

CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL DE FREIRE A CUNCO

La mayor obra en la Historia de la Comuna.

La mayor obra pública realizada en la historia de la Comuna, es sin lugar a dudas, la construcción del Ferrocarril del ramal Freire a Cunco.

El constante clamor de los pobladores y colonos; la necesidad de explotación de los bosques y terrenos agrícolas; la absoluta falta de caminos, el fomento al desarrollo de la vasta región comprendida entre Freire y el límite internacional con la república Argentina; la formación de pequeños poblados y la colonización nacional y extranjera, fueron factores determinantes para que, al finalizar la primera década del 1900, se iniciaran estudios serios para la construcción de este ferrocarril y que fuera destacada como una obra de trascendencia regional.

LOS PRIMEROS ESTUDIOS.

Corresponde al ingeniero don Santiago Marín Vicuña levantar un acabado informe del trazado y características de esta importante vía férrea, luego del estudio hecho en el terreno mismo, y aconsejar su conveniencia y construcción por significar una empresa de fácil realización y de bajo costo para el erario nacional.

« El origen del estudio que he venido a practicar, decía, es el buen deseo de los propietarios de la tierra que se extiende al oriente de la estación de Freire, y de dotar a esa importante y viva región de un ferrocarril que venga a subsanar los inconvenientes que para la explotación de sus campos les presenta el deplorable estado de los caminos y por consiguiente, carestía y neutralidad de los acarrees.

Hoy sólo se pueden explotar las montañas próximas a la estación y

que otro tanto sucede. con las siembras, pues la carestía de los fletes no permite otra cosa y a lo que debe esperarse, que tan pronto como empieza el invierno, se suspende en absoluto el tráfico de carretas y con ello la vida de los aserraderos.

Los propietarios de Freire, imitando lo que han hecho los vecinos de Cajón - Llaima (ramal del ferrocarril a Cherquenco), han decidido solicitar al Supremo Gobierno la construcción de un ferrocarril que partiendo de Freire, a cuatro kilómetros al norte de Pitrufrquén, siga hacia el oriente, para seguir después, cuando las exigencias agrícolas y comerciales lo justifiquen, a Cunco y a la línea divisoria donde podría empalmar con los ferrocarriles argentinos del Neuquén.

En la presentación que ya está suscrita, continúa diciendo el ingeniero Marín Vicuña, por los más prestigiosos vecinos y colonos de la región, aparte de solicitar la construcción del ferrocarril, ofrecen ayudar gratuitamente no sólo con los terrenos necesarios a su trabajo, sino también con toda la madera que se necesite en durmientes, postes de cierros, de telégrafo, puentes, etc. etc.

En tal caso al Fisco sólo le corresponde los trabajos, materiales, el movimiento de tierra, trabajos que serían muy onerosos dada la topografía local, el valor y colocación de los rieles y accesorios de la vía.

En la entrevista que el ingeniero Marín concedió al diario «La Voz de la Frontera», editado en la ciudad de Temuco y que corresponde a la edición del día martes 15 de febrero de 1910, sigue haciendo interesantes declaraciones que conforman el historial de la construcción del ferrocarril del ramal Freire -Cunco.

Y agrega: «sólo ha terminado el reconocimiento instrumental del terreno, pero llevo en mi cartera todos los datos necesarios para proyectar en el plano el trazado más conveniente y redactar la Memoria Justificativa.

Por lo demás cualquiera que sean los estudios que se hagan después, creo que se separará, y muy poco, del trazado que pienso recomendar y que consulta a la par de un kilometraje mínimo al ir constantemente por terrenos planos y de gradiente suave y uniforme. En sus líneas generales mi trazado será el siguiente:

TRAZADO DEL FERROCARRIL.

«Parte de la estación de Freire, directamente hacia el punto carretero que la Oficina de Caminos coloniales está construyendo, sólo hasta el estero Pedregoso, afluente del Allipén, lo que dará una recta de unos 20 kilómetros.

De ahí seguirá en línea recta también, hasta cruzar el estero Choroico, un poco más al norte de donde lo atraviesa actualmente el camino público para seguir directamente hacia los llanos de Trumpulo y Ciñico y seguir al pueblo o caserío de Cunco, pasando como a ciento cincuenta metros del punto en que el camino público cruza la faja IV y que es el deslinde poniente de la Concesión Silva Rivas y que hoy constituye la Comunidad Llaima.

En esta forma el trazado tendrá un desarrollo un poco inferior a 60 kilómetros y una gradiente media de 4 por mil, yendo totalmente por planicies.

Como obras de arte sólo habrá que construir seis puentes de escasa importancia sobre los esteros Pedregoso, Choroico, Noveno, Trumpulo, Trapelco y Cunco, el mayor de los cuales podrá tener unos 15 metros de luz que no significarán para el Fisco, sino el costo de construcción, ya que se les puede hacer ventajosamente de madera, la que los vecinos ofrecen dar gratuitamente.

En estas condiciones, adaptando la trocha de 1,68 metros de nuestra línea central y aunque aún no haya hecho el presupuesto, creo que el costo por kilómetro del ferrocarril fluctuará entre 20 y 25 mil pesos lo que constituirá un récord en baratura. Si se adoptara la trocha de un metro se tendría una apreciable economía en el valor de los rieles y movimiento de tierra ya que los otros elementos (terrenos, durmientes postes de cierros, etc.) los ofrecen gratuitamente los vecinos interesados. Por ahora la región explotada en siembras y maderas es la que se encuentra más próxima a Freire y en condiciones muy defectuosas.

Sin embargo, es la estación que mantiene en la actualidad la mayor carga en maderas y la producción agrícola no baja de las 20.000 fanegas de trigo, aproximadamente unos 15.000 quintales métricos, a pesar de que solo se están iniciando los roces y hay más de 40 aserraderos en trabajo en la montaña.

Si se considera la puesta en servicio del ferrocarril que se proyecta, fácil es aquilatar el papel comercial que está llamado a desempeñar.

Por lo demás la zona de atracción del ferrocarril tendrá que ser muy extensa, pues estimo que llegará por el norte hasta el río Huichahue, afluente del Quepe, y por el sur al río Pedregoso, afluente del Toltén, que no hay que confundir con el estero del mismo nombre que cae al Allipén.

Dentro de esa zona hasta la cordillera por el oriente existen muchas prósperas colonias nacionales y extranjeras, gran número de hijuelas rematadas; la Comunidad Llaima que acaba de obtener título definitivo por 26.625 hectáreas, y cientos de miles de tierras fiscales que el día en que el ferrocarril esté en explotación, tomarán un gran valor.

Por este solo capítulo el Fisco podrá sacar cinco o seis veces lo que invertirá en la construcción del ferrocarril sin contar el incremento de la producción y riquezas nacionales, fines primordiales que nuestros poderes públicos deben tomar en cuenta al acometer como la que los vecinos de Freire solicitan «

Ese fue el informe dado por el ingeniero a cargo del estudio del trazado del ferrocarril, don Santiago Marín Vicuña y levantado en el año 1910.

No pasaron muchos días, pues antes de dos meses el ingeniero Marín dio cumplimiento a confeccionar la Memoria de un ante-proyecto que debía ser presentado al Ministerio de Ferrocarriles para su consideración y aprobación.

MEMORIA DEL ANTEPROYECTO SOBRE EL FERROCARRIL FREIRE-CUNCO.

Posterior al primer informe dado por el ingeniero Santiago Marín, hizo llegar una interesante Memoria del anteproyecto del Ferrocarril Freire - Cunco a un grupo de vecinos respetables de Cautín, los que a fines de enero de 1910 le habían comisionado para el estudio, Memoria que el diario temuquense «La Voz de la Frontera « del día martes 15 de marzo de 1910 publicó en sus acápites más interesantes y que aportan mayores conocimientos a esta historia.

Dijo el ingeniero Marín en su Memoria:

«Tiene Cautín diez y seis mil quinientos kilómetros cuadrados con ciento treinta y nueve mil quinientos habitantes. La densidad de la población es menos de ocho y medio por kilómetro cuadrado.

El Departamento de Temuco tiene ocho mil doscientos kilómetros cuadrados con cuarenta mil habitantes, Llaima, treinta y cinco mil cuatrocientos habitantes con una superficie de cuatro mil cuatrocientos kilómetros cuadrados. Imperial, cuarenta y cuatro mil doscientos habitantes con cuatro mil kilómetros cuadrados de superficie, quien como se ve tiene una mayor densidad en su población»

En 1907 don Marcial Recart, conocido y acaudalado industrial hizo al Congreso, una solicitud pidiendo autorización para construir esta línea.

Informada favorablemente su petición hubo de retirarla por el quebranto económico que tanto afectó ese año y los dos siguientes a la fortuna particular

A fines del año pasado por la mayoría de los beneficiados por esta línea férrea, fue elevado al Gobierno un memorial solicitando un estudio y ofreciendo toda la madera y durmientes que se necesitaban para construir este ramal.

La zona de atracción de este ferrocarril está perfectamente limitada, como dice el autor de la Memoria, no puede ser otra que la rica y extensa región comprendida entre los ríos Huichahue por el norte y el Pedregoso, afluente del Toltén por el sur.

El largo de este ramal sería de 53 kilómetros que se recorrerían en cuatro rectas:

Una de veinte kilómetros de Freire a Maile (Radal).

Otra hasta cruzar el estero Choroico,

De aquí una tercera que llega hasta Trumpulo y la cuarta recta iría desde Trumpulo hasta Cunco,

Esta línea se extiende sobre terreno plano, siguiendo en gran parte la ribera norte del río Allipén, afluente del Toltén.

Las obras de arte no pasarían de unas cuantas alcantarillas y unos cinco puentes de madera de los que el mayor tendría 15 metros de luz y el menor cinco, para cruzar los esteros de Noveno, Pedregoso, Trumpulo, Trapelco y Cunco, y la gradiente no sería de más de cinco por mil, lo que es muy moderado, al decir de los técnicos y carrilanos.

El costo no sería más de 24.000 pesos por kilómetro incluyendo el valor de los rieles y durmientes en trocha ancha de 2,68 metros y de 22.000 mil pesos para una trocha angosta de un metro de ancho.

El total de la obra, incluido el valor de las bodegas, galpones y casas de estaciones sería: un millón trescientos ochenta y seis mil pesos papel, en trocha ancha y un millón veinticinco mil pesos en trocha angosta.

En forma muy económica se podría continuar este ramal hasta Carén, 53 kilómetros al norte de Cunco con una gradiente del tres y medio por mil, desde cuyo punto, quedando la punta de rieles a sólo 14 kilómetros del Paso Llaima, a donde llegará muy pronto el ferrocarril Sud - argentino que tiene la línea de Bahía Blanca al Neuquén, de 558 kilómetros. Este ferrocarril Sud - argentino, que hasta el año 1908 tenía una red de 4.275 kilómetros de explotación, busca salida al Pacífico y para ello tendrá que empalmar con alguno de nuestros ramales del sur.

De aquí que es recomendable establecer definitivamente la trocha ancha que es también la del ferrocarril Sud - argentino.

En el plano que se acompaña a la Memoria se hace notar que en la zona de atracción de este ramal están:

- = La Colonia Nacional Huichahue con 247 familias radicadas en 16.000 Has.
- = La Colonia de Españoles de Freire.
- = Numerosos propietarios de quinientas mil, dos mil y más Has.
- = La Comunidad de los señores Silva Rivas o Comunidad Llaima dueños ya de veintiséis mil hectáreas.
- = y más de 100.000 hectáreas, que rematará el Gobierno después de radicar a muchos colonos indígenas.

Dejando de lado la fortuna que este ramal llevaría a los dueños de predios de esa región, el Gobierno tendría una utilidad neta de dos millones de pesos más del valor y que el Fisco vendiera solamente 100.000 hectáreas.

Quien conoce la manera como hoy se valorizan los terrenos de la frontera, verá que nuestros cálculos son pesimistas.

El cultivo y la explotación de esta importante región se hace hoy de un modo imperfecto y defectuoso.

Los 43 aserraderos que allí hay, no tienen otro medio de movilización que la primitiva carreta indígena que tanto recarga los fletes y que no permite la elaboración de los bosques más allá de 25 kilómetros de la red de ferrocarriles.

El ideal de este ramal sería hacerle empalmar por medio de la línea central, con otro que debía arrancar de Pitrufoquén, para ir a terminar en el puerto fluvial de Comuy, sobre el Toltén, ramal éste, de no más de 40 kilómetros y en cuya construcción ya están empeñados todo el vecindario de Pitrufoquén y especialmente el prestigioso vecino y comerciante don Juan Mansoulet.

El río Toltén es navegable para barcos de gran calado desde el mar hasta el puerto de Comuy, extensión de unos 45 kilómetros y su barra de fácil acceso según lo informado por el Capitán Maldonado de la Marina de Chile.

Estos dos ramales serían un verdadero ferrocarril transversal de Cunco a Comuy, de noventa a cien kilómetros de extensión y de inmensas proyecciones comerciales y económicas para toda la zona de nuestra angosta faja de tierra.

La extensa y visionaria Memoria del ingeniero Santiago Marín Vicuña pone de relieve juicios muy claros sobre el alcance de la obra, la que realizada en su totalidad habría significado contar, hace más de 80 años con una vía de carácter internacional y que por su importancia y trascendencia económica, comercial y de proyección turística entre Chile y Argentina, era el mayor aporte al lento desarrollo de la provincia y la región sur, sector que ha visto mayor crecimiento sólo en las últimas décadas del siglo que recién termina.

Sin embargo, todos los antecedentes aportados luego del estudio y

la Memoria, de nada valieron para disponer el presupuesto de la nación en beneficio de las obras proyectadas, con los recursos necesarios y el oportuno aprovechamiento de los generosos aportes y ofrecimientos de los habitantes de la zona.

Un ferrocarril bi oceánico como lo proponía el ingeniero Marín Vicuña pretendía ser la ruta ferroviaria más austral del mundo uniendo la costa atlántica con la del Pacífico,

Fue en 1919, después de nueve años de presentado el informe y la Memoria, cuando el Proyecto vuelve a revivir impulsado permanentemente por el Comité pro construcción del Ferrocarril.

Durante el año 1918, el Comité trabajó arduamente, siendo Presidente de este Comité, en representación de toda la zona del vasto valle del Llaima el conocido y prestigioso vecino, don Conrado Chávez R.

Gracias a su porfía y constancia, se activan las gestiones para lograr la aprobación definitiva por parte de las esferas de gobierno, y a nivel regional, se hace sentir el clamor general por tan justa aspiración.

La respuesta y apoyo surgió de todos los sectores: Intendencia de la Provincia, Ilustre Municipalidad de Temuco, Ministerios, Parlamentarios, Direcciones de Obras Públicas y Ferrocarriles, con total aprobación.

Se inicia la campaña regional.

EL Diario «La Mañana» de agosto de 1918, hace públicos interesantes antecedentes relacionados con la campaña a favor de la urgente necesidad de construir el ferrocarril de Freire a Cunco, y es el municipio de Temuco el que respalda poderosamente la petición, haciendo suya la iniciativa.

Creo, es de interés, conocer las gestiones llevadas a cabo para gestar una obra que había de traer el desarrollo a la extensa zona entre Freire y la frontera internacional.

Nota del Intendente de Cautín al Ministro del Interior.-

Núm.- 598. Temuco, 25 de julio de 1918.-

Señor Ministro:

Tengo el honor de elevar a la consideración de ese Ministerio la comunicación No.-69 de fecha 23 del actual que me ha enviado el señor

Primer Alcalde de la Comuna de Temuco por la que solicita de US. se sirva tener a bien interesarse por la construcción del ferrocarril de Freire a Cunco, de este Departamento.

Sin hacer un examen minucioso de los beneficios incalculables que esta obra de efectivo progreso trae consigo, por cuanto US. debe conocer el desarrollo comercial, agrícola e industrial de esta provincia y que él es debido en parte principal a las poblaciones que circundan la provincia, tales como la de Freire de donde se proyecta hoy construir el ferrocarril a que, con acopio de datos, alude la nota del señor Primer Alcalde que me es grato entregar a su consideración.

Para completar la obra de adelanto de esta región, señor Ministro, sólo faltan vías ferroviarias, motivo más que suficiente para solicitar de US- tenga a bien resolver favorablemente la petición que adjunto, por cuanto ella viene a subsanar muchos inconvenientes para la movilización de los productos agrícolas y además, será indudablemente, una valiosa entrada al erario nacional. Saluda a US.

R. Cambiaso - Intendente.

Comunicación del señor Alessandri al Ministro de Ferrocarriles.

No.- 1207. - Santiago, 6 de agosto de 1918.-

Me permito remitir a US. unos antecedentes relacionados con la petición que formulara el Alcalde de la Municipalidad de Temuco, apoyada por el Intendente de Cautín en pro de la construcción del ferrocarril de Cunco a Freire.

Este departamento, en vista de las razones muy atendibles que hacen valer dichos funcionarios en beneficio de la obra en referencia, se hace un deber en encarecer a US. la conveniencia de proceder a la ejecución de los trabajos de dicho ferrocarril.

Dios guarde a US.

Arturo Alessandri

Al señor Ministro de Ferrocarriles.-

Santiago, 6 de agosto de 1918,. Sec. 3^a., No, 432 .-pase al Ministerio de industrias y Obras Públicas.-

Anótese .- Por el Ministro. J. Vial.-

De la Dirección de Obras Públicas al Ministro de Industria.
Ferrocarril de Freire a Cunco.-

Informe Solicitud Ilustre Municipalidad de Temuco , pidiendo su construcción. -

No. 1999. - Santiago agosto de 1918

Señor Ministro :

La Ilustre Municipalidad de Temuco ha elevado a la consideración de US., por intermedio del señor Intendente de Cautín la adjunta presentación en la que solicita al Supremo Gobierno que lleve a cabo la construcción del ferrocarril de Freire a Cunco, cuyos estudios definitivos, hace años han sido terminados y obran en los archivos de esta Dirección General.

Tengo el honor de informar a ese Ministerio sobre la expresada solicitud como lo dispone US. En providencia No. 1616 de 31 de julio próximo pasado. Existen en la oficina de mi cargo los estudios definitivos del ferrocarril expresado y el presupuesto correspondiente confeccionado en el año 1911.

Las características de este proyecto son :

Trocha : _____ : Un metro y 68 cms.
Longitud _____ : 57, 553 kilómetros
Gradiente máxima _____ : 13 por ciento
Radio mínimo en las curvas _____ : 260 metros
Presupuesto en moneda corriente _____ : \$ 1. 795. 394, 60.- y
en oro de 18 peniques _____ ; \$ 683. 737, 20 .-

La Dirección de mi cargo debe reconocer que el ferrocarril de Freire a Cunco, es uno de los más importantes de la región austral, tanto por el punto de vista de fomento de la región y en consecuencia, de la riqueza pública, como de la conveniencia directa del Estado, ya que vendría a valorizar las reservas de terrenos fiscales que existen en la zona de atracción, de suyo, extensa y apropiada para la agricultura, en tal forma que la línea sería productiva a breve plazo.

Señor Ministro de Obras Públicas : Concorre además en el caso de esta línea, que el Fisco tendría como ahorro el valor de los terrenos para el ferrocarril y sus dependencias, el valor de los durmientes, de los postes para el telégrafo, de los postes o estacas para los cierros de las estaciones, terrenos y materiales que, según la solicitud, objeto de este informe, se comprometen los vecinos a proporcionar gratuitamente, pero a la vez, llamar la atención de US. de que la partida en oro del presupuesto formado en 1911, será hoy insuficiente y deberá elevarse de \$ 683. 737,25 a un valor aproximado de un millón trescientos mil pesos oro (\$ 1. 300. 000.-)

Preocupada la Oficina a mi cargo de la importancia económica de esta línea y en la certidumbre de que se trata de una obra de interés público, le ha incluido en la lista de ferrocarriles cuya construcción es más conveniente.

Por desgracia la situación anormal creada por causas de todos conocidas no ha permitido, hasta el presente, al Supremo Gobierno, consultar en el presupuesto de la nación, los dineros necesarios para el objeto.

En vista de las consideraciones expuestas, la Dirección de mi cargo, encuentra muy atendible la petición formulada por el señor Alcalde de Temuco a nombre de la ciudad de ese nombre.

Dios guarde a US.

firmado : Guillermo Illanes B.

La nota anterior fue transcrita por el señor Ministro de Industria al Intendente de Cautín, en los siguientes términos : « para su conocimiento y a fin de que se sirva comunicar a la I. Municipalidad de Temuco, haciendo presente que el Ministerio procurará incluir la suma necesaria para este objeto en el próximo presupuesto, y al efecto ha ordenado ya, revisar y poner al día el presupuesto hecho en 1911, para que, entre tanto es indispensable que los vecinos y municipios interesados prometan por escritura pública a ceder los terrenos y materiales que se requerirán para la construcción del ferrocarril, sus estaciones y sus dependencias».

Dios guarde a US.

Ramón Briones Luco.

Las gestiones para ver cristalizados los propósitos, tanto de los habitantes del vasto sector que favorecería el trazado y construcción del nuevo ferrocarril, como el interés y tesón puesto por las autoridades provinciales no se detuvieron, antes, por el contrario, fueron incrementándose hasta generar un movimiento inusitado en todos los círculos gubernativos de la provincia, respaldando la campaña a favor de la importante vía proyectada. De ahí que el Primer Alcalde de Temuco don Julio Rosselot, dirigió reiteradas notas a los parlamentarios representantes de la provincia haciéndoles ver la necesidad que existe, de que ellos, haciéndose eco del clamor general, agilicen los trámites en ambas Cámaras del Parlamento en beneficio del citado proyecto. En una de sus notas el Alcalde Rosselot, comunicó a los señores parlamentarios el acuerdo de la Corporación Edilicia de Temuco en el sentido de obtener la pronta construcción del ferrocarril.

Al respecto logró rápidas contestaciones, confirmando el apoyo a la iniciativa, notas que por su contenido aportan mayor conocimiento y antecedentes en la historia del ferrocarril Freire - Cunco y a modo de mayor información es interesante conocer.

Del Diputado José María Valderrama.

Santiago, 12 de agosto de 1918.

Señor don Julio Rosselot, Primer Alcalde de la I. Municipalidad de Temuco.

Muy señor mío:

Me es grato contestar la atenta nota No, 69 de fecha 23 del mes último, en la que Ud., en calidad de Primer Alcalde de la I. Municipalidad de Temuco, me comunica el acuerdo de dicha corporación, tomado el 22 de junio pasado que se refiere a la pronta construcción del ferrocarril de Freire a Cunco.

Son muchas y variadas las consideraciones que abonan la justa petición que esa Ilustre Municipalidad patrocina. Ellas no podrán ser desatendidas por el Gobierno y por las Cámaras, y me asiste la confianza de que dicha petición será en breve una realidad.

Por otra parte, la cesión de los terrenos necesarios para la vía y las estaciones y las maderas para durmientes y demás construcciones que consulta el estudio de este ferrocarril, hecha por los agricultores e industriales interesados directamente en su construcción, facilita en gran manera la realización de esta obra indispensable.

De la escritura de cesión aludida he podido imponerme por la comunicación que he recibido del señor Conrado Chávez, Presidente del Comité pro construcción del ferrocarril Freire - Cunco, me es grato contestar con esta misma fecha.

Si me he demorado en contestar la nota de que me ocupo ha sido en atención a que aún no se había procedido a nombrar la Comisión Mixta de Presupuestos que debe estudiar los que regirán en el año venidero. Pero como esta Comisión se ha nombrado con fecha de ayer, por ambas ramas del Congreso, ha llegado el momento de hacer valer todos mis empeños con el objeto de obtener que el señor Ministro de Ferrocarriles proponga un ítem en el presupuesto correspondiente, que consulte los fondos suficiente para la iniciación de los trabajos de construcción del ferrocarril de que trato, dentro de la aflictiva situación porque atraviesa el Erario Nacional.

Puede usted contar con mi más decidido concurso para obtener la realización de esta obra y así, le ruego, le haga presente a la Corporación, de la cual usted es su digno representante.

Para la mejor realización de estas justas aspiraciones, he tratado de conseguir el folleto publicado en 1911, por el Ministerio de Ferrocarriles, que contiene los planos definitivos del trazado del ferrocarril de que nos ocupamos, como sus estudios técnicos y económicos, pero no he logrado obtenerlo.

Le quedaría reconocido si pudiera facilitarme un ejemplar en caso de que esa I. Municipalidad fuera poseedora de algunos.

Aprovecho la oportunidad para saludarlo y ofrecerme de Ud. como su muy atento y seguro servidor.

José María Valderrama.

DEL PARLAMENTARIO

SEÑOR ARTURO PRAT.

Santiago, Julio 29 de 1918.

Acuso a V. S. recibo de la atenta nota de la I. Municipalidad de Temuco No,69 del 11 del actual, en la que me pide, como representante de la provincia de Cautín, que tome interés por la construcción del ferrocarril de Freire a Cunco.

Tengo el gusto de informarle a la I. Municipalidad, por el digno conducto de V.S. que será para mí un deber contribuir en la forma más eficaz porque se satisfaga el justo interés que tienen los vecinos de la provincia por una obra pública de tanto interés como la que se trata, representará un progreso considerable para tan importante región.

Saluda atte. al señor Alcalde y tiene el honor de ponerse a sus órdenes.

Arturo Prat.

Por su parte, el Presidente del Comité pro Construcción del ferrocarril Freire - Cunco, señor Conrado Chávez R., recibía al mismo tiempo una importante nota del Senador de Cautín, José María Valderrama, prometiéndole todo el concurso a fin de obtener lo más pronto posible la realización de «esta benéfica obra de suyo tan importante para el comercio y los agricultores de esa dilatada zona fronteriza «

La nota decía:

Santiago, 13 de agosto de 1918.

Señor don Conrado Chávez R.

Temuco.

Muy señor mío.

Me he impuesto con toda atención de la nota que Ud. me ha enviado, en representación del Comité pro Ferrocarril de Freire a Cunco, de

julio pasado y en la que usted me pide valer mis influencias como Senador de la Provincia de Cautín, para obtener la pronta construcción de esa obra..

Así mismo y con agrado he podido tomar nota de la Escritura Pública, que usted me ha enviado en copia en que los agricultores e industriales interesados directamente por la expresada obra, han suscrito, cediendo al Fisco, gratuitamente las maderas necesarias para las construcciones y los terrenos para la vía, estaciones y otras dependencias que consulta el proyecto del ferrocarril de que me ocupo.

Con esta misma fecha contesto la nota No,69 del señor Primer Alcalde de la I. Municipalidad de ésta, en la que le expreso mi más franca adhesión a la petición que la corporación ha hecho al señor Ministro de Ferrocarriles para obtener la construcción del ferrocarril Cunco - Freire

Como le comunico al señor Rosselot Aravena, haré cuanto esté de mi parte por obtener la realización de esta obra tan importante para la provincia que tengo el honor de representar en el Senado.

Puede usted contar con el decidido concurso del que suscribe, a favor de las aspiraciones manifestadas por el Comité que Ud. preside.

Sírvase hacerlo así presente a dicha comisión.

Tiene el agrado de saludarle como su muy Atto. Y S. S.

J. María Valderrama.

La Prensa de la Provincia apoya la construcción.

De las declaraciones vertidas por los interesados y autoridades se deduce que la construcción del ferrocarril del ramal de Freire a Cunco se debió exclusivamente al esfuerzo y constancia de los particulares. que sin desmayos ni claudicaciones lograron, al final, concretar la hermosa iniciativa que generó un ejemplo solidario que podríamos decir sin equivocarnos, no tiene parangón en la realización de empresas de tanta envergadura y donde el aporte espontáneo y generoso, fue el mejor aval para alcanzar la aprobación oficial de las esferas gubernamentales.

El mejor elogio al desprendimiento y contribución efectiva de los pobladores de la zona, lo hacía, en un comentario publicado en el diario «La Mañana» del 28 de junio de 1918, don Orlando Masson G.

Decía: «La iniciativa particular que ha generado tantas grandes empresas, que a tantas industrias ha brindado aliento vivificante, abre hoy nuevamente, paso entre nosotros.

Y es en realidad muy hermoso el espectáculo consolador que nos ofrece el espíritu público en estas regiones fronterizas, en donde, no se vive ni se aguarda todo de la munificencia gubernativa.

En la última sesión municipal el regidor señor Behnko pidió el apoyo de esa ilustre corporación, para que ésta le solicitara a su vez a la representación parlamentaria de la provincia con el fin de construir el ferrocarril de Freire a Cunco. Se trata de una obra fácil y de muy corto recorrido, sí, como se pensó en un principio, se tendiera el riel entre Freire y el pueblo anteriormente nombrado.

En efecto, la zona que recorrería este ferrocarril sería reducida, pero de una importancia capital, pues atravesaría campos y suelos feraces, llevando el progreso». Hasta aquí es parte de la crónica del diario.

Entre las bondades del proyectado ferrocarril se acataba el beneficio para los terrenos adyacentes, susceptibles de riego, en una extensión no inferior a las cincuenta mil hectáreas; tierras magníficamente aptas para todo cultivo y gran incremento de la ganadería y la industria maderera.

El transporte de maderas en condiciones de ese tiempo se hacía aprovechando las corrientes del río Allipén, por medio de balsas y luego por caminos en mal estado y con mucho sacrificio, se las hacía llegar hasta las estaciones de Freire o Pitrufrquén.

Anualmente se trasladaban en esta forma a las estaciones mencionadas, más de dos millones de pulgadas de madera. Los fundos y propiedades inmediatas a la línea ferroviaria que se proponía construir, los particulares y la Concesión Silva Rivas, sumaban más de cien mil hectáreas y los terrenos fiscales que el Estado podía poner a la venta, muy valorizados, luego de la construcción del ferrocarril, pasaban de ciento cincuenta mil hectáreas. La venta de esa superficie sobrepasaba largamente el costo total de la obra.

La crónica del diario «La Mañana» se refería también a la importancia de ser convertido en una vía internacional con la prolongación hasta el límite con la república Argentina.

Estas y muchas consideraciones se hicieron presentes al solicitar la colaboración en apoyo a la construcción del ferrocarril por la significación de interés público y de enorme importancia para el desenvolvimiento económico de la región.

La prensa de Temuco estaba continuamente informando de toda noticia relacionada con la construcción del ferrocarril e impulsando la campaña que en forma sostenida, vecinos y autoridades llevaban adelante con optimismo.

La creación de las nuevas comunas de Freire y Cunco en 1918 fue el sello que se necesitaba para justificar con mayor razón la urgencia de ir a la construcción del ferrocarril definitivamente, cosa que no tardó en venir.

El diario «La Mañana» del 12 de noviembre de 1918 incluía entre sus páginas una crónica de interés y que demuestra la preocupación regional por alcanzar, sin tardanza, la realización esperada y la conveniencia del Estado en ejecutarla.

«El ferrocarril de Freire Cunco, publicaba, debe contemplarse en el concepto de una obra pública de fomento para una región rica en valiosas maderas y que posee suelos feraces, que se encuentran por lo general, sin cultivo debido a la gran distancia que la separa de la red central, por pésimos caminos.

Hay razones muy atendibles, fuera de las señaladas tantas veces, que aconsejan la construcción de esta vía ferroviaria de gran importancia regional y hasta internacional «

Es fácil demostrar que el ferrocarril de Freire a Cunco, tiene el doble carácter de fomento agrícola e industrial y de valorización de las tierras, cuyo principal beneficiario sería el Estado. Los agricultores recibirían con ello un poderoso impulso con el rápido y expedito acarreo de los productos a los mercados del norte y a los puertos de la costa, transporte que, además de ser económico podría verificarse en cualquier época del año: cereales, ganado y maderas de alta calidad y cotización en el mercado, como raulí, lingue, laurel, roble y otras que forman la riqueza

forestal en millones de pulgadas.

En el aspecto industrial, en la zona de este ferrocarril, no puede ser más halagüeño. El medio centenar de aserraderos dispersos al norte y sur del río Allipén arroja una producción aproximada de cinco millones de pulgadas equivalentes a cincuenta millones de quintales métricos.

El acarreo de la cuantiosa producción se hace sólo en los meses de verano debido a la mala calidad de los caminos y en carretas que no pueden cargar más de cincuenta pulgadas de maderas producidas sin secar.

Para poder trasladar todas las maderas producidas a la estación ferroviaria más próxima serían necesarias cien mil carretas y doscientos mil bueyes.

Como el precio cotizado de la pulgada de roble no sube de 40 a 50 centavos puesta en la estación de Freire, el flete desde los aserraderos no puede sobrepasar los 10 a 15 centavos por pulgada a fin de sortear los gastos de desmonte y elaboración y obtener alguna utilidad. De ahí que aserraderos distantes como los que tiene la Comunidad Llaima en Cunco y parte norte y sur del Allipén, sólo se limiten a producir lo necesario a su propio consumo y ventas locales.

La producción maderera en la zona del ferrocarril significaría el empleo de 5.000 carros de veinte toneladas, sin considerar otros productos que también demandan flete, como el trigo, avena, arvejas, cáscara de lingue empleada en las curtiembres, carbón leña, animales, etc., aparte del desarrollo que habrá de venir con la instalación de más aserraderos y más industria y mayores áreas de producción agrícola, lo cual significa un financiamiento comercial ampliamente asegurado con grandes ganancias para la empresa.

La construcción es ahora una realidad al resolverse favorablemente la aprobación del Gobierno en el Departamento de Industria y Obras Públicas con fecha 18 de agosto del año en curso. (1918).

La plausible medida dictada recientemente por el Gobierno con acuerdo del Consejo de Estado, creando las comunas de Freire y Cunco, que, en hora oportuna, ha venido a descentralizar y subdividir la jurisdicción comunal de autonomía de estos nuevos centros agrícolas e industriales para alcanzar su pleno desarrollo.

Finaliza la crónica del diario «La Mañana» sugiriendo la posibilidad futura de crear un nuevo departamento en la provincia y en base a estas dos nuevas comunas, y resume:

« El Ministerio de Industria acaba de comprometerse a que se incluya en la Ley de Presupuestos de 1919 una determinada suma para iniciar los trabajos del ferrocarril que fue aprobado en 1911 por el Consejo de Obras Públicas, figurando durante siete años, entre las líneas férreas de mayor importancia.

INICIACIÓN DE LOS TRABAJOS.

De acuerdo a lo previsto y habiéndose incluido en el Presupuesto de la Nación del año 1919 una partida de fondos se dieron por iniciadas las obras que en su primera parte contemplaban la apertura de la faja por donde debían tenderse los rieles, más adelante. Las faenas comenzaron con mucho entusiasmo y al golpe del hacha se abrió el tajo por entre bosques y matorrales.

En los desniveles se levantaron terraplenes y en las pequeñas lomas, la apertura de cortes que las atravesaban.

Correspondió a la Empresa «Félix Corte y Compañía», la tarea de construir la trocha, cuyas características ya se conocen y a dicha Empresa se le entregó la confianza por parte del Supremo Gobierno, para hacerla efectiva, atendiendo a las muestras de responsabilidad y eficiencia demostradas por esta Empresa en numerosas obras públicas encomendadas anteriormente, como agua potable, alcantarillado, desagües y ferrocarriles.

Para revisar el primer proyecto de la obra fueron comisionados los ingenieros señores Echeverría y Brieba, proyecto que sólo sufrió pequeñas modificaciones, lográndose con ello la licitación pública de parte de la Compañía Félix Corte.

Esta ferrovía formaba parte de un grupo de líneas de las que el Presidente don Pedro Montt, deseaba para la región austral del país, gobernante visionario que comprendió que el progreso llegaba a las regiones por medio de vías que llevaran no sólo la civilización, sino que

también sirvieran para la explotación y aumento de la riqueza pública y privada. Como los fondos propuestos para comenzar la construcción del ferrocarril serían aprobados en 1919, no se contaría con los dineros sino pasado ese año, por lo que la Empresa Félix Corte anticipó labores, abocándose efectivamente y de lleno en 1920 a dar comienzo, sin demora, y asumiendo con recursos propios los gastos que se originaran hasta la provisión de los fondos por parte del Estado.

Don Félix Corte, Empresario y Constructor.



El señor Félix Corte, de nacionalidad italiana, llegó a nuestro país atraído por la naturaleza benigna de Chile y la noticia de poblamiento de algunas naciones americanas. Después de pasar por el Estrecho de Magallanes en viaje a Chile, se radicó en Santiago por un tiempo, aprovechando su estadía en la capital para estudiar las condiciones de nuestro país.

Trabajando en distintas actividades logró hacerse de un capital que le permitió licitar pronto algunas obras públicas de importancia, dando cumplimiento con mucha responsabilidad y complacencia de parte del Estado en un período en que la nación estaba entregada a un franco desarrollo de empresas y obras públicas.

Por sus dotes de habilidad, simpatía, tenacidad y firmeza de carácter supo conquistar la confianza de las altas esferas, dones que le distinguieron más adelante con la designación de Cónsul de Italia en la ciudad de Valdivia, cargo que ocupaba junto con dirigir la Empresa «Corte y

Compañía «, ejecutora del ferrocarril Freire - Cunco, el que, a decir de técnicos de ese tiempo fue « uno de los mejores construidos a la fecha». Por su labor destacada el Gobierno de Chile lo distinguió con la Condecoración de la Medalla al Mérito, y la que le fue entregada en el acto oficial de la inauguración del nuevo ferrocarril.

Los trabajos avanzan

El empeño puesto, tanto por parte de la firma constructora como de técnicos y obreros, hizo que en corto tiempo se concluyeran los trabajos de acondicionamiento del viaducto en sus primeros tramos.



Mientras en éstos se procedía a colocar los durmientes para la fijación de los rieles, se continuaba avanzando en terraplenes y rebajes hacia Cunco.

A mediados del año 1921 se hacían recorridos cortos sobre la línea colocada, tanto para el traslado de materiales como de pasajeros y carga, asentando la firmeza del suelo y su estabilización.

Ya en 1923 la línea estaba en uso hasta el kilómetro 44, Estación Trumpulo, la que más adelante sería llamada Las Hortensias y faltando

solamente 13 kilómetros para llegar al final, hecho que ocurrió al término del mismo año con recorridos de prueba y quedando postergada la inauguración y entrega oficial para el año siguiente. En toda la extensión de la vía se establecían cinco estaciones.

Partiendo desde Freire, estas eran: Allipén = Maile = Choroico = Trumpulo y Cunco.

Algún tiempo después se cambiarían los nombres de las estaciones de Maile que pasó a llamarse Fresia, nombre que también debió cambiarse por el de Radal, ya que en el sur existía otra estación con el mismo nombre en el ramal a Los Muermos.

El nombre primitivo de Maile se prestaba para confusiones, tanto para pasajeros como para carga que erróneamente llegaban a Mailef, estación de San José de la Mariquina o un poco más al sur, a la estación de Máfil.

Caso parecido es el que aún se suscita con el nombre de Cunco, cuando la escritura no es muy legible, cambia el destino de encomiendas y correspondencia hacia Curicó, Coinco o Cunaco.

La estación Trumpulo pasó a llamarse Las Hortensias en homenaje al Presidente del Comité pro Construcción de Ferrocarril, don Conrado Chávez y a una de sus hijas de nombre Hortensia.

Posteriormente el primitivo paradero de Los Laureles pasaría a transformarse en una nueva estación del ramal, gracias a la formación del pueblo en ese sector, el que tomó el mismo nombre.

Junto con la colocación de durmientes y rieles se trabajaba al mismo tiempo intensamente en los edificios de las estaciones, casas para personal de la empresa, bodegas, garitas en los cruces de caminos y en el cercado de los recintos.

En la estación de Freire la Maestranza del ferrocarril atendía las reparaciones y desperfectos de los carros lastreros que tiraban el material de ripio para asentar la vía o para el arrastre de materiales en la construcción de terraplenes.

Del mismo modo las locomotoras en trabajo revisaban allí sus válvulas, calderas, resortes, ejes, lubricación, etc. etc.

A cargo de la Maestranza se hallaba el señor Isidoro Corte, quien

además, era el encargado de hacer entrega de todos los elementos necesarios para las faenas.

Cientos de obreros encontraron trabajo abundante y bien remunerado, ocupados en tareas de hechura de durmientes, en el acarreo, hechura de cercos a ambos lados de la vía, cercado de las estaciones y sus recintos ; hechura de alcantarillas y cunetas, de puentes, de edificios, señalizaciones, tendido del telégrafo y toda suerte de labores menores., mientras otro centenar de trabajadores más expertos cumplían funciones en la Maestranza.

Los trabajos en general eran supervisados por el ingeniero señor Enrique Guzmány en todas las faenas de construcción, tanto de la vía como de las instalaciones se advertía un inusitado entusiasmo y laboriosidad, sin medir horas de trabajo, ya que del buen aprovechamiento del tiempo dependían los avances de las obras para su más rápida terminación.

El tema obligado de comentarios y conversaciones giraba en torno a las expectativas que todos cifraban en el nuevo ferrocarril para salir de la situación de aislamiento y abandono en que habían vivido por tan largos y duros años.

FUNCIONAMIENTO DEL NUEVO FERROCARRIL.

Tan pronto la vía estuvo expedita fue fijado un Itinerario de recorrido, el que se hallaba en plena vigencia a sólo cuatro años de haberse iniciado los trabajos, lo que da una visión clara de la rapidez en la ejecución de una empresa de proporciones como lo fue la construcción de este ferrocarril.

El día martes 28 de junio de 1923 se publicaba en el diario «La Mañana» de Temuco, el siguiente Aviso :

«Nuevo Itinerario del Ferrocarril en Construcción de Freire a Cunco

ITINERARIOS

Tren para pasajeros en los días Martes = Jueves y Sábados

Estaciones -----	Hora Salida	Hora Llegada	Estaciones -----	Hora Salida	Hora Llegada
Freire	—	8,40.	Cunco	—	11,53.
Allipén	9,00.	9,05.	Trumpulo	12,00.	12,05.
Maile	9,20.	9,25.	L.Laureles	12,25.	12,25.
Choroico	9,50.	9,55.	Choroico	12,30.	12,35.
L.Laureles	10,00.	10,01.	Maile	12,50.	12,55.
Trumpulo	10,30.	10,35.	Allipén	13,10.	13,15.
Cunco	11,35.	—	Freire	13,30.	—

Los días lunes habrá un tren especial mixto para carga y pasajeros que sale de Freire a las 9 AM. y que va hasta Cunco para volver en la tarde. La carga se recibirá los días viernes de cada semana y los sábados en la tarde.

Este itinerario tiene combinación con los trenes del sur y norte de los Ferrocarriles del Estado que pasan por la estación de Freire, los mismos días en la mañana y en la tarde.

En los demás días que no haya tren de pasajeros, la Sociedad Constructora, dará facilidades a los interesados proporcionando en arriendo, Auto - ómnibus, de 22 pasajeros y Auto Ford para cuatro personas que corren por los mismos rieles y a precio módico.

Nota :

Por tratarse de una línea en construcción esta Sociedad no puede asegurar se cumpla estrictamente la hora.

Sociedad Constructora F. Corte y Compañía.

Freire 23 de junio de 1923.-

El 7 de agosto del mismo año y por el mismo diario «La Mañana» se anunciaba un nuevo itinerario

Ferrocarril de Freire a Cunco.

Aviso importante.

La Administración del ferrocarril de Freire Cunco con el fin de dar mayores facilidades a las personas que deseen visitar las estaciones de Allipén, Maile, Choroico, Trumpulo y Cunco, como a los vecinos y comerciantes que deseen volver a Temuco, anuncia que desde el próximo jueves se hará el siguiente itinerario que está en combinación con el tren que viene de Loncoche y pasa por Freire a las 9.15 horas.

I D A :	Salida de Freire	8,40 hrs.
	Llegada a Cunco	11,05 hrs.
R E G R E S O :	Salida de Cunco	16.00 hrs.
	Llegada a Freire	18.00 hrs.

Avisamos a los vecinos, industriales y comerciantes que para el transporte de su productos, esta Administración ha resuelto rebajar las tarifas que fueran aprobadas por el Supremo Gobierno en la siguiente proporción y por carros completos.

P A R A :	Allipén a Maile	20 %
	Choroico	25 %
	Trumpulo	30 %

Freire Julio 18 de 1923.

Sociedad Constructora F. Corte y Cía..

Pago del material ferroviario

En agosto de 1923 se daba a conocer el envío de doscientos mil dólares al señor Embajador de Chile en Washington para atender al pago del material contratado para el ferrocarril de Freire a Cunco.

TERMINACIÓN DE LOS TRABAJOS DEL FERROCARRIL.

Transcurrido el año 1923 y dándose comienzo al siguiente en los dos primeros meses, se puso término a los trabajos de construcción. Con tal motivo, la Dirección de Obras Públicas, procedió a designar la Comisión encargada de recibir las obras, recayendo esta responsabilidad en los señores Manuel Pulido, Juan Flores, y Samuel Flores, asesorados por el ingeniero señor Parodi.

Consideradas como una de las más importantes construidas en el último tiempo, el ferrocarril de Freire a Cunco, tuvo un costo total de : 4.691.098,93 pesos en moneda corriente, equivalentes a 2.671.767,49 en pesos oro de 18 peniques.

Tan pronto dicha Comisión diera término a su cometido se procedería a la inauguración oficial, invitándose a la ceremonia al Excmo. Señor Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma, al señor Ministro de Ferrocarriles y Obras Públicas, don Guillermo Illanes y al Inspector de Ferrocarriles en estudio y construcción, don Teodoro Schmidt.

LA VISITA DEL SEÑOR EMBAJADOR DE ITALIA.

En febrero de 1924 y hallándose como huésped en la ciudad de Temuco el señor Ministro Embajador de la República de Italia en Chile, Excmo. Señor Fortunato Castaldi, fue invitado por la Empresa Constructora, Félix Corte y Cía. a un viaje de reconocimiento del nuevo ferrocarril hasta la estación de Cunco y para lo cual se cursó una invitación al distinguido diplomático y su comitiva como también a personalidades de Temuco y miembros de la colectividad italiana en esa ciudad.

A las nueve de la mañana, partió de Temuco con destino al término del ramal. Viajaba también la Banda del Regimiento Tucapel, la que se encargaría de amenizar el viaje y las horas de campo en el final de la gira.

Todo el pueblo de Cunco acudió a la estación, con ansiedad, y para tributar una afectuosa recepción a la delegación.

Momentos más tarde, la comitiva se trasladaba a la hermosa quinta de don Carlos Federico Hettich, para el almuerzo, especialmente preparado para la ocasión y en cuyo desarrollo se hizo entrega al señor Embajador de la «Tarjeta de Oro», obsequio de gran significación e importancia con que la Empresa Constructora del Ferrocarril quiso honrar la permanencia y visita a las obras del Ministro Diplomático de Italia ante nuestro Gobierno.

El discurso de rigor estuvo a cargo del señor Cónsul de Italia en Valdivia, Félix Corte, declarando la satisfacción de la Colonia italiana y de la Empresa por contar con tan ilustre huésped, Contestó en sentidas palabras y en italiano el Embajador señor Castaldi, agradeciendo el homenaje y la distinción de que era objeto y la honra de sentirse representante de su gobierno y de servir a Chile desde su alto cargo.

Hicieron también uso de la palabra durante el almuerzo, el señor Intendente de Cautín, don Alberto Rosselot, el Comandante del Regimiento Tucapel Mayor, señor Luis A. Vargas, el párroco de Cunco Revdo. Padre Guido Beck quien lo hizo en lengua indígena, que muy bien hablaba; el periodista Antonio Gondod; el Juez señor Carlos Cruzat; el señor Orlando Mason, el profesor señor Angel Pasi y el periodista italiano don Julio de Rollana, refiriéndose al significado de este ferrocarril y al esfuerzo de los constructores que venciendo toda suerte de dificultades dieron feliz cumplimiento a lo proyectado.

La delegación viajera estaba formada por las siguientes personas:

Señoras: Clorinda de Bagnaro, Fulvia de Piccaso, Angela de Croxatto, Catalina de Rodríguez, Lorenza de Croxatto, Angela de Angeloni, Aída de Capurro y Herminia de Brunetti.

Señoritas: María Castaldi, Catalina Mazzey, Olga Croxatto, Cruzia Bagnaro, Herminia Outián, Betti López, Victoria Soracco, Ester Parodi, Aída Brunetti, Verónica Parodi y María Angeloni.

Caballeros: Excmo. Señor Fortunato Castaldi, Alberto Rosselot, Juan Cabezas Foster, Carlos Cruzat, Luis A. Vargas, Roberto Rodríguez, Orlando Mason, E. Jaramillo, Félix Corte, Emilio Marzano, Oreste Lucci, Manuel Piana, Antonio Gondod, David Coxatto, Carlos Soracco, Virgilio Butresi, Francisco Croxatto, Francisco Melivilu, Carlos Gardilla, Juan Gemer, Braulio Navarro, Tomás Ellena, Hefrén Silva, Héctor Oyarzún, Víctor M. González, Humberto Croxatto, Osvaldo Croxatto, Gabino Carrera, Natalio Capurro, Héctor González C. Antonio Senga, Ottino Jacinto y Carlos Burzio.

UN SONETO.

Aprovechando la gentileza de la hija del Embajador, señorita María Castaldi, quien se vistió con atuendos de araucana y a pedido de algunos invitados, el Profesor señor Angel Pasi, compuso para ella los siguientes versos en italiano:

Soneto:

Chi será mai la mapuche bella
 Chi si conoserebbe a milla miglia
 Io lo se ben che dico che é una stella
 Che fra le salve brilla e letta filgia.

Si vesti qual d'indígena corella
 E fra le altre di Cunco, fe quadriglia
 Con esse vispa, pur legge'ra e snella
 Fingendo appartenere a'lla famiglia.

Ma si sconerse il volontario inngano
 E tosto conosciuta al suo bel viso
 E disser poesía e para dico

Que viene a bene e non gía a scorno danno
 E símbolo d'Italia che in sorriso
 Abbraccia Cile, ne fía mai diviso.

Traducción literal :

Quien será esa mapuche bella
que se conocería desde lejanas millas
Yo se bien que dice ser, ser una estrella
y dilecta hija que entre flores brilla.

Se vistió cual indígena hermana
y entre las de Cunco hizo cuadrilla,
y con ellas, ágil y sana,
aparentando pertenecer a la familia.

Mas, pronto se descubrió el inocente engaño
y conocida su hermosa estampa,
una poesía desgranó con total aplauso.

Todo para bien, nada para daño
Es símbolo de Italia que en Chile acampa
y a Chile estrecha en un generoso abrazo.

La improvisación del Profesor Angel Pasi, inspirada en el gesto de la señorita Castaldi, cuyo traje de araucana le había sido obsequiado como recuerdo de su visita al sur, fue muy aplaudida, y en el viaje de regreso, antes de llegar a Freire, le hizo entrega de los versos, por escrito, a la distinguida dama.

Nota. La traducción de los versos se debe a una gentileza del Revdo. Padre Ambrosio L.A. Ferroni, Capellán del Monasterio Santa Clara de Pucón. -

Por la tarde de ese día la comitiva recorrió los alrededores, tomando nuevamente el convoy, a las cinco de la tarde para llegar dos horas después a la ciudad de Temuco y tras haber disfrutado de un hermoso día de campo y de las finas atenciones recibidas de parte de los anfitriones, en Cunco.

LA ENTREGA OFICIAL DEL FERROCARRIL.

El viernes 18 de abril de 1924, arribaba a Temuco el convoy Ministerial que trasladaba desde la capital, a la Comitiva Oficial que debía recepcionar las obras del ferrocarril, para luego proceder a su inauguración.

La Comitiva era encabezada por el señor Ministro de Industria y Obras Públicas, señor Róbinson Paredes, Secretario del Ministerio don Gustavo Chacón, Director de Obras Públicas don Guillermo Illanes, secretario de obras Públicas señor Solar, Jefe de la Sección de la Dirección de Obras Públicas, señor Enrique Figueras, Ingenieros que tuvieron a su cargo los estudios del ferrocarril señores Echeverría y Brieva, Inspectores generales de Obras Públicas, Parlamentarios representantes de la región, los contratistas señores Félix Corte, Falaberra, Favoy y Naschcin y representantes de la prensa. La Comitiva saldría rumbo a Cunco el día domingo 20 a las 8 hs. AM. en trenes especiales desde la capital provincial.

En Cunco la Empresa Félix Corte, una vez firmadas las Actas, ofrecería a todos los visitantes, un almuerzo y en el que el señor Ministro de Industria, señor Paredes, haría entrega de la Condecoración al Mérito, que el Gobierno de Chile concedía al empresario y constructor del ferrocarril, señor Félix Corte.

LA INAUGURACIÓN.

Tal como estaba dispuesto, el domingo 20 de abril de 1924, la Comitiva Oficial del Gobierno, presidida por el señor Ministro de Industria y Obras Públicas, viajó hasta Freire, para proseguir de inmediato, inspeccionando las obras en todo el trayecto del ramal hasta llegar a Cunco, siendo informada detalladamente de todo aquello que era de interés y de carácter técnico, para lo cual se practicaron numerosas detenciones en la vía a fin de observar cuidadosamente la terminación de las faenas y otros detalles.

La construcción del ferrocarril se hizo efectiva después de 10 largos años de realizados los primeros estudios, ya que sólo en las postrimerías del Gobierno del Presidente, Excmo. Señor Juan Luis Sanfuentes en 1920 se pudo obtener los recursos para realizar la labor y luego del nuevo estudio encargado a los ingenieros Echeverría y Brieva, Los estudios fueron adjudicados a la Empresa Félix Corte y Compañía, la que anteriormente había realizado la construcción del ferrocarril a Traiguén. El contrato entre el Supremo Gobierno y la Empresa constructora se fijó en \$ 4.102.074, 15, moneda corriente y equivalente a \$ 2.657.922,

955 en oro de 18 peniques, habiéndose consultado nuevas obras posteriores a fin de dar mayor seguridad a la línea y habilitando el paradero Los Laureles. La extensión de la vía es de 57 kilómetros y 553 metros, teniendo rectas de 8 kilómetros, Los puentes mayores habían consultado primitivamente, vigas metálicas en su estructura, iniciativa que se dejó cambiándose por concreto armado.

Dos son los puentes que sortean los mayores esteros y que registran un claro de 20 metros cada uno. Ellos son los del estero Pedregoso, en el kilómetro 18,4 y el del estero Trumpulo en el kilómetro 38,8. La prueba de estos puentes se registró en el mes de abril, habiendo sido terminados cuatro meses antes. Asistieron al trámite probatorio la comisión designada por la Dirección de Obras Públicas, el ingeniero jefe del ferrocarril Freire - Cunco, Oscar Parodi, los ingenieros Kausel y Gacitúa. Por la Sociedad Constructora lo hicieron los señores Félix Cor-te, el señor Enrique Guzmán y los contratistas a cargo de las obras, señores Valdovino, Gey y Tascani.

La prueba de ambos puentes para controlar su resistencia y estabilidad, se hizo primero, con una locomotora en marcha lenta y después en velocidad, obteniendo resultados altamente satisfactorios.

De acuerdo a las necesidades de producción de la zona se fijaron definitivamente las estaciones del ramal, las que sirvieron para que alrededor de ellas se diera comienzo a la formación de pueblos.

ALLIPEN. - situada cerca del río del mismo nombre en el kilómetro 13.

MAILE .- en el kilómetro 22 y con una considerable población.

CHOROICO.- en el kilómetro 31 y población formada por don Mauricio Mena. LOS LAURELES .- paradero y cuya población la formaban los señores Celindo Henríquez y los Hermanos Hiriart y de gran movimiento maderero.

TRUMPULO .- en el kilómetro 44 con su población Las Hortensias, formada por don Conrado Chávez, Alcalde de Cunco.

CUNCO. La estación terminal del ramal y que aspira a un mayor progreso, interesando a las autoridades a no descuidar su adelanto y desarrollo.

LOS ACTOS OFICIALES.

El enorme interés y atención despertados en todos los círculos regionales quedó comprobado en los elogiosos comentarios en torno a la construcción de este ferrocarril y al programa de inauguración.

En todas las estaciones y en todo el trayecto del ramal, la Banda del Regimiento Tucapel tocaba escogidas piezas musicales de su amplio repertorio. Las que eran entusiastamente aplaudidas por los pobladores y comitiva y la que fue engrosando en la estación de Freire, donde se había esperado el tren del sur que traía una delegación de vecinos de Valdivia, invitados por la Empresa.

Todas las estaciones intermedias se hallaban engalanadas con arcos de flores y banderas chilenas e italianas, simbolizando el espíritu nacionalista de los constructores.

En la estación de Allipén un coro de niños de la escuela primaria y un numeroso público esperaban la llegada del convoy, el que en forma oficial llegaba por primera vez con tan ilustres visitas.

El Cacique, Domingo Pay, pronunció un discurso y en el que solicitó la construcción de una escuela a nombre de su reducción.

De inmediato el señor Ministro de Industria y Obras, en breves palabras, le manifestó, que esas justas aspiraciones serían satisfechas a la brevedad.

Luego la Comitiva fue invitada a dar un paseo en un carro alegórico arreglado por los indígenas del lugar, invitación a la que accedieron con gusto, tomándose algunas fotografías para la revista Zigzag.

Al igual que en Allipén, la Comitiva hubo de compartir actos parecidos en el resto de las estaciones que lucían sus mejores adornos de bienvenida dando, y según expresión de los viajeros, «un soberbio golpe de vista».

¡¡ CUNCO¡¡ CUNCO....., fue la expresión general cuando se divisó a la distancia el pueblo que era el punto final de la línea.

Y...CUNCO.... apareció con toda la simpatía de un pueblecito que promete risueñas esperanzas de todos sus pobladores y de sus grandes riquezas naturales.

Las banderas de Chile e Italia se entrelazaban como el sello de hermandad y entusiasmo, de los escolares, vecinos y la gente de los campos que en gran número había acudido para presenciar la ceremonia de entrega de la importante obra, la que para todos era como un despertar de una época que se alejaba para dar paso al progreso y bienestar.

La Canción Nacional cantada por los alumnos de las escuelas fue el saludo con que Cunco recibió a los representantes del Gobierno y la provincia.

Mientras las autoridades locales recibían a la Comitiva Oficial, dando la bienvenida, los vivas y los aplausos brotaban con emoción e incontenible alegría de palmas y gargantas. La gente se abrazaba una y otra vez estallando en gritos de júbilo que llenaban el ambiente con ecos de fiesta y algarabía.

EL BANQUETE.

A la una de la tarde se daba comienzo al Banquete que la Empresa Félix Corte y Cía., ofrecía al señor Ministro, Comitiva y Autoridades.

Las mesas habían sido acondicionadas en el amplio local de la casa de Máquinas, cuya nueva construcción, tenía más el aspecto de un elegante salón de 50 metros de largo por 20 metros de ancho y en que se hallaban dispuestas cinco hileras de mesas donde tomaron colocación, alrededor de 500 comensales.

El Menú.

Varios platos especialmente preparados conformaron el Menú de este recordado Banquete y el que constaba de la siguiente carta :

Entrada	= Perdices en escabeche. Aceitunas. Fiambres varios.
Cazuela	= Cazuela de ave a la « Cunkuina »
Primer plato	= Tallarines a la italiana y a lo «Trumpulo» Pollo con champiñones a «Los Laureles»
Legumbre	= Espárragos a lo «Choroico»
Asado	= Asado de cordero a la «Maile» con ensalada a la «Allipén»
Postre	= Pasteles y tortas a la «Freire», Frutas - Te
Vinos	= Blanco reservado Concha y Toro Blanco reservado Tocornal Tinto reservado Santa Rita Tinto Pinot Tocornal
Agua mineral	= Agua mineral Panimávida.
Champaña	= Roederer y otras marcas. Cigarros Puros y Licores.

En la mesa de honor tomaron colocación el señor Ministro de Industria, señor Róbinson Paredes ; Intendente de la provincia, señor Rubén Bustos ; Alcalde de Temuco, señor Juan Cabezas Fóster ; Diputados por Cautín, señores Francisco Melivilu y Guillermo Feliú Hurtado ; Senador por Cautín, señor Artemio Gutiérrez ; Empresario, señor Félix Corte ; Ingeniero señor Oscar Parodi y Director General de Obras Públicas, señor Guillermo Illanes, quien hizo una disertación destacando el significado de esta nueva línea férrea.

Los Discursos.

Por su parte el Ministro Paredes, entre otras cosas dijo.

«Como desentenderme del principio aceptado de que las buenas vías de comunicación fomentan la industria, llevando la producción y el comercio a todos los mercados, abaratan la vida, desarrollan la riqueza pública y privada y como consecuencia proporciona la holgura de todos los hogares, aún los más humildes» «Permitidme, señores, que en nombre de ese digno Mandatario y que por encargo especial de Su Excelencia, el Presidente de la República, reciba este ferrocarril, para entregarlo en este momento solemne, de general regocijo, a la industria y comercio de esta región y del país, que lo han de tener para siempre como su más importante elemento de vida, de bienestar y de riqueza» «No he de terminar, señores, sin cumplir además un grato y especial encargo del Excmo. Señor Alessandri, que excusó su inasistencia a este acto por razones de altos deberes de gobierno, pero que me pide que salude cariñosamente a los contratistas de esta obra y haga entrega a su más genuino representante, señor Félix Corte, de esta Medalla, que tengo el honor de colocar sobre su pecho y que lo acredita como miembro de la Legión «Al Mérito» y que se ha hecho acreedor por la forma como ha dado cumplimiento a sus compromisos con el Gobierno y por su abnegación en bien del país con la ejecución de diversas obras públicas entregadas a su eficiente y honrada labor»

Correspondió a continuación hacer uso de la palabra al señor Alcalde de Cunco, don Conrado Chávez, quien en sencillas palabras, pero muy emotivas dijo:

«Señor Ministro, señor Director de Obras Públicas, señor Intendente, señores Contratistas:

Honroso es el cargo que en estos momentos me cabe de representar ante ustedes, en nombre del pueblo de Cunco y en este grandioso acto con el cual se hace ingresar por medio del riel, a formar parte integrante en el concierto de la civilización y progreso de los pueblos, coadyuvando con el producto de sus vírgenes campos al engrandecimiento de esta nación joven y fecunda. » «No es fuerte mi palabra, soy sólo un rudo luchador, mejor se me avienen entre mis manos el hacha y el arado, que no la pluma. Hoy sólo el entusiasmo de ver por fin realizada esta obra,

que era la esperanza y ambición desde hace 11 años de todos los habitantes de esta extensa región, hacen brotar las palabras del fondo de mi corazón.

«Mucho hemos esperado para conseguir ver realizada una obra de tan trascendental importancia, obra que no era para lucrar a un contado número, sino que es para el bien general del país.

Lejos de mí, el ánimo de crítica, pero séame permitido dejar constancia por la última vez cuanto desconocimiento demostraron nuestros parlamentarios al figurarse que este ferrocarril beneficiaría solamente a unos cuantos terratenientes y ciertos señores privilegiados, que por lo tanto, distaba mucho reflejar el bien entendido interés nacional, pues hubo un grupo de progresistas agricultores que sin considerar los sacrificios y molestias, sólo mirando el bien general, emprendieron la tarea de demostrar al Supremo Gobierno, que esta nueva arteria de comunicación era de real y efectivo interés nacional.

Muchos obstáculos se les presentaron, pero esto no los desanimó, porque acostumbrados como estaban a luchar y vencer en la diaria labor, batallaron hasta ver coronados sus esfuerzos, viendo convertida en la más hermosa realidad aquello que sólo era una vaga esperanza.

Podrán ahora convencerse del profundo error en que estaban aquellos que pensaban que esta obra era, como digo, para favorecer a unos pocos terratenientes, porque como bien pueden ver que a pesar de ver comparativamente corto su recorrido, sirve en forma muy eficiente a una zona de las más ricas, que abarca a su vez casi toda la totalidad de la comuna de Freire, en su parte más productiva y en toda su área a la de Cunco, comprende si no me equivoco una superficie de más o menos 300.000 hectáreas, de las cuales están en explotación menos de la mitad de su extensión y el resto de más de 150.000 hectáreas, superficie virgen aún, esperan la mano del hombre que haga brotar la riqueza de su seno»

El gobierno, al acordar la construcción de este ferrocarril toma como base única la existencia de esta gran área de suelo que una vez rematada o colonizada reembolsaría con creces el costo de esta obra.

Además del inmenso beneficio que nos reporta aquí, tenemos la expectativa de que nuestro Gobierno inspirado, como está, en una buena política de comercio internacional continúe este ferrocarril hasta el final del extenso y fértil valle del Llaima, y de acuerdo con la nación

vecina arreglar a ambos lados una vía internacional terrestre ya que el término de esta vía férrea quedaría solamente a una hora del hito a donde se llega a la primera ascensión a la cordillera por caminos completamente planos en casi toda su extensión y desde allí empieza una subida, casi imperceptible por terrenos también planos hasta llegar al hito o límite, donde sigue un descenso bastante suave para tomar luego el gran valle argentino que sin tropiezo conduce hasta Zapala, región ésta, poblada toda por connacionales quienes hacen sus provisiones en nuestro país «

Se refirió más adelante el señor Chávez, en su larga intervención a la necesidad de habilitar un camino internacional, de no continuar el ferrocarril hacia la frontera y a la importancia que tendrá en el futuro esta línea férrea, ya que no se cuenta con caminos transitables la mayor parte del año. Expresó la gratitud hacia el Presidente de la República, Excmo. Señor Arturo Alessandri Palma por haber dado feliz término a ésta nueva vía y a «Vos, señor Ministro, nuestros más reconocidos agradecimientos por haber querido honrarnos con vuestra presencia en este acto del cual los habitantes de esta comuna tendremos un eterno y grato recuerdo. « A vosotros señores constructores y Empleados Superiores de la Dirección de Obras Públicas, servíos aceptar el testimonio más sincero de nuestra gratitud por el celo con que habéis llevado a feliz término estos trabajos y que os honran altamente. » «Señores, os invito a beber esta copa por el progreso y adelanto de esta región y en homenaje al gran hombre que a pesar de viento y marea ha sabido conducir la nave del Estado, airoso y gallardamente por sobre todo obstáculo, que bien o mal, han puesto intencionadamente en su camino «.....¡ Salud...!

Luego del discurso del señor Alcalde de Cunco, correspondió al señor Félix Corte, quien agradeció emocionado, la distinción que le confiaba el Gobierno chileno asegurando que consideraba a Chile su « segunda Patria « y que a mucho orgullo tenía desarrollar sus actividades industriales a favor del progreso de este país. Se refirió a diversas obras que habían sido desarrolladas por la Empresa que representaba y que por sí solas hablaban del interés y esfuerzo por contribuir al adelanto de esta nación.

Muy elocuente resultó la alocución del señor Intendente de la Provincia, don Rubén Bustos, quien en brillantes palabras se congratu-

ló por la satisfacción con que las autoridades miraban estos acontecimientos para el desarrollo de todo orden de pueblos y regiones riquísimas.

Otros oradores tomaron parte en las intervenciones ; los señores Artemio Gutiérrez, Senador electo por Cautín ; don Manuel Araya., Consejero de la Empresa de Ferrocarriles ; el Profesor Angel C. Pasi ; el ingeniero Oscar Parodi, a quien se le hizo entrega de una artística medalla de oro a nombre de la Empresa Constructora ; don Luis A. Lagos de «El Diario de Valdivia», finalizando esta ronda el señor Miguel Padilla, el que criticó duramente a la Concesión Llaima, de los señores Silva Rivas.

A continuación se dio por terminado el acto de entrega y recepción de la línea férrea a Cunco, disponiéndose el regreso de la Comitiva Oficial y visitantes.

Un incidente...!

Las palabras enérgicas y condenatorias del discurso del señor Padilla, encendieron los ánimos y cuando todo estaba preparado para el regreso de la comitiva y acompañantes hasta Temuco, los señores Víctor Araujo, Padilla y otros, solicitaron al señor Ministro, los acompañaran hasta la plaza del pueblo, desde cuya tribuna dirigieron la palabra al público reunido en gran número, censurando acremente la actitud del Gobierno por mantener una situación vergonzosa al no acceder a la liquidación de la Concesión Silva Rivas.

Ante esta situación desagradable luego de un acto tan significativo y de tanta alegría, el Ministro, señor Paredes, hizo presente su desagrado por la forma violenta como se trataba de llevar este movimiento de opinión, solicitando que el problema debería ser resuelto con la serenidad que corresponde a las cosas que requieren de una gestación que no puede troncharse ni solucionarse de un momento a otro.

REGRESO DE LA COMITIVA.

Terminado el improvisado discurso y el acto en la plaza, los distinguidos visitantes se encaminaron hacia la estación para tomar el convoy que había de llevarlos hasta la ciudad de Temuco.

Todos los presentes acompañaron con gritos de júbilo y vivas a la Comitiva ministerial para la despedida en el recinto ferroviario después de un día de fiesta y gloria en la vida de la localidad.

Se produce un lamentable accidente.

Nadie imaginaba que una tragedia cerraría el fausto día de fiestas, alegría y entusiasmo, Dos hechos condenables ensombrecieron el brillo de aquella fecha de celebración .

Uno de los trenes que saliera a continuación del tren Ministerial, sufrió un descarrilamiento a eso de las siete de la tarde, al salir de la estación de Los Laureles.

Manos criminales habían colocado trozos de maderas y piedras en la línea, atascando los rieles, lo que produjo un accidente, que por fortuna en esta oportunidad significó solamente el retraso en la continuación del viaje de este tren, el que luego de ser colocado nuevamente sobre los rieles, reanudó la marcha hacia su destino. Pero ello no fue todo.

A corto trecho del percance y cuando normalizaba su velocidad un nuevo atentado lo hace blanco de la cobardía de miserables que se amparan en las sombras para cometer sus desmanes.

Así ocurrió cuando el tren surcaba la vía por entre matorrales

Una gran piedra lanzada desde la oscuridad destruyó con violencia los vidrios de una de las ventanillas de un coche e impactó, hiriendo de gravedad a la señorita Ema Bustos, hija del señor Intendente de Cautín, quien viajaba sentada junto a la ventanilla con otras damas.

La indignación brotó espontáneamente entre los viajeros al observar que la herida, por la que escapaba abundante sangre, hacía temer por la vida de la infortunada víctima y distinguida persona..

De inmediato y utilizando el selector del tren, se comunicó la fatal noticia a la estación de Freire, desde donde fue retransmitida a Temuco, a la casa del Intendente don Rubén Bustos.

Prontamente el Intendente gestionó ante el señor Ministro, señor Paredes, le otorgara facilidades para el traslado de la afectada en forma urgente a la ciudad y al hospital.

Prontamente se dispuso el servicio de un autocarril, el que velozmente salió al encuentro del tren que trasladaba a la señorita Bustos, la que había sido atendida en el trayecto recibiendo los primeros auxilios con las escasas disponibilidades existentes en el botiquín de emergencia.

La gravedad de la herida provocada, hacía, a cada instante más difícil la situación, haciendo que la víctima entrara en un período de agonía pese a todos los esfuerzos que se desplegaban y las atenciones de todos los pasajeros que la acompañaban

SE PRODUCE EL DESENLACE FATAL

En el hospital de Temuco, todo estaba listo y convenientemente preparado para recibir a la accidentada y poder darle la más rápida y mejor atención o intervención médica, dado su gravísima situación.

Pero, la herida había sido mortal y el fatal desenlace se produjo en el mismo autocarril que la transportaba a gran velocidad hacia el centromédico donde la esperaban.

Todo intento desplegado para hacer que llegara con vida, había sido vano.

El deceso se produjo alrededor de las 11 de la noche, en el trayecto, ya que primero se había retrasado por el descarrilamiento y después por lo ocurrido por la villanía de criminales.

El fallecimiento de la señorita Bustos, víctima inocente de una criminal cobardía. llenó de consternación a la familia del Intendente y a los

círculos sociales de la ciudad y la región, y constituyó la Nota negra, a tantas ilusiones y esperanzas amasadas en torno a la mayor obra realizada en favor de la comunidad, para el desarrollo del ramal y la comuna en poco más de cien años de su historia.

CONCLUSIONES

De la Construcción histórica del Ferrocarril Freire - Cunco, se pueden deducir claramente aspectos que de haber sido considerados oportunamente por los gobernantes de la época, habrían traído, hace mucho tiempo, un progreso incalculable a la región y al país y que habría pagado con creces cualquier monto de inversión en la ejecución del plan propuesto y a tiempo sugerido para una vía de importancia continental. De estos aspectos cabe analizar algunos. -

Facilidad y factibilidad de construcción. -

Los valiosos aportes hechos por los pobladores de la zona beneficiada por el ferrocarril : todas las maderas para durmientes ; todas las construcciones de casas para las estaciones, galpones y bodegas ; todos los postes para el cercado de la vía y los recintos de las estaciones ; todos los postes para el tendido del telégrafo ; la donación gratuita de todos estos materiales más la donación gratuita de los terrenos de la vía y las estaciones significaron construir el Ferrocarril más barato de Chile, en toda su historia y desperdiciando la gran ocasión de transformar la vía férrea en el corredor bioceánico, que casi cien años después se pretende realizar con un elevadísimo costo por otros sectores y abandonando a toda la región del Llaima, que entregó toda la riqueza de sus bosques y la feracidad de sus campos.

La realización de la obra en sus proyecciones era y sigue siendo factible por las bondades geográficas del terreno. Todo el valle que nace de la base misma de la cordillera hasta juntarse con el mar, es una planicie suave y libre de accidentes importantes. La formación de este valle podría atribuirse a un gran glaciar en épocas lejanas.

Los mismos aportes hechos por muchos vecinos del ferrocarril Freire - Cunco, estaban latentes en otros sectores del proyecto elaborado : Cunco a la Frontera internacional y Pitrufrquén a la costa..

Si el costo calculado en el estudio del ferrocarril fue primitivamen-

te de un millón y trescientos mil pesos en el año 1911 según el presupuesto aprobado, todo el trazado desde la cordillera a la costa no habría superado los seis a ocho millones, suma que resultaba bajísima para una obra de tan promisorias prospecciones futuras y a la que se sumaban toda suerte de donaciones en terrenos, maderas y otros ofrecimientos.

PROLONGACIÓN DEL FERROCARRIL DE CUNCO A MELIPEUCO.

Si en los estudios hechos por el ingeniero Marín Vicuña, se estableció la iniciativa de continuar la línea férrea hasta Carén, punto distante a muy pocos kilómetros de la frontera por uno de los pasos cordilleranos más bajos de la región, debemos decir que la empresa no fue acometida cuando las perspectivas de construcción eran inmejorables por las contribuciones ofrecidas que se gestaban en ese momento. Sin embargo, al no prosperar la iniciativa del ingeniero Marín, la idea no fue dejada de lado, ya que veinte años después se levantó un acabado estudio del tramo Cunco - Melipeuco, cubriendo de esta forma la longitud oriente del angosto Valle del Llaima en toda su área natural.

El nuevo proyecto consultaba tres estaciones de acuerdo a ese trazado : Río Negro, (actual Villa García) - El Manzano y Melipeuco, con un paradero en el lugar Matanzas. La distancia entre las estaciones sería con un promedio de 12 kilómetros.

Cuando se pensaba que se haría realidad dicha prolongación hacia la zona fronteriza, dando a sí la oportunidad de unir a Melipeuco con Temuco, no hubo financiamiento y porque no se supo aprovechar, cuando durante la construcción del ferrocarril a Cunco se entregaban generosas donaciones voluntarias en terrenos y maderas, significaba después : pagar expropiaciones para la trocha y estaciones más la compra de durmientes y otras maderas para construcciones como también pagos adicionales para cercos e instalaciones, todo lo cual exigía un elevado costo de ejecución. Como accidentes topográficos, el proyecto sorteaba algunos pequeños puentes en los esteros Nahuelcura, Negro, El Manzano, El Canelo y Peuco y algunas alcantarillas menores. En movimiento de tierras sólo la loma de Can Can originaba un corte para el paso de la vía en un terreno libre de rocas y de fácil labor y algunos terraplenes de

poca consideración. Dicho proyecto quedó relegado a las páginas del olvido, como lo fuera también más adelante, el ansiado proyecto de Construcción del Canal de Regadío «Alto Allipén», por la ninguna preocupación de personeros y autoridades que impulsaran obras de tanto beneficio para la comuna y la región.

ALCANCE INTERNACIONAL

La prolongación del ferrocarril del ramal hasta las inmediaciones limítrofes y el ramal de Pitrufquén a la costa, dejaba expedita una vía ferroviaria, que, conectada con los ferrocarriles argentinos unía por vía terrestre el Atlántico con el Pacífico ; Bahía Blanca en Argentina con Toltén, Valdivia o Talcahuano en Chile.

La región sur necesitaba de un ferrocarril internacional para su desarrollo, y la ocasión era justamente el proyecto del ingeniero Marín Vicuña.

El auge del intercambio comercial, agrícola, ganadero, forestal, pesquero, portuario, turístico, etc. estaba asegurado, beneficiando a ambos países con una línea ferroviaria bioceánica : la más austral del mundo.

DECADENCIA DEL FERROCARRIL

Por más de cincuenta años el servicio ferroviario del ramal Freire - Cunco, tanto de pasajeros como de carga se mantuvo, atendiendo los intereses de los usuarios y del ramal en general, servicio que poco a poco entraba en un período de irregularidad en su funcionamiento y en el que influyó la considerable baja en el interés y preferencia de los pasajeros que optaron por medios más rápidos de locomoción, debido al mejoramiento de los caminos y al desarrollo de líneas de Buses y camiones de fletes, con traslado directo hasta los puntos de destino, evitando de este modo las azarosas esperas a que los sometían las largas paradillas en las estaciones, por el movimiento de carros o para abastecer de agua a las locomotoras y « también a los Conductores y ayudantes» a costa de la paciencia de los usuarios.

La producción maderera, agrícola y forestal, fue más segura al ser movilizada en forma rápida desde los aserraderos, campos de producción o cultivo hacia los centros comerciales urbanos de las ciudades.

El agotamiento de los bosques y los grandes incendios forestales, como el mal estado de los equipos ferroviarios y la falta de renovación de los mismos iban minando un servicio que pudo mantenerse por mucho tiempo

Como una forma de buscar soluciones a la alicaída empresa, se puso en práctica una nueva modalidad : el tren mixto para pasajeros y carga.

Esta forma de operar de la empresa no fue bien acogida por el público ya que disminuyeron los recorridos diarios del tren, limitándose a un servicio de dos veces por semana, con itinerarios que no se cumplían, provocando frecuentes atrasos por el movimiento de carros de carga en las estaciones, para tomar o dejar vagones, a vista, paciencia y protestas de los pasajeros que llegando al término de sus viajes debían continuar en horas de la noche a sectores rurales apartados, por malos caminos y muchas veces con temporales de agua y viento, a pie, en carreta o a caballo, hasta llegar a sus hogares.

En un oportunidad se dio el caso que el tren demoró nueve horas desde Temuco a Cunco, saliendo a las cinco de la tarde de Temuco para llegar a Cunco, alrededor de las tres de la mañana del día siguiente.

La locomotora había sufrido un desperfecto en el trayecto, motivando que otra máquina solicitada en auxilio llegara a reemplazarla, pero antes debía hacer su recorrido hasta Toltén para volver de allá a prestar ayuda.

A poco de llegar y tras horas de espera comenzó a arrastrar el convoy hacia Cunco, con la misma mala suerte que la primera, lo que obligó a pedir una nueva máquina a Temuco. (anécdotas muy poco gratas)

Como el servicio iba de mal en peor, fue un buen momento para que líneas de Buses aprovecharan la oportunidad de establecer sus recorridos, siendo los primeros de ellos pertenecientes a la empresa de los hermanos Pincheira.

La empresa ferroviaria hacía desesperados esfuerzos para mante-

ner el servicio buscando un medio eficaz en bien de los usuarios y una manera de hacerlo fue la de establecer un recorrido rápido y cómodo instalando un Buscarril con capacidad para unos 40 pasajeros, servicio que fue muy bien recibido por el público, pues se trataba de una máquina a combustible que se desplazaba suavemente por los rieles.

Hoy día los recintos ferroviarios nos hablan de una época que no conocieron las nuevas generaciones y que por abandono se convirtieron en campos desiertos y mudos, como cementerio de rieles y carcomidos durmientes que no prestan ninguna utilidad.

En las condiciones en que se encuentra crean una mala imagen en la estética de los pueblos, contribuyendo a entorpecer el desarrollo y progreso de los mismos.

Si el Estado y la Empresa de Ferrocarriles recibió gratuitamente, terrenos, maderas, durmientes, etc. cuando se construyó el ferrocarril Freire - Cunco y explotó grandes riquezas en la región por más de cincuenta años, bien pudiera devolver en beneficio de las dos comunas todas las áreas de las estaciones para que las Municipalidades las transformen en poblaciones, recintos deportivos, centros de educación u otros servicios urbanizados.