

XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires, 2009.

Ramal del sur de Chile. Corte Alto Los Muermos.

Fernando Lobos Poblete.

Cita:

Fernando Lobos Poblete (2009). *Ramal del sur de Chile. Corte Alto Los Muermos. XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-062/164>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/evbW/crV>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Ramal del sur de Chile

Corte Alto Los Muermos

Fernando Lobos Poblete

Universidad de las Artes y las Comunicaciones, UNIACC, Osorno-Chile

flobospoblete@gmail.com

El ferrocarril en el Sur de Chile inicio sus operaciones en 1905, fecha estimada donde llega el primer tren a la ciudad de Osorno¹, el primer viaje directo desde la capital Santiago de Chile, llega el 22 de marzo de 1907, (Peralta, 167:2004).

En el sur poniente de la ciudad en esos años en la periferia de la ciudad se comienza a construir la maestranza, un galpón relativamente pequeño y provisorio. La línea central hasta la ciudad se termina de construir en 1911. La primera estación y casa de Maquinas, era de madera, un incendio la destruyo completamente en 1913, (Alliende, 83:1993). Su reconstrucción final se prolongo hasta 1918. Casa de Maquinas funcionó hasta 1963, donde fue trasladada al barrio ferroviario de Ovejería unos dos kilómetros al sur, dejó de funcionar en 1995.

Gran importancia en Chile tuvieron los llamados ramales, líneas férreas que se desviaban de la línea central para adentrarse a pueblos, poblados, villorrios e incluso sectores rurales que por décadas vivieron un apogeo que transformo los lugares llenos de simbolismos de este medio de transporte que revoluciono al mundo en el siglo XIX. Hacia el año 1952 el historiador Ian Thomson hace un calculo de la presencia de treinta y cuatro ramales en la zona centro sur de Chile, (273:2000). En la

¹ La Provincia de Osorno se ubica en el extremo norte de la X Región de Los Lagos, tiene una superficie de 9.223,7 km² y posee una población de 221.509 habitantes. Se encuentra ubicada a 800 kms al sur de la capital Santiago de Chile.

región de Los Lagos donde situamos el trabajo de investigación, se encontraban tres ramales: La Unión Lago Ranco, Corte Alto-Los Muermos y Ancud-Castro (ver cuadro N° 1)

El último ramal al sur del mundo inicio sus operaciones en 1936, (Thomson, 255: 2000). Su trayecto comenzaba en la estación Corte Alto a 10 kilómetros al sur del pueblo de Purranque en dirección hacia la cordillera de la costa. Su distancia aproximada de cien kilómetros de extensión utilizaba la trocha Stephenson, de 1676 milímetros, rieles que transformaron a uno de los ramales más productivos en la denominada “década de oro del tren chileno”, sesenta a setenta². (ver cuadro N° 2)

La Dirección de Obras Ferroviarias, DOF se encargo de operar el ramal hasta 1958, traspasándola a Ferrocarriles del Estado³. Las máquinas a vapor eran calentadas con leña, el Sr. Millar, uno de los antiguos y avezados hombres de la antigua DOF, comentaba las dificultades que debían soportar en el ramal, especialmente cuando un palo muy grande se atravesaba en la caldera. Solo la fuerza y temple del hombre lograban sacar el leño encendido al rojo vivo, ni guantes ni zapatos de seguridad, solo las manos esas mismas manos, que levantaron el puente Chirri en el ramal La Unión-Lago Ranco, el puente mas alto de construcción de concreto del país⁴.

En Corte Alto aun persiste la estación de madera, (ver foto N° 1). Eran muchas líneas las que conectaban a los diferentes lugares de carga, como ocurría con la bodega de carga, construida de madera donde se almacenaban papas, trigo, avena, y posteriormente equipaje. (ver foto N° 2). Los carros se cargaban directamente desde una línea principal. Como en un día cualquiera un viernes 11 de octubre de 1974 el tren especial N° 7405, con la maquina tipo 57 N° 609, en manos del maquinista Sr. Pérez, se dirigen desde la estación de Osorno, a Corte Alto para trasladar carros con carga, madera trigo, remolacha, eran la constante en este productivo ramal del sur.

² Los antiguos maquinistas del Ramal antes de la década de los cincuenta-setenta fueron entre otros, el Sr. Corcuera, uno de los primeros maquinistas originario de Temuco, Sr. Uribe, Sr. Tiznado, Don Cayetano Reinoso, Don Mateo Rojas, Reinaldo Cruz, Pedro Millar, Sr. Troquian, Víctor Ponce, la mayoría fallecidos. El Sr. Cruz, Torres y Emilio Balboa estuvieron de planta en el ramal.

³ Se estima que el traspaso administrativo de la Dirección de obras a Ferrocarriles del Estado ocurre en el año 1943, según fuentes primarias siguió en mano de DOF hasta 1958.

⁴ Se estima que el puente Chirri empezó a construirse el año 1940 su altura es de 96 metros de altura, siendo el Mas alto en Sudamérica en concreto armado. El ramal La Unión-Lago Ranco utilizó este puente hasta su término en 1982. Inicialmente el ramal conectaba un sub ramal de la estación crucero hacia Puyehue, el terremoto de 1960 inhabilitó completamente esta vía.

En 1974 el fogonero Sr. José Bustos, recién ascendido a ayudante maquinista de segunda, tenía bajo su responsabilidad la maquina N° 628, encontrándose capacitado para salir al riel, lo que generaría mejores ingresos. Se acaba el tortuoso trabajo de ser maquinista de patio en Casa de maquinas de Ovejería, donde solo se les pagaba el día. (ver cuadro N° 3)

Un caballo de agua eléctrico, permitía llenar el estanque que se encontraba debajo de la carbonera, el agua se trasladaba por cañería subterránea proveniente de la bomba, para emanar el vapor de la máquina. Cuando la locomotora venía desde la ciudad de Osorno, donde salía alrededor a las 17:00 hrs llegaba a cargar el agua para entrar hacia el ramal⁵ y también cuando venía desde la estación Concordia por la extenuante subida que debía sortear hasta llegar a llegar a Corte Alto.

Mucha importancia en Corte Alto tuvo la Empresa de Comercio Agrícola, ECA, dependiente del Estado era la encargada de regular los precios de los principales cereales de consumo en la población, compraba todo el trigo y papas en la zona, que posteriormente comercializaba en negocios en las ciudades principales. Un funcionario de la empresa estatal, disponía de un poder comprador y la gente llevaba su cosecha. Un modelo de economía de un estado benefactor que perduro más de 50 años en el país y termino estrepitosamente a finales de los ochenta.

La tornameza, única del ramal, situada frente a las bodegas de la ECA, permitía hacer las maniobras para acceder a las demás vías de trabajo, principalmente la bodega de carga era la mas transitada, como los corrales de animales que en cientos llegaban.

Un factor especial era el encargado de vender bebidas, confites y cervezas, el Sr. Barrientos conocido como “pecho con mugre”, prácticamente vivía en el tren era inconcebible el ramal sin la presencia de este singular personaje, generalmente pernoctaba en Los Muermos. Su socio del tren por algún tiempo fue Don Nacho, compositor popular que opacaba las heladas horas invernales con su canto. Ambos eran originarios de Rahue.

Concordia, nombre particularmente extraño era una estación de paso la extenuante subida mas pronunciada del ramal, de alrededor de 4 kilómetros hacía imposible para las máquinas a vapor soportar el tonelaje de carga que venía desde el ramal, por lo que era indispensable dejar carga en Concordia y hacer un nuevo viaje si era necesario. Técnicamente le llamaban estación de

⁵ Caballo de agua además de Corte Alto en la línea principal hacia el sur, se encontraban en las estaciones de Río Negro y Puerto Varas km, 1047 antes de llegar a estación Puerto Montt, punta de rieles.

fraccionamiento, se dejaban equipos y carga para ser trasladados por la locomotora una vez que se descargaran los primeros tonelajes.

No habían casas a su alrededor, estaban situadas hacia el interior, era una estación muy campestre, llegaban a caballo en carreta con carga y generalmente de a pie desde los llanos para tomar el acceso hacia Corte Alto. Su productividad no fue mayor ni originaria desde ahí. En los últimos años la estación fue suprimida y el jefe de estación dejó de laborar allí, acabándose el pedazo de vida que transformo este espacio rural.

Antes de llegar a la estación Tegalda los fuertes temporales del invierno del año 1976 botaron un cerro y bloquearon la línea, los hacendados para apurar a los ferroviarios se movilizaron en el tren lastrero. Se juntaban varias cuadrillas de Frutillar, Corte Alto, Osorno. Los famosos “mata sapos”, grandes trabajadores en la mantención de rieles, Una vaquilla fue el merecido premio de un dueño de fundo que le apuraba desocupar la vía para enviar carga hacia el norte.

Una vez terminada la faena cuando volvían a Osorno, como era tradicional orinar en la pisadera de la locomotora mientras seguía el tren en movimiento el Sr. Montes, cayo en la entrada de la puerta se golpeó en la cabeza. Al poco andar el fogonero se percató de la ausencia del maquinista. No sobrevivió en el trayecto hacia la ciudad de Osorno. Un espacio importante en ferrocarriles fue la cantidad de muertes por accidentes que se ocasionaban, este ramal no estuvo ajeno a los designios de la vida.

Son las 9:00 hrs de la mañana el tren ya se encuentra en la estación Tegalda, Don Abel Espinoza fue jefe de estación hasta 1976, reemplazado por el Sr. Héctor Henríquez, quien estuvo hasta que el ramal dejó de funcionar por allá por el año 1985. El respeto y autoridad que representaba un jefe de estación ya sea en una ciudad, pueblo o poblado se dejaba sentir. Alrededor de mil personas vivían en el poblado de Tegalda.

Era la estación que cargaba mas madera, en los años 80' se percibían innumerables castillos de madera nativa, coigue, alerce ulmo, a ambos lados de la línea, que solo dejaban un espacio al paso del tren. Don Erwin Rorne explotó maderas por alrededor de veinte años en el sector.

Don Basilio Gallardo, muy amigo del Sr. Henríquez, era dueño de la chichería más grande del lugar, poseía una quinta de manzana limón⁶, que él sembró por el año 1964, donde también construyó su puebla. Su producción, mas de 30.000 litros por temporada es una cifra hasta mezquina. Un gran tronco de alerce ahuecado a pura hacha, por más de 40 años se ha encargado de recibir la manzana para comenzar el proceso de molienda.

Ningún ferroviario desconocía la chichería, las cuadrillas de mata sapos, llegaban a recobrar fuerzas donde Don Basilio. El tren se fue de Tegalda pero la chicha sigue alegrando vidas y acortando el frío invierno. Don Basilio falleció, su hijo es el encargado de continuar con el tradicional brebaje, solo 15.000 litros producirá esta temporada.

La estación Fresia era prácticamente la mitad de ramal, también era una estación de depósito por la subida mas extensa del ramal, que viene desde Parga, diez kilómetros, donde las ruedas de la locomotora llegaban a patinar, había que ser muy cuidadoso. Don Juan Luarte fue cambiador por muchos años y posteriormente ascendió a jefe de estación. Era la estación más productiva del ramal. Cabezas de ganado esperaban en los corrales al lado de la estación para ser transportados hasta el frigorífico de Osorno y desde hay en un tren especial se movilizaba hasta la Terminal Alameda en Santiago.

Hubo un tiempo donde la cosecha de papas también condicionaba un nuevo producto de carga. Una hilera de camiones esperaban a los carros que llegaban a cargar. Veinte carros de 40 toneladas simbolizados con una “F”, y de 30 toneladas con las letras “BC”, encargados de trasladar este nutritivo alimento.

El caballo de agua eléctrico, siempre esperaba atento hasta la llegada de la locomotora a vapor, solo la pronunciada subida en dirección hacia Fresia convertía el agua en vapor, la humareda que los eternos vientos se encargaban de esparcirlo, anunciando el básico ejercicio de la física. Cuando se llenaba la copa permitía cargar dos veces el estanque de la locomotora. Concluido un viaje diario de ida y vuelta debía volver al rutinario método de trabajo. Ya en 1979 ingresa el tren mixto, tres vagones de pasajeros como siempre ocurrió mas carros de carga.

⁶ Quinta es un conjunto de arboles manzanas que producen gran cantidad chicha en la temporada de verano. Es común que las familias cosechen papas y produzcan chichas para tener durante el año

La estación de trenes después de los ochenta fue ocupada para una Escuela pública básica e internado que estaban a un costado de la estación alrededor del año 1995. De las doce casas de guardia vías ubicadas técnicamente en la mitad del ramal, solo quedan dos desocupadas y maltrechas. De la Escuela no hay rastro seguramente fue trasladada o demolida.

El viaje hacia la estación Parga nos recuerda la belleza natural de los campos del sur de Chile. Como muestra de excelencia aparecen, detrás de la niebla, casas de tejuela de alerce⁷. Grandes construcciones de madera de dos a tres pisos de inicios del siglo XX. La sumatoria indescifrable de tejuelas que componen una casa asombra hasta al más lugareño. Su parte exterior, dos pisos, partes laterales muy altas, dejan impávido por su belleza, invitan a recordar la vida de siglos pasados donde el viento y la lluvia han sido fieles testigos.

Desde la estación Parga se extraían una serie de durmientes de madera de coigue comercializados en la misma estación, con un poder comprador de un funcionario de ferrocarriles. Los cheques eran emitidos a favor del vendedor, documento que era registrado para ser cancelado en Banco del Estado de la ciudad de Osorno.

El papel de caldeador era primordial en esta estación, debía hacer fuego para trabajar la bomba para llenar el estanque de agua, el Sr. Olivetti, fue uno de los que trabajó en este insólito lugar del fin del mundo. Su presencia era indeleble y débil frente a aquellas toneladas de fierro, pero se iban comunicando al correr los días como un espontáneo químico. Debía ser un especialista con el camote, una especie de huaipe, montón de lana, sumergido en el centro de la ruma de carbón, que comenzaba a arder. Don José Bustos caldeo todo el año 69 en casa de máquinas Ovejería hasta que ascendió a fogonero el mismo año.

El funcionario de correos de Chile, "Jerry", actividad conocida como "el ambulante", tenía la fiel misión de recoger las cartas de cada estación y trasladarlas al coche furgón. En Parga, persiste la casona, sus partes laterales y techo son de tejuelas que servía de correo. De propiedad de la familia Bohler Winkler, además de correo y almacén, en el subterráneo, funcionaba como cantina, era denominado "El infierno", nombre atinente dado el tenebroso lugar, sumado a un día lluvioso, viento, o espesa neblina adornaban historias campesinas cuyos relatos igualmente misteriosos fusionan el comportamiento de la naturaleza con el ser humano. (ver foto N° 3).

⁷ La tejuela tiene una dimensión de aproximadamente 40 cms de largo por 15 cms ancho su origen provenían de la isla de Chiloé.

Un jardín a infantil recientemente inaugurado de un corte arquitectónico postmoderno como efecto de contraste del paso de un siglo, se observa enfrente. Aquel contraste de episodios epocales y procesos industriales diferentes, se encargan de dejar en el olvido algo que fue el desarrollo del país y dar paso a un nuevo crecimiento donde los niños se preguntaran que sería esa vieja casona que ya se derrumba. Sus vigas internas que sujetaron por años esta vasta estructura fueron eliminadas para dar rapidez a un derrumbe que la naturaleza se resiste a desaparecer.

En el alba del 31 de enero de 1977, seguramente una mañana muy cálida en la Locomotora N° 606 tipo 57, comandado por el Maquinista Sr. Muñoz, con la siempre compañía del fogonero José Bustos comenzaban un nuevo viaje. Carros de remolacha serían enganchados en la estación para dirigirse a dependencias de la empresa azucarera IANZA en Cocharca, en la provincia del Ñuble, octava región. Posteriormente hubo una sucursal en Llanquihue muy cerca del ramal, la que fue cerrada y trasladada a Rapaco en La Unión, un poco mas al norte en la actual provincia del Ranco.

Dejamos de lado la estación de Parga, para llegar a Las Cañitas, el último jefe de estación fue el Sr. Ninpan. El comercio de papas era el motor de la economía en la zona, en esta estación y en Los Muermos era conocida como la ruta de la papa, aunque también se explotaba madera. En 1980 se suprimió esta estación y la primera parada de la Estación Los Muermos iba movilizad directamente hasta Fresía y desde ahí hasta Corte Alto. Posteriormente comenzó a correr tres veces por semana, lunes, miércoles y viernes.

La última estación Los Muermos, punta de rieles, era conocida popularmente como “La maullina”, porque inicialmente el trazado pretendía llegar hasta la localidad de Maullín y de ahí conectar hasta la isla grande de Chiloé. Punta de rieles más austral del mundo, obviando la estación de la isla grande de Chiloé, ramal Ancud- Castro⁸.

Provisionalmente el tren dejo de funcionar con transito de pasajeros en 1982. El 11 de julio de 1985 José Bustos ingresa como maquinista de diesel en la locomotora N° 5106.

⁸ El ramal Ancud-Castro funcionó a partir del año 1912 en una trocha angosta, alcanzando una velocidad de 25 kilómetros aproximadamente. También existió una góndola carril, de un precio más elevado, su velocidad, era de 50 kilómetros por hora. El terremoto de 1960 término con su vida útil, su cercanía a la costa levanto los rieles en varios tramos.

A partir del año 1987 se comenzó a desarmar el ramal, a manos de contratistas españoles que compraron los rieles, vendido por fierro fundido. Entre 1984 y 1987 corrieron de manera esporádica trenes de carga Corte Alto-Concordia.

El 1 de octubre de 1990 se llegó hasta Tegalda en una diesel 5112, que ingresa hacia el ramal a buscar la última carga de rieles levantada hace algunos meses⁹. El maquinista Don José Bustos, con mucha nostalgia iría por última vez al ramal donde tantos años trajino en el “Muermo”. Carros planos son la antesala de una carga que la misma gente del sector se encarga de subir, no tardaron mas que media mañana.

Las ramas de los árboles y arbustos hacen dificultoso el recorrido por el ramal en desuso hace mas de una década, el oficio del maquinista y su experticia sobre el riel es mayor que el crecimiento natural que impide una buena visibilidad sobre el riel. Casi media centuria de progreso, actividad y vida económica dieron vida a recónditos lugares que hoy merecen un reconocimiento como espacio patrimonial cultural dentro de esta larga franja y verdosa extensión de tierras del sur de Chile.

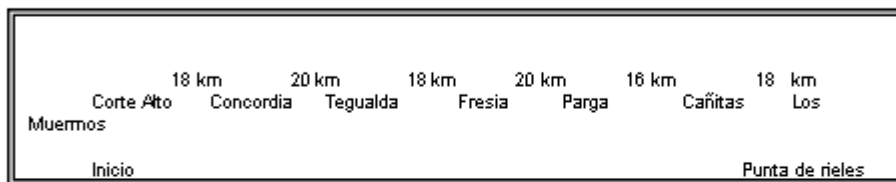
⁹Las investigaciones sobre el destino de la casa de estación precisa que fue vendida en 1998 por un dueño del Fundo denominado “Pedernal”, ubicado entre Concordia y Tegalda, como artefacto privado de conservación patrimonial.

Cuadro N° 1 Ramales sur de Chile

Ramal	Año de Inicio servicio	Año de Término servicio
La Unión-Lago Ranco	1954	1982
Corte Alto-Los Muermos	1936	1982
Ancud-Castro	1912	1960

Fuente: Federación de Ferrovianos y montepiadas de Osorno y Filial Santiago Watt Osorno

Cuadro N° 2 Estaciones del ramal y distancias aproximadas





Estación Corte Alto



Bodega de Madera Estación Corte Alto

Cuadro N° 3 de Ascenso de rangos de maquinistas y fogoneros

Grados	Rango	Actividad
Maquinista 3º	Tercera	maniobras de maquinas en Patio
Fogonero 3º	Tercera	Mantenimiento presión maquinas en patio
Maquinista 2º	Segunda	Transporte en tren de carga
Fogonero 2º	Segunda	Mantenimiento maquinas de carga
Maquinista 1º	Primera	Transporte tren de pasajeros



Casa Correo Estación Parga

Bibliografía

Fuentes Bibliográficas

- Allende, M. (2003) *Historia del Ferrocarril en Chile*. Pehuén editores. Santiago de Chile.
- Peralta G. (2003) *Historia de Osorno. Desde los inicios del poblamiento hasta las transformaciones urbanas del siglo XXI*. Ilustre Municipalidad de Osorno.
- Thomson I., Angerstein D. (2000) *Historia del Ferrocarril en Chile*. Dirección de Biblioteca Archivos y Museos, DIBAM. Centro de Investigaciones Barros Arana. Santiago, Chile.

Fuentes Documentales

- Revista Mensual *En viaje*. Sección Propaganda y Turismo Ferrocarriles del Estado, F.F. C.C. del E. Edición N 312, año 1959.
- Revista En Viaje año 1973
- Agenda Anual de Trabajo Fogonero 3ra categoría Sr. José Bustos año 1969
- Agenda Anual de Trabajo Fogonero 3ra categoría Sr. José Bustos año 1970
- Agenda Anual de Trabajo Fogonero 2da categoría Sr. José Bustos año 1971
- Agenda Anual de Trabajo Fogonero 2da categoría Sr. José Bustos año 1972
- Agenda Anual de Trabajo Fogonero 2da categoría Sr. José Bustos año 1973
- Agenda Anual de Trabajo ayudante maquinista 2da categoría Sr. José Bustos año 1974
- Agenda Anual de Trabajo ayudante maquinista 2da categoría Sr. José Bustos año 1975
- Agenda Anual de Trabajo ayudante maquinista 2da categoría Sr. José Bustos año 1976
- Agenda Anual de Trabajo ayudante maquinista 2da categoría Sr. José Bustos año 1977
- Agenda Anual de Trabajo ayudante maquinista 1ra categoría Sr. José Bustos año 1978
- Agenda Anual de Trabajo ayudante maquinista 3ra categoría Sr. José Bustos año 1979
- Agenda Anual de Trabajo maquinista tracción Sr. José Bustos año 1980
- Agenda Anual de Trabajo maquinista tracción Sr. José Bustos año 1981
- Agenda Anual de Trabajo maquinista tracción Sr. José Bustos año 1982
- Agenda Anual de Trabajo maquinista tracción Sr. José Bustos año 1983
- Agenda Anual de Trabajo maquinista tracción Sr. José Bustos año 1984
- Agenda Anual de Trabajo maquinista tracción Sr. José Bustos año 1985
- Agenda Anual de Trabajo maquinista tracción Sr. José Bustos año 1986
- Agenda Anual de Trabajo maquinista tracción Sr. José Bustos año 1987
- Agenda Anual de Trabajo maquinista tracción Sr. José Bustos año 1988
- Agenda Anual de Trabajo maquinista 2da categoría Sr. José Bustos año 1989
- Agenda Anual de Trabajo maquinista 2da categoría Sr. José Bustos año 1990

- Entrevistas socios, Asociación Ferroviarios jubilados y Montepiadas de Osorno
- Entrevistas maquinistas, Federación Santiago Watt, Filial Osorno