo Prat esquina Freire.

Lamentablemente fue demolido y en su lugar se alza un restaurante de comida china.

**Boletín Oficial**  
De los Llanos de Lepe

Es una publicación mensual preparada por la Oficina de Folklore y Patrimonio Cultural de la Ilustre Municipalidad de San Bernardo. Edición y responsabilidad: Dirección de Desarrollo Comunitario. Impresión: RR.PP. Ilustre Municipalidad de San Bernardo

Si desea suscribirse a este Boletín, escribanos a:  
[patrimonio.sanbernardo@gmail.com](mailto:patrimonio.sanbernardo@gmail.com)

Visite nuestra página web: <http://llanosdelepe.tripod.com>