

LONQUIMAY; UN TÚNEL:  
RELATOS AL MARGEN

Memoria para optar al título de Periodista  
Alumna: Bárbara Fuenzalida Cisterna  
Profesora Guía: María del Pilar Clemente Briones

Chile, 2006

## ÍNDICE

### INTRODUCCIÓN

Chile Post - Cordillera	5
-------------------------	---

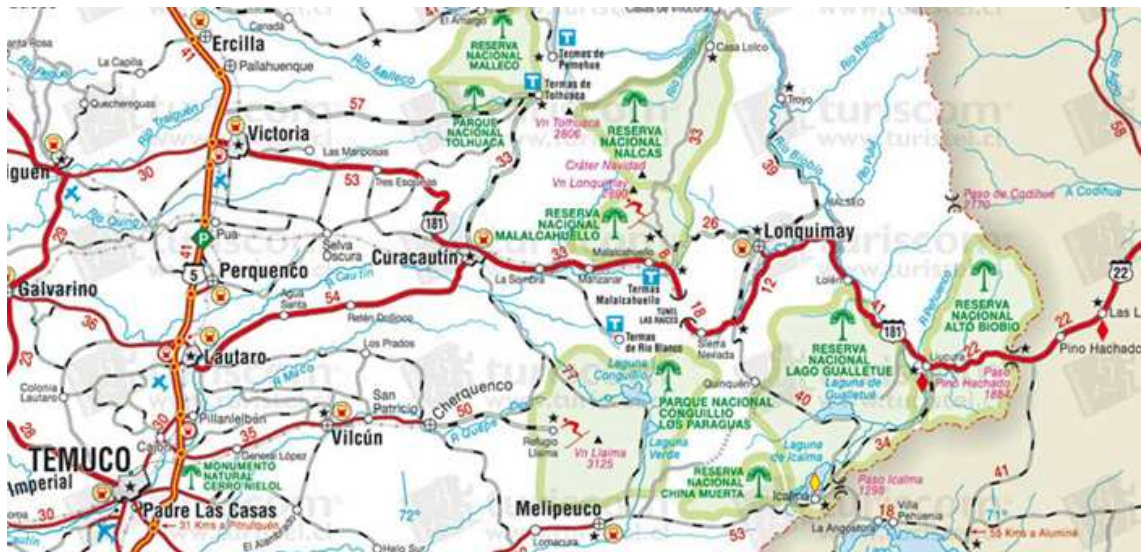
### RECONSTRUCCION HISTÓRICA Y MEMORIA ORAL

1 Ubicación estratégica	19
2 Romper la montaña	27
3 El gran derrumbe	32
4 De rigurosidad y talento	42
5 Una revolución	47
6 Los rieles y Zanghellini	55
7 El tren	62
8 Túnel Mixto	74
9 Otra función para el túnel	80
10 Nuevo <i>look</i>	89
11 Las vueltas del Transandino	97

### CITAS DE IDIOSINCRACIA CORDILLERANA

12 Al Este	102
13 El tiempo circular	110

BIBLIOGRAFÍA	117
--------------	-----



## INTRODUCCIÓN

## Chile Post - Cordillera

El día más frío de otoño que recuerdo, ocurrió el miércoles 4 de mayo del 2005 en Lonquimay. Los patios y techos de las casas del pueblo acumulaban la primera nieve importante de la temporada, caída en la madrugada, y se anticipaba un invierno crudo.

Durante la mañana, la nieve se derritió bajo un sol refulgente y como fuertes chorros de agua cayó desde las canaletas, mientras el viento hacía crujir las hojas de los árboles. Esos sonidos nítidos de la naturaleza me despertaron y reavivaron al inicio del día, envolviéndome el valle con sus brazos de cordillera Andina, al Este de la Araucanía.

Los mejores recuerdos de los ocho meses que viví en ese lugar, son del aire que se respira profundo y puro que oxigena hasta los huesos; de los tonos fosforescentes del paisaje al no haber más intermediario entre los ojos y el entorno, que una atmósfera cristalina que colma de brillo y nitidez el escenario y lo eleva a un grado de máxima pureza; y del agua fresca, helada, limpia. Lonquimay conserva su ortodoxia primitiva, comparable sólo a sitios donde el entorno natural impacta por su belleza.

Yo estaba de paso. Había regresado desde Santiago para celebrar despedidas el fin de semana y tratar de disimular las horas pasadas a la distancia, desde que dejé Lonquimay. En cinco días había no sólo que creer, sino sentir y hacer sentir que uno sigue ahí y lo hará por siempre. Perdurar en el

tiempo como si éste no pasara o como si pasara siempre igual. Compartir con los amigos, condensadamente, temiendo inevitables ausencias que cíclicamente son compensadas por nuevos personajes, nuevas historias y situaciones.

Avanzaba el día y con él se cerraba un paréntesis. La tarde pálida se enfriaba cada vez más, frecuentada por ráfagas de viento y nieve que se multiplicaban con las horas, advirtiendo el rigor que regiría el resto del otoño e invierno 2005.

Yo debía volver a Santiago y eso implicaba atravesar la Cordillera de Las Raíces, bifurcación de Los Andes que la precede desde el Oeste y divide las comunas de Curacautín y Lonquimay, constituyendo una dura frontera natural. Ambas comunas están unidas por dos rutas: la R-89, conocida como Cuesta Las Raíces, que recorre esa cordillera por lo alto, y la R-953 que la atraviesa por los pies, por el Túnel Las Raíces. Esa vez, el viaje debía hacerse por la cuesta pues la otra ruta se encontraba cerrada desde enero de 2005, cuando, con carácter de urgencia, se comenzó a reparar el túnel: su vida útil venció hace más de 10 años y presentaba un visible y grave deterioro. La Ruta 953 entonces, se cerró durante el verano y prácticamente todo el otoño de ese año, período en que se confiaba en la cuesta para aguantar al límite el tránsito de autos, buses y camiones internacionales que circulan por la zona, obviando el peligro de las primeras nevazones que pueden caer desde abril.

A las cinco y media de la tarde me subí al bus con destino a la ciudad de Curacautín, en la única empresa de buses interprovinciales que existe en

Lonquimay. Al día le quedaba algo menos de una hora de claridad y yo confiaba que era tiempo suficiente para alcanzar el otro lado de la montaña y proseguir con mi regreso a la capital. Pero a poco comenzar el ascenso nevaba con mayor intensidad; la huella del camino, cubierta casi completamente de nieve, se camuflaba en el paisaje, totalmente nublado por viento blanco. El bus subía cada vez más lento, la nieve se acumulaba cada vez más rápido y se resentían más graves las dificultades para avanzar. En una hora llegamos recién a la parte más alta de Las Raíces, más menos la mitad del camino, retraso importante considerando que el tiempo total del trayecto hasta la ciudad de Curacautín, inmediatamente vecina a Lonquimay, es de una hora u hora y media en bus. Ese día, las condiciones climatológicas eran rotundamente adversas y, llegados a la cima, el estado de la ruta exhibía un panorama a lo menos incierto para el descenso.

Apenas comenzamos a bajar, los problemas para continuar eran evidentes. El suelo estaba muy resbaladizo, el bus no se afirmaba y el conductor tampoco era experto bajo esas condiciones. Los pasajeros comenzamos a sentir miedo cuando el vehículo se arrastró hacia un cerro y cayó a una pequeña zanja a la orilla del camino. El bus, inclinado, fuera de control, siguió avanzando unos cuantos metros con su lado izquierdo metido en la zanja, que al parecer se estrechó hasta hacer detenerse a la máquina.

Además de su impericia en el manejo, el chofer no hizo nada por ayudar y poner a salvo a los pasajeros, considerando lo retrasado del viaje y el riesgo que a

esa hora representaba un bus en mal estado, con 25 personas a bordo, entrampado en la cordillera gélida, sin cadenas en las ruedas -tampoco en la maleta- y la noche ya iniciada.

Una hora más tarde, luego de sacar la máquina del surco con la fuerza de todos los pasajeros hombres, pudimos retomar la ruta pero seguimos resbalando. En ese momento muchos viajeros palidecimos. Algunos ya se habían bajado y regresado al pueblo en un vehículo que venía en sentido contrario, quizás el último. Los demás callábamos como si un acuerdo tácito nos impidiera movernos para no desbarrancar. En cuatro horas de trayecto, la posibilidad de llegar a nuestros destinos se esfumaba sin remedio: oscurecía y ya no pasaba nadie como para devolvernos o salir del bus. No era una opción bajarse simplemente: la cordillera acumulaba ya varios centímetros de nieve y otros más seguían cayendo.

Cuando uno está de paso, de visita en un lugar, muchas veces sabe poco de él. Yo estaba de visita pero conocía Lonquimay, había vivido ocho meses ahí, tiempo en que escuché muchas historias y conocí la forma de vida de algunos antiguos habitantes; supe cómo sobreviven y cómo logran dominar la cordillera. Por eso, no me asusté demasiado cuando el viaje de regreso se empezó a poner mal. Supuse que era algo cotidiano años atrás y recordé la imagen del oficio de *guardahilo* del Telégrafo -que funcionó hasta mediados del siglo XX-, de los *postillones* que cruzaban la cordillera con la correspondencia de Lonquimay, o simplemente, de la mayoría de la gente que viajaba a Curacautín o Argentina en



busca de provisiones para el invierno. Ciertamente, estas son dificultades que el tiempo ha superado, pero aún reviven como lapsus de un ciclo que no logra avanzar.

De todas esas imágenes, sin duda la más parecida a este viaje, es la historia del primer bus de pasajeros que llegó al pueblo a fines de los años '70. El dueño era un joven comerciante de Temuco que quiso probar suerte en estos caminos. Corrían los últimos días de mayo de 1978, cuando ya las primeras nevazones habían caído con fuerza, pues, el clima, como dicen los antiguos, no era como ahora, que el invierno más parece primavera. Cuando el señor Moreno, dueño del bus, debía regresar a Temuco, el Túnel Las Raíces estaba cerrado. El clima es un factor determinante para las comunicaciones en Lonquimay y habitualmente obliga al Ministerio de Obras Públicas a cerrar el túnel para repararlo o despejarlo cuando hay nieve, estalactitas, en fin, para habilitarlo a los usuarios. Moreno se vio obligado entonces a retornar por la cuesta, sin conocerla, con poco más de cuarenta pasajeros a bordo, incluyendo niños, guaguas y ancianos y una nevazón de las de antaño. Sin cadenas en las ruedas comenzó a subir la cordillera. Llegados al primer arenal<sup>1</sup>, la cantidad de nieve que caía tapó el parabrisas. Moreno se bajó, lo limpió y cuando se volvió a subir, el parabrisas estaba tapado otra vez. Cuando los pasajeros comenzaron a asustarse, un hombre menudo de aspecto sereno fue hacia adelante y le habló al chofer. Antes el

---

<sup>1</sup> En las partes altas de la montaña, existen zonas de suelos compuestos por capas de escoria volcánica delgada, que dan forma a grandes arenales sin vegetación. El primer arenal se sitúa a 6 kilómetros saliendo del pueblo donde actualmente funciona el centro de ski "Los Arenales".

hombre solamente se había dirigido al auxiliar para preguntarle si llevaban cadenas para la nieve y había recibido burlas como respuesta. Fue a decirle al conductor que pusiera las cadenas. Un carabinero que se encontraba cerca, sugirió que se le hiciera *juicio al caballero*<sup>2</sup>. El caballero era Martín López, hermano de don Luis, el antiguo y último *Guardahilo* del Telégrafo de Lonquimay.

Los hermanos López Pino recorrieron juntos Las Raíces miles de veces durante más de veinte años, cuando el único medio de comunicación del pueblo era un hilo que pasaba por las partes más altas de la cordillera y que vivía cortado durante el invierno, es decir, entre mayo y septiembre, incluso hasta octubre. Era don Luis quien debía asegurar la comunicación entre Lonquimay y Curacautín, a riesgo de *nevarse*<sup>3</sup>. Para cumplir con su trabajo y evitar morir en la cordillera, su hermano y a veces algún vecino, lo acompañaban. No era trabajo para una sola persona recorrer a pie la montaña –a caballo es imposible-, subir a las cumbres más altas y bajar las quebradas más peligrosas, sin señalización, con la nieve muchas veces hasta el pecho, cargando las herramientas necesarias para hacer las reparaciones, entre ellas, metros de alambre y un teléfono de seis kilos que servía para comunicarse con carabineros una vez que la línea telegráfica era repuesta. Sólo terminado el trabajo, reestablecida la comunicación, podían bajar. Don Luis tiene ocho hijos y cada vez que lo mandaban a reparar el hilo, su familia empezaba a rezar.

---

<sup>2</sup> Entrevista a Martín López Pino. 11 de marzo 2005. Rucamanque, Comuna de Lonquimay.

<sup>3</sup> Morir por efecto de la nieve.

Los hermanos López son quienes mejor conocen esa serranía. Se saben el orden de los árboles, la distancia entre los arenales, pueden medir exactamente y al ojo, los metros caídos de nieve y cuánto queda por caer. Ese día de mayo de 1978, don Martín iba en el bus de Moreno a ver a su hermano a Angol; don Luis vive en esa ciudad desde que lo trasladó la Oficina de Correos y Telégrafos. Lo bueno es que ese día el bus llevaba cadenas en la maleta y que el conductor -con ayuda del auxiliar- se las puso, evitando quedar enterrados en la nieve. Una vez puestas las cadenas, don Martín se fue parado al lado del chofer guiándolo e indicándole el camino completamente desaparecido, mientras las señoras ensordecían con su llanto y los hombres callaban de miedo; todos creyeron que se iban a *nevar*. Entonces don Martín habló para atrás con el fin de tranquilizar a la gente, diciéndoles que conocía el ruta y que le iba a  *echar una manito* a Moreno. Nadie habló una palabra hasta que llegaron al último arenal; recién ahí pudieron sentirse tranquilos de haber superado la cordillera. Fue cuando el joven conductor, dijo que no volvería jamás, nunca más a Lonquimay<sup>4</sup>.

Recordando esa historia supe que la mía sería sólo una anécdota. Que efectivamente venceríamos la sierra pues nada peor que a ellos nos podía pasar: la vía está en buen estado –comparativamente-, es mucho más ancha y mejor señalizada que antaño. Al menos sentía el apoyo moral de saber que trabajaban a esa hora las máquinas de vialidad despejándola y que no estábamos solos en la montaña. Pero pudimos salir apenas dos horas después, mientras seguíamos

---

<sup>4</sup> Entrevista a Martín López Pino.

resbalando y esquivando en cada curva el precipicio. Demoramos seis horas un cuarto en llegar a Curacautín, cuando los buses con dirección a Santiago o a Victoria –destino de la mayoría- ya habían partido. Pero estábamos sanos y salvos.

En esos momentos fue tranquilizador conocer algunas historias locales. Sirvió para distanciarme de lo que ocurría y armarme un panorama favorable en la cabeza, al conocer los límites que puede alcanzar un mal episodio cordillerano y así darle real peso al que acontecía. Conocer relatos de los sitios que uno visita, da forma a los lugares. Éstos toman cuerpo, se enriquecen, se cargan de sentido; se pueden asir por un momento y se evita olvidarlos en segundos. Fue lo que le dio valor realmente a estar ahí y así saber que no fue simple mala suerte.

El túnel lo abrieron ese mismo miércoles 4 de mayo por la noche, para permitir el paso de un bus que venía en sentido contrario al nuestro y su chofer se percató a tiempo de las malas condiciones de la cuesta. También lo abrieron algunas horas al día siguiente y a partir del viernes de esa semana, se normalizó el tránsito de autos livianos por el Túnel, única vía que da seguridad: con nieve, se arriesga la vida en la cordillera. La inauguración de las obras de reparación del túnel, se adelantó por la emergencia que produjo el mal tiempo del otoño 2005, sin terminarse los trabajos. Lo que faltó por reparar, se programó para hacerse en turnos durante las noches. Desde esa semana, Lonquimay resentiría una vez más el aislamiento que provocan los más crudos otoños e inviernos. Cada noche el túnel permanecería cerrado y la comunicación hacia Lonquimay interrumpida.

Hoy, el túnel reparado se ve moderno, tanto como cualquier otro de las flamantes carreteras chilenas. Iluminado, asfaltado, revestidos sus muros y su techo, y casi interrumpidas las filtraciones de agua que por años vistieron a Boca Sur de estalactitas – las famosas velas-, en invierno. Pero la congestión sigue siendo parte del paisaje; una característica tan nacional, una reparación parche: el presupuesto de la nación aún no es suficiente para hacerle una segunda vía al *Túnel más largo de Sudamérica*, como suele ser promovido en las guías turísticas argentinas. Aunque la decisión de hacer el túnel bidireccional está tomada, habrá que esperar hasta el año 2010 por una solución definitiva.

Éste, mi viaje de regreso desde la Araucanía, fue el preámbulo de un invierno drástico, duro, –aquel que se repite cada diez años en la cordillera-, que exactamente dos semanas más tarde se llevaría completa a una de las tres compañías del Regimiento Reforzado N°17 de Los Ángeles<sup>5</sup>. En total, fueron 45 los soldados que se perdieron y murieron en los faldeos del volcán Antuco, cien kilómetros al norte de Lonquimay.

Estos episodios terminaron de configurar para mi lo que sería un relato sobre el lugar, luego de conocer su pulso geográfico. Un relato que recoge lo que noticiosamente no existe, al no cuadrar con los cánones del manejo informativo actual, y esa ausencia mediática se traduce en el *no existir* en la opinión pública, en nuestra cotidianeidad, en la “realidad”. La tragedia de los soldados de Antuco exhibió, por algunos momentos, la existencia tangible de un entorno que suele

---

<sup>5</sup> El accidente por viento blanco, bautizado como *Tragedia de Antuco*, ocurrió el 18 y 19 de mayo de 2005.

vivir mediante el olvido, bien enterrado en el imaginario colectivo chileno, apelable –emocionalmente- con motivo de alguna catástrofe. Por algunos momentos se conoció –más bien se recordó- esta presencia y se construyó un contexto contenedor de los hechos que, como muchos otros, se muestran porque son extremos, pero aparecen de forma violenta y se olvidan apenas se apagan las luces y las cámaras. Literalmente, el show continúa.

Esta es una investigación compuesta por fragmentos de realidades, ni completamente chilenas ni completamente araucanas, sí con influencias argentinas, que un periodista no desenterraría jamás si no fuera por la invención de la crónica, ese “intergénero capaz de transmitir la vida cotidiana de seres anónimos, pero a su vez representativos de un discurso que se mantiene difuso tras la cortina oficial”<sup>6</sup>. En este relato los protagonistas juegan el rol de sus propias vidas, en un contexto donde sobrevivir es un desafío diario, con una simpleza que se opone al desconcierto que producen ciertos brillos de la (post) modernidad.

Fue necesario, en esta investigación, basarse en antecedentes históricos atingentes a la comunidad de Lonquimay para comprender sus motivaciones actuales y su forma de relacionarse hacia los extramuros. Historias, datos y hechos desconocidos por sus propios habitantes quienes advierten un

---

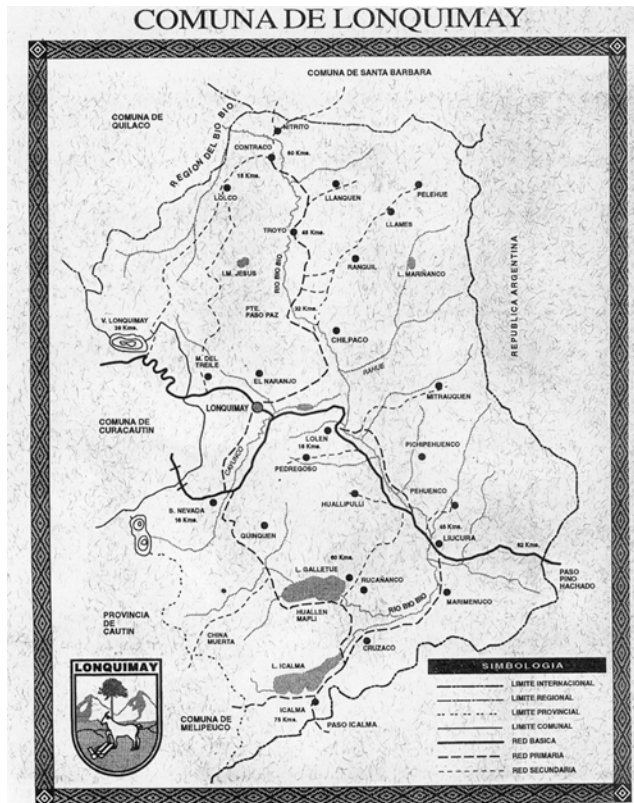
<sup>6</sup> ALBARRÁN, R. DEDES, D. LAGOS, A. MORALES, O. RAMOS, R. TOLEDO, R. *Imaginarios Urbanos: Microrrelatos de la Ciudad*. Seminario de Grado conducente a la Licenciatura en Comunicación Social. Pág. 70. Universidad de Chile. Santiago, 2000.

preocupante vacío bibliográfico sobre su tierra natal, donde además la tradición oral pierde fuerza cada día.

Este documento –destinado a volver a la comuna- se basa en relatos orales, entrevistas a actores claves, escritos hallados en hojas sueltas esparcidos por la montaña, documentos históricos y prensa escrita, a través de los cuales se reconstruye la vida del Túnel Las Raíces y del ferrocarril, como símbolo de modernidad, dando cuenta de una situación de relativo aislamiento al carecer, la comuna, de adecuadas vías de comunicación; situación que delinea una idiosincrasia específica y particular entre los pobladores de esa localidad. Uno de mil ejemplos en Chile que grafican la diferencia sideral entre el mundo urbano y el rural.



Foto Satelital Comuna de Lonquimay







**Volcán Lonquimay**



**Cordillera de Las Raíces**



**Pueblo de Lonquimay**

## RECONSTRUCCIÓN HISTÓRICA Y MEMORIA ORAL

## 1 Ubicación estratégica

*Lonquimay queda lejos*, es la opinión de quienes vivimos hacia el centro de Chile y que no dista mucho de la realidad. Objetivamente es difícil acceder a esta comuna debido a su entorno geográfico plagado de cordilleras; desde cualquier punto cardinal, llegar a Lonquimay significa adentrarse, a través de precarias rutas, en la Cordillera de Los Andes. Como se puede ver en mapas, esta zona del Sur de Chile sobresale hacia el Este, más allá de nuestra frontera natural con Argentina: aquí, Los Andes presenta numerosas e importantes bifurcaciones que se expanden en todas direcciones. Cordones montañosos como Las Raíces, cerros como el Huachicahue, altas cumbres como la de Arenal o Sierra Nevada, se esparcen ampliamente en esta región y dan forma a la comuna de Lonquimay. Su pertenencia a Chile se debe a una circunstancia, para nosotros, favorable: el río Bío-Bío nace al Este, muy cerca de la frontera, y fluye hacia el Oeste, abrazando a su paso este gran valle a mil metros sobre el nivel del mar. De esta forma, el Bío Bío establece legalmente el límite internacional según la *línea divisoria de las aguas*. 3.914,2 kilómetros cuadrados son parte de la Novena Región de la Araucanía (capital Temuco), Provincia de Malleco (capital Angol), entre los paralelos 38°-39° latitud Sur y 71°- 72° longitud Oeste, territorio que representa el 12% de la superficie regional, constituyéndose la comuna como una de las más extensas de la región, con más de 140 kilómetros de frontera con Argentina y con la mayor presencia de montañas y cordones cordilleranos en todo Chile.

Para llegar a Lonquimay desde el Sur, desde la Comuna de Melipeuco, hay que cruzar el cordón La Fusta por la ruta de mismo nombre, intransitable la mitad del año, o vía Icalma, su alternativa, que es más extensa pero menos accidentada, si a su vez ésta no tiene mucha nieve. Desde el Norte -Comuna de Alto Bío Bío-, la situación es similar: la topografía abrupta y los malos accesos, imposibilitan el tránsito de automóviles sin doble tracción y de vehículos grandes, como buses y camiones.

Llegar desde el Oeste a través de la comuna de Curacautín, es el trayecto más conocido y utilizado. Ese camino es la continuación de las dos carreteras que desde la Ruta 5 Sur hacia el Este, atraviesan Victoria por el Norte y Lautaro por el Sur, entre curvas y bosques tupidos, bajo una maraña que deja ver a ratos los conos volcánicos del Llaima, del Tolhuaca y del Lonquimay. Ambas carreteras se juntan en la ciudad de Curacautín y desde allí continúa una sola vía, siempre en medio de frondosas montañas, ríos cristalinos y de un creciente silencio natural. Desde entonces, cada kilómetro que pasa da la imagen de mil kilómetros y lo que aparece en los mapas contrasta con la realidad; da la sensación de alejarse mucho más al observar el paisaje transformarse en cada etapa del trayecto y a poco de superar la depresión central, convertirse en un completo escenario cordillerano, de intenso frío, aire seco y valles albos, gran parte del año. La lluvia araucana habitual en otoño, invierno y primavera, es nieve en Curacautín y ese blanco inaugura una singularidad visual, una sensación de novedad que se acentúa al llegar a Lonquimay, cuando se logra traspasar el límite que la aparta.

Cien kilómetros al Este de la Ruta 5 Sur, el camino parece terminar y también el territorio nacional: un muro rígido de apariencia invulnerable, infranqueable de montañas, cerca la comuna de Curacautín. La Cordillera de Las Raíces es un cordón que precede y supera en altura a Los Andes desde el Oeste y en la práctica actúa como una frontera, por lo engorroso que resulta traspasarla y por la influencia que ejerce en el clima y la geografía a uno y otro lado de sus cumbres. *Araucarias araucanas* milenarias la desafían y la vencen: recorren sus laderas más rocosas, enraízan sus cimas, penetran sus quebradas más profundas y en los pies, ceden terreno a coigües, robles, lengas y ñires. El canto del chucao, el martilleo del carpintero y el rojo de las loicas, se protegen en esta vegetación nativa, espiados desde el cielo por el vuelo circular de las aves de rapiña.

Las dos rutas que atraviesan esta cordillera son más bien precarias y poco estables. El antiguo sendero Las Raíces, ése que los hermanos López Pino conocían metro a metro, como los postillones de la localidad de El Naranjo o como algunos de los habitantes más antiguos de Lonquimay, es hoy un ancho camino de ripio de 35 kms., intransitable -hasta el presente- durante seis meses al año por la nieve que acumula. Su alternativa, la ruta asfaltada (R-953) enfrenta otra dificultad: el Túnel Las Raíces tampoco es expedito al ser unidireccional y sufrir interrupciones periódicas por reparaciones.

Quienes llegan a la comuna por la cuesta, aseguran quedar impresionados ante la magnitud del paisaje. Quienes lo hacen a través del túnel, se asombran de él, además de sorprenderse del cambio climatológico que se produce entre una

boca y otra; entrando a Lonquimay -Boca Sur-, puede presentarse una condición completamente distinta, incluso inversa a la de Curacautín -Boca Norte- y mientras en ese lado llueve, en el otro puede haber sol, o viceversa. “Cuando cruzas el túnel hacia Lonquimay es otra cosa, es como entrar a Suiza”<sup>7</sup>. Además da la impresión de respirar un aire distinto y el frío se siente diferente: más seco, quemante en invierno y fresco en verano.

El túnel es un tema recurrente, su presencia conmueve, muy pocos le son indiferentes; su emplazamiento en territorio subyugado por la naturaleza, deja atónito al chofer más apurado y al espectador más impasible: el hombre habita allí, el túnel es su huella y su desafío al medio. Pero, a pesar de resultar tan atractivo, no existe información histórica ni turística enaltecida en algún letrero invitando a conocerlo y las dudas sobre su construcción y preexistencia, que surgen entre quienes lo recorren, no encuentran respuesta. Cruzarlo varias veces es la única receta para conocerlo mejor y hacer conjeturas posibles de verificar en los escasísimos documentos sobre su historia o gracias a las versiones de los lugareños.

Cuando crucé el túnel por primera vez -tenía 13 años e iba con familiares a conocer el lago Icalma-, me produjo una profunda inquietud. Cuando regresé el año 2004<sup>8</sup>, esa inquietud se incrementó al asimilar la osadía de la obra y su precariedad característica, imponente hasta mediados del 2005. Ese año se le

---

<sup>7</sup> Entrevista a Verónica Gaete Vargas, encargada del Departamento Salud del Ambiente del Hospital Lonquimay. 18 enero 2005. Pueblo de Lonquimay.

<sup>8</sup> Fui destinada a Lonquimay por la Fundación para la Superación de la Pobreza, como Práctica País Invierno 2004.

hicieron reparaciones y como consecuencia cambiaron algunas de sus particularidades típicas, como la absoluta oscuridad, el ripio del suelo y las filtraciones de agua derramadas desde el techo en forma grotesca, que a través de dos canales situados a los costados del camino salían al exterior humedeciendo la vía con exageración. Es como lo conocí y la imagen que los lugareños guardan de este vaso transmisor, conexión entre Curacautín - Lonquimay y Lonquimay - Chile.

Ya en Curacautín la gente se siente apartada del centro, habitando una zona lejana y olvidada. Lonquimay entonces, al otro lado de la cordillera, casi no existe. Y por ello extraña la inversión que significó en su momento, la construcción de un pasillo de 4,5 kms de largo y el esfuerzo del Estado por conectar una zona débil económicamente que, de no obrar esta voluntad, seguiría existiendo tal vez, mediante la inaccesibilidad, la ausencia y el silencio. Ingenuamente se podría pensar que se trataba de una voluntad político-socio-económica de los gobiernos chilenos de principios del siglo XX, buscando inyectarle vida y posibilidades de desarrollo a esta comuna fronteriza, a este gran margen de tierra al Este de un brazo de Los Andes. Pronto supe la verdadera razón progenitora del túnel, muy lejana en su origen de perseguir la integración de Lonquimay.

“La idea de hacer ese túnel nunca fue llegar a Lonquimay, sino llegar a la Argentina”<sup>9</sup>.

A fines del siglo XIX, los gobiernos de Chile y de Argentina buscaban conectarse a través de un paso fronterizo favorable, tender una vía férrea y abaratar costos de transporte entre dos puertos de gran importancia en la región; el de Talcahuano en el Pacífico y el de Bahía Blanca en el Atlántico, distantes a 1.220 kms. Para unirlos se proyectó la construcción de una línea de ferrocarril de 300 kilómetros, que empalmaría las puntas de rieles situadas a ambos lados de la frontera y que dibujaban un trazado satisfactoriamente recto: la de Curacautín, novena región de Chile, y la de Zapala, Provincia del Neuquén, Argentina. Enrielandando ese trozo, se unían los océanos por tierra en el Sur, se abría una nueva ruta comercial, alternativa al Canal de Panamá y al Estrecho de Magallanes, y surgían inmensas expectativas de intercambio y de desarrollo económico en toda Sudamérica.

Si la ruta se dibujó a través de Lonquimay fue por accidente: el paso fronterizo Mallín Chileno -actual Pino Hachado-, ubicado en la comuna, presentó las mejores condiciones para tal efecto; de 1.777 metros sobre el nivel del mar (s.n.m.), puede funcionar en forma permanente pues acumula una cantidad de nieve posible de remover, además de permitir un ascenso progresivo, sin mayores desniveles en la vía, lo que facilita el tránsito del ferrocarril; el término

---

<sup>9</sup> Entrevista a Ian Thompson, consultor en temas referidos al transporte en diversos países de Europa, América, Asia y Oceanía; desde 1976, es economista de transporte para la CEPAL. Thompson participó en la organización y puesta en marcha del turístico *Tren de la Araucanía*, último ferrocarril que viajó hasta Lonquimay en la década del '80. Entrevista realizada el 28 de septiembre 2005, Santiago de Chile.



del ramal de Púa en la estación de Curacautín, era la punta de riel más cercana a la frontera en Chile por el Sur, y desde el límite, el tramo de 140 kms hasta la ciudad argentina de Zapala, no presenta grandes dificultades. Eso sí, a las autoridades les preocupaba el obstáculo constituido por la imponente Cordillera de Las Raíces, cuyas cumbres más altas se elevan casi a los 3.000 metros s.n.m., y luego de sortear varias posibilidades -incluso la idea de trazar la ruta por otro paso más al Sur-, se hizo el estudio geológico de la serranía chilena y se diseñó un túnel en el punto más adecuado para la excavación<sup>10</sup>.

Desde 1886 se comenzó a estudiar el terreno para levantar el trazado ferroviario, bajo acuerdo de los gobiernos. En 1911 se conocieron los primeros planos del ferrocarril y del túnel, a cargo del ingeniero Emiliano Jiménez. En 1922 se firmó el convenio *Barros Jarpa-Noel*<sup>11</sup>, donde Chile y Argentina se comprometen a construir el Ferrocarril Trasandino Sur (FCTS), como se llamó al proyecto. Pero la tónica del plan, desde el día en que se reunieron en Santiago y firmaron el acuerdo los presidentes Arturo Alessandri de Chile e Hipólito Yrigoyen de Argentina, fue quedarse estancado en buenas intenciones, en

---

<sup>10</sup> “La primera solución adoptada para el túnel, llevando la línea por el Estero de *El Caracol*, fue desechada después del estudio practicado por el Cajón de *El Agrío*. Se pudo constatar entonces de que los dos valles que se trataba de unir (el del río *Cautín* y el del *Lonquimay*) por medio de una galería subterránea, tenía más o menos la misma cota, y la solución lógica era proyectar un túnel de fondo”. Dirección General de Obras Públicas, Departamento de Ferrocarriles. Túnel de *Las Raíces*, en el ferrocarril a Lonquimay. Sociedad Imprenta y Litografía Universo. Santiago, Chile. 1929.

<sup>11</sup> “El 25 de abril de 1922, se firmó en Santiago de Chile el convenio *Barros Jarpa-Noel*, el cual estableció que los Gobiernos de las Repúblicas de Chile y Argentina resolverían recíprocamente la construcción de dos líneas de ferrocarril que unirían sin trasbordo, primero en el Norte, el puerto chileno de Antofagasta con la ciudad Argentina de Salta, pasando por Socompa, y seguidamente en el Sur, el puerto argentino de Bahía Blanca, con la prolongación del Ferrocarril Sur desde Zapala hasta su empalme con la Red Sur Chilena, pasando por Lonquimay, que daría acceso a la zona de Concepción y al puerto de Talcahuano en el Pacífico”. ESCUDERO, Rubén. DE CEA, Joaquín. Factibilidad Económica del sector chileno del Ferrocarril Trasandino Sur Lonquimay-Zapala. Memoria de grado para optar al título de Ingeniero Civil de Industrias con Mención en Química. Págs. I-1, II-1 y II-2. Universidad Católica de Chile. Santiago. 1971.

infinitas reuniones, atrapado en un cúmulo de papeles y firmas estampadas, en estudios sobre el ferrocarril, en acciones de parte de la Dirección de la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile (EFE) con el propósito de interesar a las autoridades gubernamentales<sup>12</sup>, sin llegar a materializarse. El convenio se ratificó en innumerables ocasiones a lo largo del siglo XX e incluso principios del XXI<sup>13</sup>, sin resultados: el acuerdo no se concretó y los rieles nunca se juntaron. El proyecto FCTS quedó en los archivos y se transformó en un sueño, pendiente hasta hoy.

---

<sup>12</sup> Entre ellas, “dicha empresa envió al Ministerio de Relaciones Exteriores un Memorando que contenía un resumen de los principales antecedentes sobre la unión ferroviaria en el Sur, con el objeto de que fuera tratado en el curso de las conversaciones que sostuvieron los Presidentes Frei y Onganía en enero de 1970. Este proyecto fue tratado con gran interés por los Presidentes derivándose esta iniciativa a la Comisión Nacional Asesora de Integración Física, creada con posterioridad a este encuentro”. ESCUDERO, Rubén. DE CEA, Joaquín. Op. Cit. Pág. II-3.

<sup>13</sup> El convenio *Barros Jarpa-Noel* se ratificó en 1943 (Tratado *Storni-Fernández*), 1956 y 1974. Recién en 1985, la Ley Nacional N°23253 definió los fondos para la construcción del tramo argentino del Trasandino, sin efecto. Luego se firmaron otros acuerdos entre ambos países, como el *Acta de Integración Física*, en 1994. Durante 1998 la provincia del Neuquén firmó un acta acuerdo con la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Puertos y Vías Navegables, del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos de la Nación (Argentina). El 2000, firmó un convenio con el gobierno nacional, en el cual la Nación delegó por 24 meses las acciones y gestiones para llevar adelante el proyecto del FCTS (sin efecto). El 2001 la provincia firmó un convenio con el Ministerio de Economía de la República de Portugal para la obtención de créditos. En 2003, la provincia firmó un acta de intención con el embajador de Chile, Gabriel Valdez, en la que se manifiesta el interés en el FCTS, la decisión de aunar acciones en la búsqueda de inversores privados y la gestión del financiamiento ante organismos internacionales de crédito, etc.

## 2 Romper la montaña

El proyecto Ferrocarril Trasandino del Sur no se concretó en forma conjunta, pero del lado chileno tuvo grandes avances: el Estado encargó el estudio de factibilidad técnica y el diseño del túnel ferroviario Las Raíces al ingeniero Emiliano Jiménez y destinó fondos para su construcción, con la idea de hacer avanzar el tren desde Curacautín hasta la frontera con Argentina y motivar a esa nación de darle continuidad al tratado. De ahí sus numerosas ratificaciones.

El diseño del túnel en el corazón de una cordillera muy compacta y ancha, hacían de esta idea una fantasía, una aspiración casi temeraria y, en caso de lograrse, constituiría una obra de arte y la más grande de todo el trazado del ferrocarril trasandino.

La Dirección General de Obras Públicas de Chile -hoy MOP-, de la que dependía el Departamento de Ferrocarriles, le pidió al académico y geólogo de la Universidad de Chile, Hans Brüggén, un estudio de la cordillera en la zona por excavar, previo a solicitar propuestas para la construcción. Brüggén advirtió sobre las dificultades para estudiar la montaña al encontrarse completamente tapizada de bosques vírgenes y de una espesa capa de tierra vegetal cubriendo las rocas fundamentales. Por ello aclaró en ese momento, que el perfil de las capas no sería exacto. Brüggén encontró rocas duras en tres diferentes puntos en las cercanías del túnel y definió para los tres puntos tratarse de la misma especie: las *porfiritas*, rocas muy compactas y resistentes que alcanzan varios miles de

metros de espesor y son el elemento principal de toda la Cordillera de Los Andes. El geólogo no pudo describir la posición exacta de las *porfiritas*, pero concluyó que era muy probable no encontrar mayores cambios durante todo el trazado del túnel. Eso fue exactamente lo hallado al momento de la construcción: “en efecto, salvo en el corte de acceso a Boca Norte, en que se atravesó una capa de terreno de aluvión, obligando a correr hacia el interior la Boca para dejarla toda en terreno firme, todo el túnel se ha perforado en las rocas *porfiríticas* previstas por el profesor Brügger, a veces bastante firmes, otras partidas con grietas, o espejos con capas delgadas de arcilla”<sup>14</sup>.

Conocido el Informe Brügger, se llamó a licitación. Se presentaron cinco empresas constructoras con propuestas que fluctuaron en esa época, entre \$18.222.602, presentada por Lavenás & Poli S.A. y \$25.565.245, presentada por la firma Ernesto Williams Moir & Cía. Ltda.. La firma argentina Lavenás & Poli S.A. ganó el concurso público y se comprometió en contrato –firmado con fecha 31 de octubre de 1929-, a construirlo en un plazo de 3 años, con un costo básico de 16,4 millones de pesos.

Antes de iniciar la perforación misma de la cordillera, fue necesario construir los caminos de acceso a las bocas-túneles, asegurar las comunicaciones y teléfonos y levantar los campamentos para albergar a los obreros, capataces, ayudantes, ingenieros, médicos y sus familias, que se asentarían en Boca Norte –jurisdicción de Curacautín- y Boca Sur –jurisdicción de Lonquimay- hasta

---

<sup>14</sup> QUIRÓS, Gabriel. Túnel Las Raíces. Conferencia dictada en el Instituto de Ingenieros de Chile el 2 de junio de 1932. Pág. 4. Imprenta Nascimento. Santiago, Chile. 1932.

terminar el túnel, cuya excavación se iniciaría simultáneamente por ambos lados de la cordillera, a través de dos socavones calculados para unirse en el centro de la montaña.

La construcción de un camino particular de 5 kms entre el Km. 38 y Boca Norte y otro de 27 kms entre el camino público conducente al pueblo de Lonquimay y Boca Sur, fue lo primero en sufrir retrasos debido a la naturaleza del terreno y las consecuentes dificultades para encontrar materiales adecuados que permitieran transitarlo en vehículos motorizados, con carga pesada durante todo el invierno. Luego, el levantamiento de los campamentos y la instalación de la maquinaria sufrieron otros inconvenientes. El más importante se produjo a mediados de junio de 1930 –a 8 meses de firmarse el contrato y comenzarse los trabajos-: un fuerte temporal de lluvias y viento inundó el incipiente poblado de Boca Norte, cuya arquitectura no resistió las condiciones climatológicas de la zona y hubo que retirar prácticamente a todo el personal durante dos meses y medio. Se dejó una sola cuadrilla para continuar la perforación del túnel a mano, recién iniciada.

Los seis meses estipulados originalmente para completar la etapa de instalación y comenzar de lleno la perforación mecánica de Las Raíces por ambas Bocas, según los cálculos ingenieriles que previeron la unión de los dos túneles en un punto exacto con fecha y hora determinadas, se alargaron a 17 meses en Boca Norte –hasta marzo de 1931- y a 27 en Boca Sur –hasta diciembre del mismo

año-. La excavación se inició simultáneamente, pero en forma manual y no mecánica mientras se terminaban de construir los campamentos.

La rutina laboral durante la perforación mecánica –iniciada con un año promedio de retraso-, se organizaba en turnos: los obreros se distribuían en grupos de paleros –llamados comúnmente marineros- quienes cargaban los escombros arrancados de la montaña, en carros o desmontes que luego una locomotora de seis toneladas de peso arrastraba hacia el exterior, a través de una Línea Decauville. Los paleros trabajaban en cuatro turnos de seis horas cada uno pues era el trabajo más pesado según los ingenieros jefes, limitante del avance general del resto del personal, conformado por perforistas, enmaderadores, personal de tren, herramienteros, y otros, que trabajan en tres turnos de ocho horas cada uno. Los turnos de todas las especialidades completaban las 24 horas del día. En 1929 trabajaban 250 personas por lado que fueron aumentando conforme lo requirieron las obras, a 500, 600 y 800 obreros por boca, en su mayoría venidos de Curacautín y Lonquimay. “Familias completas trabajaban en el túnel; en la familia Mellado de la población Casas Quemadas de Lonquimay, eran 7 hermanos hombres y trabajaban todos en el túnel”<sup>15</sup>.

Un día difícil de fechar del invierno de 1931, en plena jornada de trabajo, en que los obreros, operarios, ayudantes e ingenieros confundían el día y la noche sumidos en la oscuridad de los dos socavones que construían a punta de chuzo, pala y picota, pronto secundados por algunas máquinas como la clásica

---

<sup>15</sup> Entrevista a Martín López Pino.

perforadora de mano llamada *guagua*, martillos Jackhamen, cartuchos de dinamita, carros y locomotoras, y soportando temperaturas de  $-20^{\circ}$  C y menos, en Boca Sur y como en no pocas ocasiones, las faenas habían quedado a cargo de capataces que “en caso de contingencias era absolutamente imposible responsabilizar”<sup>16</sup>.

Ese día, una cuadrilla de trece obreros subordinados a su capataz, dispuso cuarenta tiros de dinamita en la montaña, según el método tradicional para romper las partes de roca más dura, que consistía en disponer los tiros, encender con fuego la punta de una larga mecha y refugiarse todo el personal en el exterior durante una hora, mientras se esperaba la explosión de cada uno de los cartuchos. Esa vez, el capataz y los pocos obreros que sabían contar, oyeron 39 detonaciones, esperaron una hora, más de una hora, se confundieron, el capataz no podía corroborar con seguridad el conteo entre sus subalternos y pasada una hora y media, concluyó que el tiempo de espera era suficiente; ordenó entrar y seguir faenando. En cinco minutos, toda la cuadrilla se reincorporó en el socavón Sur para levantar las piedras voladas por la explosión y cargar los carros para extraer el material. En esos momentos, un estruendo ensordeció a los 14 hombres, justo antes de azotarlos contra las rocas y despedazar sus cuerpos. El cartucho número cuarenta, humedecido, tardó en activarse y fue letal. Tres de los hermanos Mellado quedaron impresos para siempre en las paredes del túnel, impregnados en las piedras.

---

<sup>16</sup> ZANGHELLINI, Ángel. Informe sobre trabajos Túnel. N° 128. Pág. 6. Túnel Las Raíces, 29 de agosto 1933.

### 3 El gran derrumbe

El anterior fue el peor episodio de todo el período de la construcción que enlutó al túnel y del cual ya casi no quedan testimonios. Pero no fue el último. Antes de un año, las faenas volvieron a hacer noticia.

A las 20 horas del día 17 de mayo de 1932, vía telégrafo se comunica a Temuco, que desde las 11 a.m. 42 obreros permanecían atrapados a mil metros al interior de Boca Norte bajo un derrumbe de barro, agua y piedras que cortó el túnel Las Raíces y dejó aislado el sitio del suceso. Los obreros accidentados, establecida por las listas su identificación, continuaban hasta esa hora incomunicados y se desconocía su situación.

Cerca de las once de la mañana del martes 17, los operarios Ramón Gajardo Vergara y Marcelino Espinoza, enmaderaban el marco n° 42, según el procedimiento de construcción que se dividía en tres grandes etapas. La perforación se hacía de acuerdo al método llamado *Austriaco*, consistente en atacar una galería de avance, inferior a la cota de la rasante del túnel. En seguida, y cada 50 a 80 metros según el terreno, se hacían piques verticales llamados *realces* o chimeneas, cuya altura era fijada por la altura total de la sección transversal del socavón. Una vez practicado el realce, se daba comienzo a la ejecución de una galería superior, en ambos sentidos, un poco menor que la galería avance. Por último, se llevaba a cabo el ensanche del resto de la sección.



Este sistema de perforación era la norma general en esos años; se utilizaba para la construcción de otros túneles en Chile debido a su gran flexibilidad ya que permitía tener muchos frentes de ataque y sufrir modificaciones según la naturaleza del terreno encontrado.

Una vez realizada la perforación se daba inicio a la *enmaderación*, consistente en construir marcos de madera del ancho y alto total de la excavación cada ciertos metros, dependiendo de las condiciones del terreno. El tipo de enmaderación aplicado en Las Raíces es el llamado *Americano*, para el cual se emplearon maderas de coigüe, raulí y algo de roble, elaboradas en los aserraderos instalados en las cercanías de las Bocas Túneles.

Finalmente se hacía el *revestimiento* en las partes estrictamente requeridas por la montaña, con cemento y piedras<sup>17</sup>.

Todos los materiales utilizados en las distintas etapas de construcción eran de máxima calidad, rigurosamente controlados por el Fisco a través de la Inspección Técnica a cargo del ingeniero calculista, Ángel Zanghellini Lobhauer. Los materiales “deben ser de la mejor calidad en cada especie, perfectamente trabajados y exentos a todo defecto que pueda comprometer la solidez o duración de la obra. Para ponerlos en obra será preciso que su uso haya sido autorizado por escrito por la Inspección Técnica, quien tendrá derecho para tomar muestras, en la forma y proporción que estime conveniente, y si de los ensayos hechos por la Inspección en las muestras que hubiere tomado, no

---

<sup>17</sup> QUIRÓS, Gabriel. Op. Cit. Pág. 5 y 6.

resultare una constante de buena calidad, los materiales serán rechazados y se exigirá su inmediata remoción de las faenas o almacenes”<sup>18</sup>.

Para lograr la enmaderación del marco n° 42, Gajardo y Espinoza debían retirar las partes sobresalientes de la roca en el ala derecha del túnel, mediante cuña y combo. Mientras cumplían esas labores, vieron salir un chorro de agua turbia entre el marco definitivo y el marco de la galería de avance. El agua salió con fuerza, arrastró piedras y barro, y destruyó esa parte del túnel. En ese momento, un tren con 15 carros de desmontes se desplazaba hacia el exterior. En el trayecto, el palanquero Segundo Parra, que venía en el primer carro, se bajó para arreglar el desvío y percibió que el convoy no avanzaba. Miró hacia atrás y vio una gran masa en movimiento que tapaba el tren y ya casi lo alcanzaba. Corrió a contar lo sucedido. Pronto se dispusieron todos los recursos humanos y materiales para lograr el rescate de los obreros enterrados.

Los atrapados, que habían entrado al turno de las siete de la mañana y debían salir a las tres de la tarde, fueron identificados por las listas: eran 42 incluyendo al señor Aaby, encargado de la gente en el interior, y el maquinista del tren. Establecida la identificación, se dispuso que entrara la gente del turno siguiente a restablecer la galería, iniciando inmediatamente la extracción del material de derrumbe, extendido en un espacio de 20 minutos hasta el Km. 41.460, o sea, hasta unos 200 metros.

---

<sup>18</sup> Dirección General de Obras Públicas de Chile. Departamento de Ferrocarriles. Túnel Las Raíces, en el ferrocarril a Lonquimay. Sociedad Imprenta y Litografía Universo. Santiago, 1929.

Durante todo el día se organizaron las operaciones de salvamento, en medio del llanto desesperado de los familiares de los accidentados, apostados en el lugar para exigir detalles de los acontecimientos; de la ansiedad del resto de los obreros que se atropellaban para rescatar a sus compañeros; y de un intenso temporal de lluvia. El personal a cargo de Boca Norte intentaba mantener el orden y explicaba que según los cálculos, la tarea sería ardua y larga; era necesario ser pacientes y conservar la calma. Se distribuyeron turnos de tres horas con una cantidad de hombres precisa para lograr un máximo rendimiento en los trabajos.

El “Administrador y Director de todas las faenas”, Mario Valenti, hace dos días se encontraba en Santiago, quedando a cargo de Boca Norte el ingeniero de la Universidad de Chile, Bartolomé Pinilla, y su ayudante, el ingeniero Luis Carrera. Al enterarse de la noticia, Valenti regresó inmediatamente a la zona del túnel para ponerse al mando y planear la estrategia de rescate. “Reunido el personal directivo, señores Valenti, Zanghellini, Pinilla, Carrera y el contratista de ciertas labores de perforación, señor Alejandro Sörensen, se acordó tratar de reconstruir la galería a través del derrumbe; se cortó lo más al interior posible la cañería de ventilación y la del agua con el fin de comunicarse con el interior por medio de voces y golpes, pero no se obtuvo ninguna respuesta”<sup>19</sup>. Se inició la limpia para alcanzar lo más próximo posible el derrumbe y se previó que el corredor a través de éste sería muy largo pues el material en la parte baja se

---

<sup>19</sup> QUIRÓS, Gabriel. Op. Cit. Pág. 10.

extendía por gran trecho. Se decidió entonces ejecutar una galería de emergencia lateral, “ubicada a la altura del piso de la galería alta (superior) y se estimó suficiente internarse en el cerro unos 4 metros, continuando paralelamente al eje del túnel unos 20 metros, es decir, hasta pasar unos derrumbes que se habían producido en Diciembre, cuando se hacía la galería de avance, con lo cual se suponía pasado el reciente derrumbe”<sup>20</sup>.

A las 20 horas del día 17 se inició la perforación y se calcularon necesarias 50 horas para avanzar los 22 metros requeridos, previéndose terminar esta etapa el jueves 19 a las 22 horas. EL trabajo se hacía con una perforadora a mano (guagua), se ventilaba en lo posible abriendo las llaves de la cañería de aire y los *paleros*, colocados uno al lado del otro, corrían los escombros hacia el exterior. Dentro de un turno se alcanzaban a veces a efectuar dos perforaciones. En los primeros metros se mantuvo un rendimiento parejo de 70 cms pero fue imposible conservarlo hacia el interior.

Cada metro avanzado requería hacer nuevos cálculos, debido a las infinitas dificultades del terreno (humedad en las rocas, rocas, grietas, etc) y decidir desviaciones y nuevas soluciones siempre contra el tiempo y con la obligación de realizar un trabajo de excelencia, de vida o muerte. Errar estaba prohibido: un milímetro en falso ponía en peligro la zona del derrumbe y a quienes trabajaban en el rescate. Se progresaba en un ambiente de permanente tensión: los ingenieros jefes medían y nivelaban cada metro ganado, mientras los

---

<sup>20</sup> *Ibíd.* Pág. 11.

obreros, desesperados, protestaban por la pérdida de tiempo -a su entender- que se iba en estas operaciones. Para mantener la calma los jefes explicaron, una sola vez, que era preferible perder algunos minutos para ganar horas en el trabajo.

Se calculó que la cantidad de agua y material acumulado detrás del derrumbe alcanzaba los 2,7 metros de alto y aumentaba 4 cms por hora. Con esas cifras los ingenieros dedujeron que los obreros atrapados se habían refugiado en el ensanche siguiente para evitar el agua, alejándose otros 90 metros. Se pensó - como medida extrema- solicitar buzos para avanzar los 90 metros faltantes, donde se suponía estaba la gente, y poder establecer comunicación con ellos, saber en qué estado se encontraban, llevarles alimentos y darles ánimo para seguir esperando aún más tiempo. Se solicitaron buzos a Talcahuano como un recurso desesperado.

Con anterioridad se había solicitado la bomba del Cuerpo de Bomberos de Curacautín, la cual trabajando continuamente sólo impediría la subida del nivel de líquido. Entonces se solicitó también a Ferrocarriles del Estado, una bomba centrífuga.

A las 18 horas del día 20 de mayo, se pudo romper, cerca de la salida de la galería de emergencia, la cañería de ventilación haciendo explotar algunos cartuchos de dinamita. Tres horas después empezó a salir agua con cierta abundancia, pero siempre en forma intermitente; fueron necesarias un par de horas más de trabajo para destaparla completamente y asegurar una evacuación constante e importante. Eran las 11 de la noche y para terminar esa etapa se

necesitarían otras dos horas más. “Suponíamos con fundamento que se había terminado la faena y sólo era cuestión de esperar el tiempo necesario para que se evacuara el agua”<sup>21</sup>. En ese momento se indicó suspender el viaje de los buzos.

Mientras se esperaba la total salida del material de derrumbe, se hizo preparar lo necesario para atender a los obreros accidentados y entraron a la galería, los médicos, practicantes y todos los elementos para el salvamento: camillas, frazadas para abrigo, etc.

Pero sólo duró una hora la evacuación constante del líquido: a las 12 de la noche del 20, la fuga de agua disminuyó y el personal en la boca de la galería de emergencia constató, desilusionado, la persistencia de gran cantidad de fluidos y barro que impedía el acceso hacia el ensanche n° 4, donde se encontraba la gente. Se procedió entonces a formar un canal para permitir el escurrimiento de aquella masa. Todavía eran necesarias unas 4 a 5 horas de trabajo antes de rebajar su nivel. “En ese momento, y un poco contrariados por la nueva dificultad presentada, salimos del túnel como a la 1 y media de la madrugada del 21, pensando en la manera más rápida de subsanar esta nueva dificultad, quedando a cargo de la dirección de las faenas el ingeniero Pinilla, que en todo momento estaba el primero en las partes difíciles y peligrosas, secundado por sus ayudantes Carrera y Dumond.

No había pasado una hora desde que con el señor Valenti habíamos salido del túnel y nos habíamos dirigido al campamento para cambiarnos de ropa, pues

---

<sup>21</sup> *Ibíd.* Pág. 13.

estábamos completamente mojados por habernos caído en uno de los innumerables hoyos que el agua cubría, cuando, con grandes voces de alegría, nos avisaron que habían logrado comunicarse con los obreros encerrados quienes manifestaron que estaban todos vivos.

No supimos cómo nos trasladamos al túnel y ya encontré a los primeros salvados que recibían de un practicante, en la galería de emergencia, los primeros auxilios médicos, colocándoles inyecciones de cafeína, mientras un poco más afuera el Dr. Socías les reconocía y ponía a los que necesitaban otra inyección de alcanfor, proporcionándoles además unas cucharadas de café caliente. La mayor parte, apoyados por sus compañeros, seguían viaje al exterior, llevándolos en los carritos decauville hasta afuera. Sólo a unos 4 ó 5 fue necesario llevarlos en camilla”<sup>22</sup>.

Los obreros que trabajaban para salvar a sus colegas y todos los habitantes del Campamento de Boca Norte, experimentaron un “delirante goce al ver a salvo a los 42 sepultados. Los familiares casi enloquecieron al estrechar en sus brazos a sus miembros antes desaparecidos”<sup>23</sup>.

Ese día en Boca Norte se preparó el teatro para la atención de los accidentados, donde el doctor Pacheco, residente en las faenas, tendió numerosas camas, encendió una estufa para temperar el ambiente y dispuso un fondo de café para todos. El doctor, secundado por los practicantes, atendía a los accidentados procediendo a hacer masajes y fricciones; se les proporcionaba ropa

---

<sup>22</sup> *Ibíd.* Pág. 14.

<sup>23</sup> *Diario La Mañana*, Santiago de Chile, sábado 21 de mayo de 1932.

seca “y pocos momentos después la conversación con amigos y parientes era general y no se distinguía salvadores de salvados”<sup>24</sup>. Para la noche siguiente se preparó una función gratuita de biógrafo y sainetes cómicos a cargo de un grupo de aficionados de entre los mismos trabajadores.

---

<sup>24</sup> QUIRÓS, Gabriel. Op. Cit. Pág. 14.





"Regreso desde el Olvido"



Camiones en construcción del Túnel Las Raices

#### 4 De rigurosidad y talento

Las labores de rescate fueron un éxito. Todos salvaron con vida a pesar de estar cien horas bajo tierra, sometidos a intensa humedad, frío gélido, en absoluta oscuridad y sin alimento. Salvo la debilidad física natural de todos los sobrevivientes, sólo hubo un caso grave: una ceguera temporal obligó a uno de ellos a permanecer con los ojos vendados durante unas semanas, mientras se reacostumbraba a la luz exterior. Y pronto las anécdotas del derrumbe recorrieron toda la comarca por boca de los mismos rescatados, lejanos ya de la tragedia.

La sobrevivencia de los numerosos accidentados y su posterior declaración a instancias de la investigación técnica del derrumbe, encomendada por el Estado a una comisión especial conformada por los ingenieros Ruperto Echeverría y Ricardo Fenner<sup>25</sup>, y el relato oral de los afectados transmitido al resto de los habitantes, explican su profundo arraigo en la memoria colectiva, aunque con las deformaciones propias del paso del tiempo. Los “enterrados vivos dicen que no hallaban qué hacer para protegerse del agua: iban colocando tablones a medida que subía el nivel pero creían que iban a morir de todas formas”<sup>26</sup>. “Cómo sería que el túnel se cortó y ellos quedaron presos pero tenían harta madera y con eso fueron enmaderando. Empezaron a hacer andamios

---

<sup>25</sup> QUIRÓS, Gabriel. Op. Cit. Pág. 15.

<sup>26</sup> Entrevista a José Antivil, encargado de cobrar los peajes en las bocas túneles. 21 de febrero 2005. Sierra Nevada, Comuna de Lonquimay.

porque el agua iba subiendo. De eso sacaron hasta un canto. Porque siempre hay uno medio *pelusón*, medio diablo, y ése le decía al jefe, que también quedó atrapado y era muy seco, un gringo hartito cortante con ellos, que se lo iban a comer, que lo iban a carnear porque tenían mucha hambre. Tenían lo que llevaban para el día no más. Y el hombre se puso a llorar, pero no se daba él por vencido de que estaban perdidos”<sup>27</sup>. El *pelusón* era el más joven de la cuadrilla, de apellido Jiménez, “amante al canto y con sus canciones le levantaba el ánimo a sus compañeros, transformando el maldito tango en el maldito túnel”<sup>28</sup>.

Si bien no todos coinciden en el nombre de la pseudo víctima –“cuentan que tal sería la magnitud de la cuasitragedia, que los atrapados, ya muy hambrientos, estaban pensando seriamente en comerse a un gordo, de apellido Gavilán. A medida que pasaban las horas, más le echaban el ojo, según dijeron Luis Casagrande y Pedro Rojas, quienes conocieron al gordo, que era, al parecer, ingeniero”<sup>29</sup>-, es evidente que de seguir enterrados un par de horas más, esos hombres hubieran practicado la antropofagia, seguramente hubiesen enloquecido y finalmente muerto.

Pero a pesar del éxito en el rescate del derrumbe y del reconocido talento para organizar las faenas del señor Valenti, la Dirección General de Obras Públicas, representada en las obras por el Inspector Fiscal Ángel Zanghellini, concluyó, el 31 de diciembre de 1933 –vencido el plazo estipulado originalmente

---

<sup>27</sup> Entrevista a Martín López Pino.

<sup>28</sup> Carta enviada al Diario Austral por Miguel Pérez Aravena, ex inspector de EFE, desde la ciudad de Angol el 14 de mayo de 1982, con motivo de celebrarse los 50 años del derrumbe.

<sup>29</sup> Diario El Mercurio. Chile. Sección Visión Nacional, pág. 6. Miércoles 25 de abril de 2001.

para la construcción-, que no se trabajaba con el empuje necesario y que la directiva de la firma argentina Lavenás & Poli S.A., faltaba de visual al no apreciar el tiempo requerido para la ejecución de cada etapa, sin contar los perjuicios económicos que ello desencadenaba. Zanghellini se cansó de los “frecuentes cambios y ‘ensayos’ en la organización de las faenas y de la poca experiencia en los trabajos de Perforación y Revestimiento”. No admitió que se justificara el “nuevo período de ‘ensayo’, ya que con los años transcurridos desde la iniciación de la Obra y los trabajos de ensanche anteriormente hechos, era de suponer que el personal a cargo tuviera la experiencia suficiente para obtener un mejor rendimiento”<sup>30</sup>. Lo anterior sin considerar los períodos de paralización y accidentes<sup>31</sup>. El Inspector Fiscal le recomendó al Departamento de Ferrocarriles poner fin al contrato con Lavenás & Poli S.A., definitiva e inapelablemente.

En 1934 se anuló el contrato con los argentinos que en cinco años habían ejecutado el 49% del total de la Obra y se continuaron los trabajos directamente por Administración del Estado. Zanghellini quedó a cargo del 51% de las faenas restantes, en las que fue asesorado por John Kepler, Carlos Villavicencio y Lorenzo Vergara, principalmente.

La firma argentina había logrado, luego de cuatro años, unir las galerías de avance en el centro de la excavación, iniciadas simultáneamente por Boca Sur

---

<sup>30</sup> ZANGHELLINI, Ángel. Memoria sobre desarrollo, organización y gastos de la construcción del Túnel. Informe N° 223. Pág. 7. Túnel Las Raíces, 31 diciembre 1933.

<sup>31</sup> Algunas paralizaciones fueron: 2,5 meses en 1930 por inundación; 4 meses en 1932 por falta de fondos; 26,5 meses en Boca Norte por falta de agua; 2,3 meses por derrumbe; 1,5 meses por deslizamiento en Boca Norte, etc.

y Norte. Las cuadrillas que avanzaban en dirección centrípeta, se encontraron el 15 de mayo de 1933<sup>32</sup> y el error en la unión no superó los 15 centímetros, según datos oficiales y testimonios como el de Alonso Reyes, uno de los pocos habitantes que quedan en Boca Norte. Una hazaña para la época. Un éxito a la vista tuerta de Zanghellini, proporcional a la rigurosidad profesional de los ingenieros -tanto de la primera y segunda Administración-, para medir cada metro avanzado; “los artefactos de precisión, los instrumentos de medición, eran controlados todos los días, un control exagerado. Eso era lo que más les preocupaba: que no fuera a fallar en lo más mínimo el instrumento de cálculo, según me conversaba don Humberto Vergara de Malalcahuello. Por eso yo creo que quedó tan perfecto”<sup>33</sup>.

La segunda Administración tuvo que asegurar esa unión y hacer calzar perfectamente los ensanches y revestimientos para lograr un total perfecto.

“El ingeniero era Ángel Zanghellini y el otro era un tal Kepler, ése era el capo, el italiano. Se fue un mes a Italia y el otro se había desviado más de un metro ya. Hubiese estado solo Zanghellini, el túnel hubiera quedado chueco, se habría escapado media cuadra, porque cuando se desviaban, Kepler era el primero en darse cuenta y rectificaba. Por eso yo digo que él era el capo. Los dos ingenieros tenían un ojo de vidrio y así y todo tan inteligentes. Yo conocí a Kepler porque viajé con él. Antes, cuando se aislaba el pueblo a partir de mayo a

---

<sup>32</sup> ZANGHELLINI, Ángel. Informe sobre trabajos Túnel N° 128. Pág. 1. Túnel Las Raíces, 29 agosto 1933.

<sup>33</sup> Entrevista a Bacilí Cofré Fuentealba, técnico agrícola encargado del vivero municipal. 23 de febrero 2005. Pueblo de Lonquimay.

diciembre, había que llevar la correspondencia hasta el túnel a lomo de mula que se llama, carga, porque no había otro modo. Entonces yo tenía ese contrato. Yo de aquí (Rucamanque) partía e iba con el gringo Kepler. Dos inviernos me tocó compartir con él. Se venía todos los fines de semana al pueblo donde habían dos hoteles. No se quedaba en Boca Norte por salir más lejos, distraerse más. Se venía a caballo por la cordillera, por encima del túnel y a la vuelta se iba conmigo porque no conocía bien para este lado”<sup>34</sup>.

Durante la segunda etapa de la construcción, no se registraron accidentes ni mayores inconvenientes -descontando el frío habitual y la adversidad climatológica de la zona-, y en cuatro años más de trabajo, en 1938, esa dirección logró terminar el túnel y entregarlo al público. La inversión total alcanzó los 32 millones 897 mil 238 pesos, incluyendo la liquidación a los ex contratistas.

---

<sup>34</sup> Entrevista a Martín López Pino.

## 5 Una revolución

Las faenas del túnel en Las Raíces originaron una revolución en el más amplio sentido de la palabra; generaron gran movimiento en Lonquimay y en Curacautín y renovaron constantemente los aires. El campamento de Boca Norte llegó a albergar tres mil habitantes –equivalente al pueblo de Lonquimay actualmente-, entre ellos, los ingenieros más brillantes e ilustres de Chile en aquella época, y en los dos poblados de las Bocas Túneles se concentró tecnología y maquinaria de última generación, inédita en la zona. El proyecto tuvo a su disposición los más modernos adelantos tecnológicos, en cuanto a herramientas de construcción y plantas productoras de energía para alimentar el funcionamiento de las faenas, haciendo autosuficientes e independientes de otras ciudades, al túnel y a los campamentos erigidos en su entorno.

Dos plantas hidroeléctricas de 700 HP cada una, nutridas con la fuerza del río Agrio en Boca Norte y del río Lianco Huin en Boca Sur, movían máquinas, locomotoras, animaban teléfonos y alumbraban el socavón y los alrededores; en cada boca había un aserradero que elaboraba las maderas para el revestimiento; una sola planta térmica producía la fuerza motriz suficiente para todo el trabajo. Esa planta se instaló en Boca Norte y se transmitía la energía a Boca Sur por medio de una línea de alta tensión, empleándose leña como combustible. Había generadores, ventiladores, afiladoras, chancadoras, hormigoneras, compresoras

de aire y dos grandes maestranzas donde se confeccionaron -entre otros-, los tubos y cañerías de ventilación y desagüe. En ellas se soldaba eléctricamente.

Además, la obra activó el comercio, el transporte y los servicios. En Boca Norte los tres mil residentes contaban con escuela, farmacia, un pequeño hospital, una gran pulpería, un cementerio<sup>35</sup>, un retén de carabineros, canchas deportivas, un “centro cultural, un salón auditorium, una sala de teatro y biblioteca. Durante toda la década se desarrolló una intensa actividad artístico cultural, deportiva y recreativa”<sup>36</sup>. Se introdujo el fútbol, pronto a convertirse en la actividad extraprogramática de mayor importancia: “cada domingo y festivo, todas las familias concurrían a la cancha para animar al equipo de sus amores”<sup>37</sup>. Ese campamento era un pueblo más completo que el mismo Lonquimay: una inmejorable pulpería lo abastecía prácticamente a precio costo, especial y exclusivamente para los habitantes de ambas bocas quienes cancelaban con una tarjeta única; las casas de los ingenieros y médicos, donde residían con sus familias, se asemejaban a sus originarios *chalet* ciudadanos, de seis estufas a leña.

Fueron tiempos de expectativas. Los lonquimayinos hasta entonces se sentían olvidados al otro lado de la cordillera y creían que el túnel cambiaría esa realidad y sus vidas, a pesar de la suspicacia y las sospechas surgidas en torno a esta enorme y -a su juicio- extraña inversión; desconfiaban de las intenciones del

---

<sup>35</sup> “Que hoy es un simple potrero pero que aún guarda los restos de unas 50 o más personas, según Luis Casagrande, cuyo padre Emilio, constructor civil, hizo el portal del túnel”. (Diario El Mercurio. Santiago, Chile. Sección Visión Nacional, pág. 6. Miércoles 25 de abril 2001). Antiguamente existió una placa con su nombre donde hoy existe un espacio que marca su ausencia.

<sup>36</sup> ARROYO Rojas, José. Revista Centenario de Lonquimay. “Una Reseña Histórica”. Chile. Pág. 17. 25 de enero 1997.

<sup>37</sup> *Ibid.* Pág. 23.



Estado chileno de llegar a un territorio poco considerado en la vida nacional y cuyos habitantes vivían volcados hacia Argentina; estaban seguros de la existencia de una razón de peso, oculta. Surgieron rumores y conjeturas, frutos de la lógica popular local, que avivaban las conversaciones al calor del fuego, al final de la jornada. Se comentaba que los yacimientos de *Esquistos Betuminosos*<sup>38</sup> a los pies del cerro El Tallón, eran una mina de oro apetecida por el Estado, cuya explotación dependía de esta vía. Se dijo también que esta nueva fuente laboral era un disfraz para encubrir la miseria presente en Chile tras la crisis económica de 1929, originada en Estados Unidos y con efectos a nivel mundial. En suma, se dudaba de una meta clara y real de la obra. Durante esos años, Lonquimay vivía una explosión demográfica producto del descubrimiento de yacimientos de oro; a partir de 1925, los primeros colonos asentados en la comuna, descubrieron importantes vetas en distintos puntos. La noticia trascendió con rapidez y en 1930 “Lonquimay era considerada una segunda California, iniciándose una verdadera *fiebre del dorado* que trajo a familias chilenas, venidas de los más diversos puntos del país, varios de ellos auténticos mineros del Norte de Chile”<sup>39</sup>. Sin embargo, la explotación del oro se mantuvo por poco más de diez años y fue muriendo debido a la baja ley del metal, hasta desaparecer por

---

<sup>38</sup> Los *Esquistos* son minerales que al procesarlos proporcionan petróleo. Si bien existen en la comuna y hubo yacimientos que fueron explotados a los pies del cerro El Tallón, la formación rocosa del suelo es geológicamente muy reciente y hace inviable esta actividad.

<sup>39</sup> ARROYO Rojas, José. Op. Cit. Pág. 16. Lonquimay, Chile. 1997.

completo. Hay cifras que dan cuenta de que en 1938 los lavaderos concentraban más de 800 mineros, los que junto a sus familias superaban las 2.500 personas<sup>40</sup>.

Luego de seguir paso a paso los pormenores de las faenas del túnel -llenas de interrupciones y frustraciones-, lonquimayinos y curacautinos se sorprendieron gratamente cuando palparon -cumplidos nueve años de trabajo, detonados 175 mil kilos de dinamita y extraídos 184 mil metros cúbicos de roca-, las ventajas reportadas por el pasadizo. Desde entonces, la vida cotidiana, los itinerarios, los destinos, la idea previa del país, empezaron a cambiar en Lonquimay al ampliarse el horizonte acotado en los muros de las altas montañas y al existir la posibilidad de encausar la vida más allá de las rígidas fronteras naturales.

“Fernando Troncoso y Dagoberto Hidalgo, profesores de Curacautín; los viejos y ‘apellinados’ Humberto Verdugo y Pedro Rojas, de Malalcahuello; Alonso Reyes y Luis Tapia de Boca Norte, como Luis Casagrande de Temuco, coinciden en que el viaducto cifró enormes expectativas. Era la apertura al progreso, al desarrollo en todas sus formas. El túnel y el futuro ferrocarril hasta Argentina aparecían entonces como la panacea para todos los males”<sup>41</sup>.

Fue un beneficio esencial, a pesar de las dificultades para cruzarlo durante los primeros años de funcionamiento: “yo lo conocí cuando recién lo rompieron, cuando se juntaron las galerías. Ahí se pasaba con el agua hasta el pecho, porque

---

<sup>40</sup> *Ibíd.* Pág. 16.

<sup>41</sup> Diario El Mercurio. Santiago, Chile. Sección Visión Nacional, pág. 6. 25 de abril 2001.

hay unos tremendos arroyos arriba y se llovía mucho. Y uno miraba al techo y se veían puras piedras, rocas inmensas.

Después, en el año 1937, lo volví a cruzar cuando andaban en el túnel solamente los carritos que sacaban el material. Esa vez yo iba con una tía y una prima hermana a ver un pariente enfermo a Victoria. Entramos a las 8 de la mañana por Boca Sur y salimos a las 10 de la noche al otro lado, ¡todo el día adentro del túnel! Iba un ingeniero con nosotros en uno de esos carritos de línea entre las piedras y el agua nos llegaba hasta el pecho. No avanzábamos nada porque se desrielaba el carrito con las señoras arriba. Y nosotros, hombres, nos mojábamos hasta el cuello empujándolas. En el techo todavía no había cemento y en partes se veían grietas de 8 a 10 metros de largo y profundas. Era pleno invierno, julio, y afuera en Boca Norte había casi un metro de nieve.

Esa vez nos dejaron pasar porque era algo urgente, por enfermedad, entonces se permitía entrar en esos casos pero era todo bien controlado: había dos oficinas y los encargados tenían todo registrado, anotaban la hora de entrada y de salida de quienes cruzaban. Tenían teléfono para comunicarse entre las Bocas. Casi nadie entraba, solamente los trabajadores. Quienes éramos de afuera teníamos que llevar una tarjeta autorizados por carabineros.

Daba miedo pasar porque se veían las grietas y uno salía mojado como jote al otro lado. Pero cuando ya quedó bien, en 1939 más menos, era fácil; el trencito que pusieron y los carritos, demoraban una hora no más en recorrerlo.

Pero solamente se permitía pasar cuando no estaban trabajando, para no interrumpir.

Cuando me tocaba venir a buscar la correspondencia, a veces mi compañero de Curacautín no cruzaba y me dejaba las cartas en Boca Norte. Entonces yo pasaba de a caballo a encontrarlas allá. Tenía que ir con un palito porque el caballo que no tiene costumbre se pone loco y capaz que se mate golpeándose. Entonces con un palito uno lo ayuda, lo guía. Claro después se acostumbra y pasa como si nada, galopando incluso. Y siempre había que llevar linterna: a una botella de pisco yo le cortaba el fondo, le ponía un alambre y una vela. Con eso alumbraba un metro, dos metros, y estaba salvado ya<sup>42</sup>.

Con la entrega del túnel, el tránsito por el sendero de Las Raíces no disminuyó, al contrario, ese camino siguió siendo utilizado masivamente durante varios años. Cruzar el túnel era un desafío enorme, tanto como subir la cordillera, debido a su drástica precariedad; el pasadizo no contaba con iluminación, ni pavimento, ni una adecuada ventilación, y el agua se filtraba con tal abundancia que lo convertía, durante los inviernos, en un verdadero río y en un témpano de hielo. Además, el paso era estrictamente controlado por carabineros, lo que mermaba aún más su utilización, aunque ello sólo respondiera a la necesidad de llevar un orden de pasada y evitar accidentes adentro. Los lugareños se animaban a cruzarlo de preferencia en época estival y cuando las contingencias lo exigían. “El camino por la cordillera era un sendero,

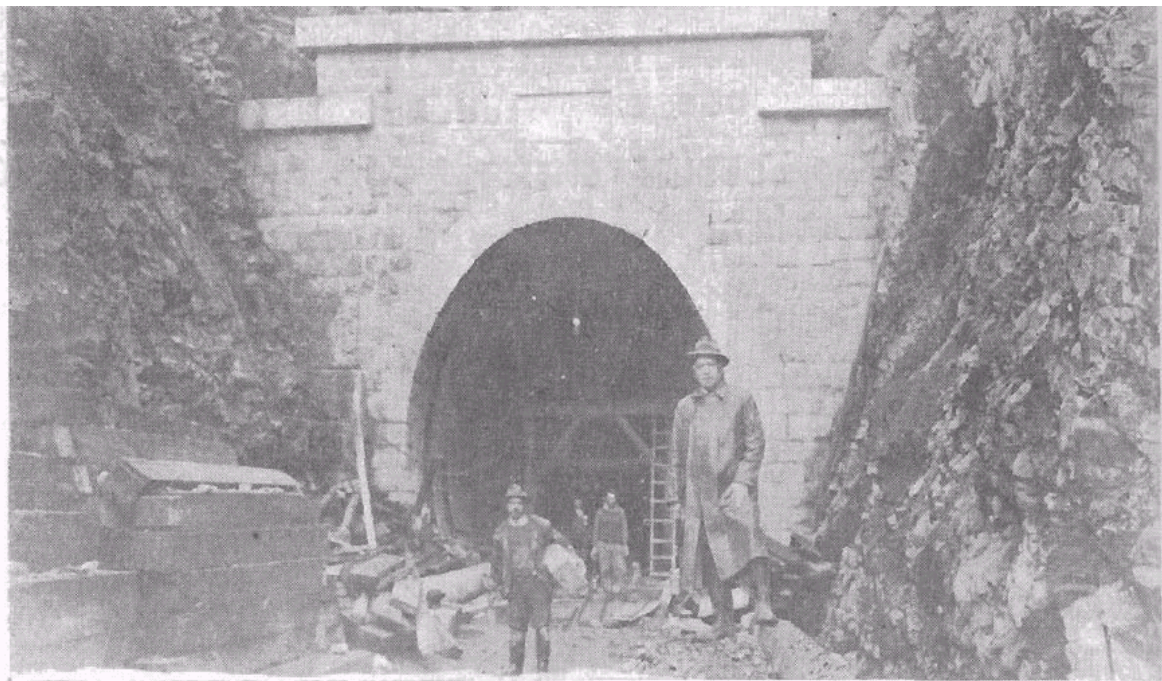
---

<sup>42</sup> Entrevista a Martín López Pino.

era un camino de camiones, de carretas, maderero. Era harto transitado porque el túnel era más difícil para pasar: estaba controlado por carabineros. No era llegar y meterse al túnel. Yo recién vine a conocer el túnel el año '55, tenía 11 años y lo crucé por primera vez en un camión, que era la locomoción que había en ese tiempo, un camión con una carga arriba, con una lona. Yo sabía cómo era el túnel porque había escuchado que se llovía, que se ven las luces de las salidas, que era oscuro. Pero fue impresionante. Sentí miedo"<sup>43</sup>.

---

<sup>43</sup> Entrevista a Bacilí Cofré Fuentealba, técnico agrícola y encargado del vivero municipal. 23 de febrero 2005. Pueblo de Lonquimay.



Portal de Boca Norte del Túnel de Las Raíces



La Plaza Boca Norte del Túnel de las Raíces

## 6 Los rieles y Zanghellini

Vencido el desafío, realizada la obra más grande de todo el trazado del Trasandino, que hasta el presente se impone como el túnel *más largo de Sudamérica*, Chile se animó a continuar la construcción de la vía férrea, a pesar de los nulos progresos de Argentina, y “considerando los favorables resultados conseguidos con el sistema por Administración del Estado en el Túnel de Las Raíces, se realizó, a partir de 1938 y hasta su terminación, el ferrocarril desde Curacautín hasta Lonquimay, distante de 65 kms.”<sup>44</sup>. Zanghellini, Kepler, Villavicencio y Vergara, quedaron a cargo del trazado ferroviario.

En etapas muy extendidas en el tiempo, llevar el tren hasta Lonquimay significaría en la práctica, ampliar la soberanía de Chile al vencer el límite natural que ponía fin al territorio en la comuna de Curacautín y dejaba fuera de alcance a Lonquimay. Las debilidades de integración nacional vistas por el Estado de Chile, eran un tema de preocupación prioritaria cuya importancia radicaba en las limitadas posibilidades de defensa de la soberanía, situación que debía ser revertida. Esa opción la entregaba un medio de transporte como era el ferrocarril en la época, que el Estado benefactor se encargaba de desarrollar, especialmente en sectores donde no había participación de privados. “La mayoría de los ramales del Sur fueron construidos por cuenta del Estado, como parte de su política de fomentar el desarrollo económico y social del país, en zonas donde,

---

<sup>44</sup> ZANGHELLINI Lobhauer, Ángel. Biografía y Actuaciones. Pág. 3. Santiago, Octubre 1975.

precisamente, por la falta de interés por parte del sector privado, no había ferrocarriles. Los ramales se tendieron en momentos diferentes, los ubicados más al sur, en general, de construcción más reciente que los localizados a menores latitudes”<sup>45</sup>.

Durante la década del '40 se tendieron durmientes y rieles desde Curacautín a Manzanar, luego hasta Malalcahuello y después a Boca Norte. En ese punto la construcción se estancó por varios años, entre otros factores, debido a la escasez de rieles por causa de la segunda guerra mundial, período en que los lugareños atravesaban el Túnel Las Raíces por sus propios medios. En carritos, a pie o a caballo, los pasantes alumbraban la ruta con artesanales linternas a vela que les ayudaban a evadir la absoluta oscuridad presente desde los cien metros al interior de las bocas; y arropados hasta la ceguera combatían las temperaturas extremas, acentuadas por una lluvia constante, hielo, nieve y agua en el piso que en invierno alcanzaban medio metro de altura. Las filtraciones son normales en el túnel y a pesar de las reparaciones efectuadas periódicamente para contrarrestarlas, continúan siendo un desafío; un estorbo para el Ministerio de Obras Públicas y para EFE, que en el pasado debían contratar gente especialmente para romper las estalactitas que se formaban al congelarse el agua en su caída al suelo debido al frío extremo, constituyendo un hermoso espectáculo a la vista de quienes conocieron estas velas -cuales dagas- que la

---

<sup>45</sup> THOMPSON, Ian. ANGERSTEIN, Dietrich. Historia del Ferrocarril en Chile. Pág. 271. DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Santiago. Segunda Edición, 2000.



bóveda escupía tradicionalmente cada invierno durante el siglo XX. “El agua que se escurre a través de las paredes del túnel, se cristaliza debido a los intensos fríos del invierno, tapando su Boca Sur de una capa de hielo maciza, y en su interior, esta agua solidificada semeja imágenes de un templo a que dan forma las estalactitas, que suelen derrumbarse al paso de las cabalgaduras, con gran peligro de caballos y caballeros. Por medio de grandes fogatas, los viajeros, diluyen estos impedimentos para poder seguir adelante”<sup>46</sup>. El agua proviene de la cima de Las Raíces: desde un afluente del río Agrio<sup>47</sup> se desprenden flujos endorreicos que se cuelan entre las *porfiritas* atraídos por la fuerza de gravedad; más abajo se nutren del caudal de una laguna subterránea<sup>48</sup> ubicada sobre el eje del túnel; además de recavar la copiosa humedad, propia de la cordillera.

El lento avance de los rieles –detenidos en Boca Norte- encontró un importante apoyo para seguir progresando en el corto plazo: la explotación de la *Araucaria Araucana* estaba en auge en Lonquimay y requería una pronta ejecución de las obras. Era indispensable, principalmente para la actividad forestal, contar con una vía expedita para sacar los productos que hasta entonces se cargaban y transportaban en camiones. Pero no fue sino hasta el 18 de diciembre de 1948 que se puso el primer riel dentro del túnel y la vía se construyó durante la década del

---

<sup>46</sup> Revista en Viaje N° 153. Santiago, Chile. Pág. 59. Julio 1946.

<sup>47</sup> “Del plano y perfil se desprende que el túnel pasará por debajo de un afluente del Río Agrio”. En Informe Brüggén. Santiago, 20 de marzo de 1929.

<sup>48</sup> “Al formarse los valles glaciales, el lecho de las *porfiritas* quedó, por la acción de las nieves, en forma ondulada, que al ser rellenado posteriormente por los terrenos de acarreo de la época post-glacial, formaron oquedades o lagunas que se cubrieron posteriormente con ceniza volcánica y, por fin, con la capa vegetal actual. Todo este terreno es muy permeable y las aguas descansan sobre el terreno impermeable formando verdaderas lagunas”. (QUIRÓS, Gabriel. Op. Cit. Pág. 15.)

'50 hasta el otro lado, Paradero Boca Sur, mientras el túnel seguía esperando para sentir el primer convoy ferroviario atravesarlo, objetivo por el cual había sido construido. "Aún cuando todavía este túnel que tiene varios años terminado, no ha sido empleado para el objetivo que se tuvo en vista, cual es el trazado de la línea internacional, cumple una misión de alta significación, pues mantiene en constante comunicación con el exterior a las 5.000 almas que pueblan el valle de Lonquimay, que otrora permanecían hasta siete meses al año incomunicadas y embotelladas, salvo el paso, a través del alto de la cordillera Las Raíces, que se hacía a pie, premunido de maúyos<sup>49</sup> para la nieve, que es intensa en los duros meses de los largos inviernos"<sup>50</sup>.

Después de 25 años de trabajo en esa zona cordillerana y una inversión total de 680 millones de pesos, el primer tren a vapor cruzó el túnel el 24 de enero de 1956, en medio de una gran fiesta. Ese día, Ángel Zanghellini, encargado de la obra, declaró a *Prensa del Sur*, sentir el honor y la inmensa responsabilidad de ser el ingeniero que contribuyó con el máximo de su capacidad para terminar la primera parte del ferrocarril internacional y la magnífica obra material representada por el Túnel Las Raíces. "Felicito al obrero nuestro, este roto chileno que es como el Túnel: sólido, duro, formidable, de todo corazón os felicito mis queridos obreros"<sup>51</sup>. A las 17 horas se inició la ceremonia de inauguración y se ordenó el paso del primer convoy detrás de los vehículos

---

<sup>49</sup> Especie de raqueta hecha de coligues que los lugareños se amarraban a los pies para caminar sobre la nieve.

<sup>50</sup> Revista en Viaje N° 153. Santiago, Chile. Pág. 58. Julio 1946.

<sup>51</sup> Diario Prensa del Sur. Chile. 25 de enero de 1956.

de las autoridades congregadas en el lugar para celebrar el acontecimiento. “La caravana fue presidida por el auto de Zanghellini, seguido por el del Gobernador Jorge Cox Chávez; el Capitán y Comisario de Carabineros, Fernando Sepúlveda; el Alcalde de Curacautín, Sergio Fressard; el Jefe de movilización, Carlos Cristi y otros jefes de reparticiones fiscales. A continuación, seguía el tren compuesto por la locomotora Diesel N° 1101<sup>52</sup>, manejada por el maquinista Bernardo Figueroa y seis carros planos con el personal de las cuadrillas”<sup>53</sup>. En Boca Sur, gran número de obreros y familias completas habían llegado “para observar de cerca los primeros medios de locomoción arribados hasta sus propios terrenos. Al unísono recibieron con gritos y luego vivaron al ‘Chile que se agranda y progresa’. (...) El personal ferroviario ofreció unas magníficas onces a la pequeña, pero selecta comitiva que se hizo presente para celebrar este acto, por cierto muy digno de recordar. Y se brindó para que el Supremo Gobierno dispusiera de un mayor número de obreros y los fondos para que la obra fuera terminada dentro de un plazo prudente. (Zanghellini) estaba convencido que la misma Administración que había iniciado esa gigantesca iniciativa, felizmente estaba en condiciones de darle término. (...) Obras son amores y no buenas razones, terminó diciendo Cox”<sup>54</sup>.

Ese día se notó gran optimismo. Ángel Zanghellini quería hacerse cargo de la construcción del ferrocarril hasta llegar a la frontera con Argentina. De

---

<sup>52</sup> Esta locomotora se utilizó en el túnel exclusivamente para la inauguración. Luego se instituyeron las locomotoras a vapor de las indestructibles tipo 57 y 58.

<sup>53</sup> Diario Prensa del Sur. Chile. 25 de enero de 1956.

<sup>54</sup> *Ibíd.*

hecho, había conseguido con la Comisión Argentina de Estudio del Ferrocarril de Zapala al límite, aceptar como cruce cordillerano el Paso del Arco, 390 metros más bajo que el de Pino Hachado –acordado en el tratado *Barros Jarpa-Noel-*, evitando para Chile la construcción de unos 30 kms de línea de montaña, con varios túneles y la consiguiente apreciable economía, tanto en la construcción de la línea como en su futura explotación<sup>55</sup>. Pronto “dio las instrucciones pertinentes para que se colocaran los durmientes y empezar la enrioladura para trasladar el equipo ferroviario necesario para iniciar los trabajos desde la Estación Sierra Nevada hasta los límites con Argentina”<sup>56</sup>. Estaba dispuesto a trabajar el tiempo que fuera necesario para conseguirlo. Sin embargo, su participación en las obras cesó el 15 de agosto de ese mismo año, cuando fue comisionado como Ingeniero de la Dirección de Planeamiento de la Dirección de Vialidad, para viajar a Suecia a estudiar el método sueco de túneles, sin cargo para el Fisco. Se continuaron las faenas por Administración del Estado, mas se lamentó la partida de Zanghellini, el ingeniero nacido en Austria, titulado en Alemania, con actuaciones en Italia, Uruguay y nacionalizado chileno en 1930, como uno de los tantos reconocimientos que el país y sus pares le brindaron por su aporte profesional.

---

<sup>55</sup> ZANGHELLINI, Ángel. Op. Cit. Pág. 3.

<sup>56</sup> Diario Prensa del Sur. Chile. 25 de enero de 1956.



Estalactitas en Túnel Las Raíces hacia 1950

## 7 El tren

En 1956, raíles y tren de carga llegaron hasta Sierra Nevada. Ahí se instaló la casa de máquinas y permaneció en ese lugar durante todos los años que funcionó el servicio. Luego, Punta Negra -La Puntilla-, precedió la última estación ferroviaria, hasta que en 1957 se fijó a la salida del pueblo de Lonquimay, el último durmiente. “Los terraplenes de la línea ferroviaria fueron contruidos con todo el material rocoso que se extraía del túnel. Era sacado en carritos planos, tirados por una pequeña locomotora que aún se conserva en los patios del Museo Regional de la Araucanía, en Temuco”<sup>57</sup>.

En medio de gran expectación, la primera locomotora a vapor tipo 57 y unos pocos coches Socometal para pasajeros de la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile, llegaron en 1962 hasta la Estación Lonquimay, servicio que se regularizó en 1965<sup>58</sup>. La varita de la modernidad -el ferrocarril a vapor-, tocó el centro comunal en la misma década en que el hombre pisó la luna. Gracias a este primer medio de transporte público, fue masivo el acto de salir, de viajar y conocer otros puntos de la región y del país. Treinta y seis años desde el inicio del rompimiento de la montaña, por fin se comunicaba eficazmente a los lonquimayinos con su propio país. La vía se construyó hasta la estación del pueblo situada a 2 kms del centro.

---

<sup>57</sup> Diario El Mercurio. Santiago, Chile. Sección Visión Nacional, pág.6. 25 de abril de 2001.

<sup>58</sup> THOMPSON, Ian. ANGERSTEIN, Dietrich. Op. Cit. Pág. 271.

Los viajes del tren conectaron al territorio nacional una zona aislada y, como el gitano Melquíades que llevaba año a año los últimos adelantos tecnológicos a Macondo, a Lonquimay el tren llevó todas las novedades del resto de Chile, abrió la “frontera” e inauguró una época de prosperidad, una *época de oro* en esa localidad: con el ferrocarril en función, se consolidaron las dos principales actividades económicas -forestal y ganadería- al establecerse un flujo comercial constante y al hacerse expedita la salida de los productos. Los viajes trajeron además, el comercio de otros artículos a Lonquimay.

A pesar de la costosa inversión del túnel, prohibida de desperdiciar, intereses ajenos al proyecto original tuvieron que justificar metro a metro el avance del ferrocarril, mientras Argentina no diera señales de progreso. “No tenía mucho sentido llegar a Lonquimay hasta que hubiese un acuerdo con Argentina. Lonquimay nunca generó mucho tráfico”<sup>59</sup>. El avance lo sostuvo por décadas la actividad forestal<sup>60</sup>, pero no fue suficiente para llevarlo hasta el límite. Chile desilusionado de Argentina, que desde 1914 dejó estancado su ferrocarril en Zapala después de construir el tramo desde Neuquén, no podía seguir financiando el proyecto.

De todas formas, EFE ofreció un servicio permanente por casi veinte años desde 1965, gracias a lo cual se podía recorrer el ramal de Púa en el día.

---

<sup>59</sup> Entrevista a Ian Thompson.

<sup>60</sup> CARRILLO, Hernán. PLADECO. Plan de Desarrollo Comunal 2002 - 2007. Pág. 38. Lonquimay, Chile. 2002.

“Sobre la mayoría de los ramales había un servicio de trenes mixtos (carga y pasajeros), con circulación a itinerarios fijos, pero no siempre en las mismas horas todos los días. (...) Los horarios se modificaban en los días de ferias y se ajustaban de acuerdo al calendario; por ejemplo, si se trataba de un día laboral o de un fin de semana. En los días de ferias, los campesinos subían al tren junto con sus mercancías, consistentes, a veces, en animales vivos que deseaban vender en el mercado. En la tarde, volvían a sus pueblos con las compras para la semana. En algunas relaciones, el itinerario llevaba una nota señalando que el último tren del domingo esperaba el final de los partidos de fútbol. Simplemente, formaba parte de la vida rural de muchas comunidades”<sup>61</sup>.

Los habitantes de un lado y otro del túnel fueron testigos, en lo sucesivo, de los efectos de la existencia del ferrocarril, que en sí mismo constituía un nuevo mundo, una nueva puerta y que irradiaba en sus viajes esa esencia. “Cuando empezó a pasar el tren, ya no estaba incomunicado el pueblo. No, ya no estaba aislado. Cambió todo en Lonquimay. Las cosas más baratas. Antes, por la cordillera, con carretas, iba la gente toda mojada con los temporales. Después ya no y en horas estaba uno de vuelta. En Lonquimay habían bodegas donde se guardaba la mercadería. A la gente le cambió la vida con el tren, además que es mucho más útil que los camiones porque puede traer de todo, el peso que quiera. Con el túnel empezaron a llegar más cosas y más gente. Negocio, mercado, todo. Hubo un cambio en el sentido de que fue más fácil porque ya la gente si viajaba a

---

<sup>61</sup> THOMPSON, Ian. ANGERSTEIN, Dietrich. Op. Cit. Pág. 272.



Curacautín o más allá, viajaba en tren, entonces entró la comodidad. El tren salía a las 6 de la mañana y se podía volver en el mismo día”<sup>62</sup>.

“Antes no se salía, hasta el pueblo no más alcanzaba uno. Porque no había nada, ni micro nada. Nadie podía salir para otra parte. Cuando llegó tren ahí salía uno. Cuando tenía viaje”<sup>63</sup>.

La presencia del ferrocarril dio un carácter de modernidad, aunque incipiente, a la zona y la sensación de un grado mayor de civilidad. Sin embargo, no alteró demasiado la identidad costumbrista y se impuso la tradición, la vida cotidiana y la cultura popular, combinando estilos y conductas que aprovecharon los nuevos elementos y no al revés. Surgieron oficios diversos, producto de la inventiva criolla, casi siempre ligados al comercio informal, hijos de la cesantía y ricos en humanidad, bajo la lógica de que cada vez que se satisface una demanda, inmediatamente aparece otra que debe satisfacerse. “En ninguna parte se evidencia con más energía el principio económico de la oferta y la demanda que en estas recovas del vapor”<sup>64</sup>. La venta de artículos menores, de comida y bebidas, que constituye la oferta más común en un medio de transporte, surgió espontánea en el tren de Lonquimay, asociada a las necesidades básicas de los pasajeros.

---

<sup>62</sup> Entrevista a Desiderio Carilao Marillán, dirigente pehuenche de la comunidad indígena El Naranjo. 24 de enero 2005. El Naranjo, Comuna de Lonquimay.

<sup>63</sup> Entrevista a Celestina Marillán. 1 de febrero 2005. El Naranjo, Comuna de Lonquimay.

<sup>64</sup> Visión de Benjamín Vicuña Mackenna, quien avizoraba en los rieles la esencia del libre mercado. (Vicuña Mackenna fue historiador chileno (1831 - 1886), biógrafo de O’Higgins y autor de *El álbum de la gloria de Chile*).

“Conocí el tren de pasajeros una vez que tuve que viajar sola y era chica, entonces iba con una amiga y mi mamá nos encargó al Washington que vendía café en el tren, era como el garzón del tren. Y a Juanito Nova que vendía tortillas. También había otro que vendía pañuelos y dipironas, cortaúñas, peinetas, naipes, etc. Un viejo chico que se vestía de café con camisa azul”<sup>65</sup>.

“Yo empecé a trabajar en el tren cuando tenía dieciocho años, en el ‘65. Vendía de todo: tortillas, desayuno...cuando más vendía era en la mañana, era súper bueno porque rendía hartito. En esos años si pintaba piedras y las podía vender, las vendía igual. La gente compraba cualquier cosa. Si lo único que no podíamos vender era vino, fuerte, cosas así. Trabajábamos dos porque uno solo no era capaz de atender a todo el mundo. Nosotros le teníamos unas mesitas a la gente y se iban jugando al naípe, tomando café, cerveza, lo que quisieran. Es que todos se tenían que ir a pagar a Curacautín: los carabineros, los jubilados, los profesores, de lo que fueran. Y a los que no les vendíamos, les dábamos fiado. Todos iban con sus familias además, porque aprovechaban de hacer las compras. Aquí en esos años había poco comercio. Y por ejemplo, para la época de pascua y año nuevo, iba el tren lleno de animales: chivos, corderos, gallinas, chanchos. Algunos iban a vender, otros se lo llevaban al compadre, a los amigos. El tren tenía primera y segunda clase, todos con sillas. Los animales iban a parte, así como en furgones, encerrados y amarrados.

---

<sup>65</sup> Entrevista a Hada Schweitzer Aravena, bisnieta de uno de los primeros colonos asentados en la comuna alrededor del año 1880, el alemán Guillermo Schweitzer. 20 de febrero 2005. Pueblo de Lonquimay.

Yo estuve como diez años en eso. De Lonquimay a Curacautín el tren demoraba dos horas, dos horas y media. De aquí salía a las 6, 7 de la mañana y llegaba a las 11 a Victoria. Después, cuando se normalizó acá el asunto, hubo dos viajes. Salía de aquí otro tren a las 4 de la tarde y llegaba a las 8 de la noche a Victoria. Yo trabajaba en el viaje de la mañana, llegaba a Victoria y me venía de vuelta. Todos los días.

Y había historias buenas. No faltaban las excusas para no pagar y el que pedía los boletos les hacía un hoyo en el sombrero a los que no pagaban y les decía: 'te voy a marcar pa' que te acordis que no pagaste'.

A veces el tren se quedaba en pana o se demoraba porque en invierno se tapaban los rieles con un metro, metro y medio de nieve y había que esperar que los despejaran. O se rompían las ventanas con las estalactitas en el túnel. Entonces el tren llegaba en la noche tarde, a la una de la mañana cuando tenía que llegar a las siete. Y había una *micro*, el dueño era don Julio Medrano y el auxiliar era Cochuelo Ulloa. La *micro* tenía que esperar en la Estación a la hora que llegara el tren no más, no se podía ir antes. Y más encima le decían la *pilgua* porque se goteaba toda.

El tren llegaba hasta aquí y después había que llevarlo a Sierra Nevada donde estaba la casa de máquina. El carbón de piedra lo acumulaban ahí. Había un fogonero que se llamaba, que le hacía fuego a la máquina. Él limpiaba y botaba todo ese carboncillo que acumulaba el tren y tenía que hacerle de nuevo combustión para que funcionara. Tenía que tener lista la locomotora a las 5 de la

mañana. Trabajaba casi toda la noche él. Y a veces cuando el tren se quedaba en Sierra Nevada y no podía pasar para acá, nosotros nos quedábamos allá y vendíamos café toda la noche”<sup>66</sup>.

El personal del tren lo componían un maquinista y su ayudante, dos cobradores de boletos y auxiliares. El tren, encabezado por una locomotora de las indestructibles tipo 57 ó 58, arrastraba tres carros con una capacidad para 80 pasajeros cada uno, divididos en tres clases: la primera clase con asientos más cómodos que los de segunda y tercera. Entre estas dos no había mucha diferencia y la gente prefería viajar en tercera para ahorrarse algunos pesos. Luego venían 4 ó 5 carros de carga para el transporte de madera y animales. Al llegar al túnel, los auxiliares corrían a cerrar las ventanas y puertas para impedir el ingreso del humo que de todas formas lograba colarse en abundancia.

En esa época, el poblado de Boca Sur había desaparecido casi por completo; carabineros se trasladó a Sierra Nevada una vez que se terminó de construir el túnel, al igual que gran parte de los obreros y personas asociadas a las antiguas faenas. Otros regresaron a sus ciudades de origen. Boca Norte en cambio, pasó de ser habitado por personal del túnel a acoger personal del tren, a los empleados de Ferrocarriles, aunque en considerable menor número.

“Nosotros teníamos unas amigas y por ejemplo para las huelgas nos preparábamos, traíamos hartas cosas y nos íbamos a Boca Norte. Ahí había harta gente, unas 50-60 personas que trabajaban en EFE, entre ellos los *matasapos*, que

---

<sup>66</sup> Entrevista a Juan Nova. 10 de febrero 2005. Pueblo de Lonquimay.

trabajaban en los carritos y los *selectoristas*, que cuando llegaba el tren avisaban la hora. Entonces para las huelgas, nosotros teníamos alguna fiesta y partíamos para el otro lado a vender cervezas; 20, 30 cajas de cerveza vendíamos. Al otro día nos pasaba a buscar el tren no más.

Boca Norte y toda la zona alrededor del túnel, estaba declarado zona seca, pero igual habían caminos alternativos y llegaba vino. Había una señora que nos contaba que ella llevaba vino en cámara, en cámaras de vehículo, escondido”<sup>67</sup>.

“Se cuenta que los más avezados se atrevían a pasar el vino en *cuntras*, un tipo de envase fabricado del estómago de algunos animales. Internaban su cargamento confundiéndolo con otras mercancías que traían para el sustento. Alertados los carabineros de este trajín, iniciaron una campaña de revisión, cuando, ¡qué sorpresa! dentro de un ataúd que venía desde Curacautín, encontraron dos *cuntras* hasta el tope del codiciado mosto. Familiares del difunto fueron detenidos”<sup>68</sup>.

La precariedad del túnel Las Raíces en sus inicios, hacía muy difícil su utilización. En una primera etapa se permitía el paso controlado a vehículos, peatones, jinetes y arreos de animales. Pero eran pocos quienes se atrevían a cruzarlo; casi exclusivamente transitaban por el túnel los camiones de la Fábrica maderera Mosso, que demoraban más de media hora de entrada a salida, siempre con el temor y la incertidumbre de encontrar algún inconveniente adentro o de sufrir algún accidente. Cuando entró en función el ferrocarril, el

---

<sup>67</sup> *Ibíd.*

<sup>68</sup> Relato “La Gran Sorpresa” del comerciante de la zona, Miguel Orrego.

túnel era de su uso prioritario, permitiéndose el paso restringido de otros medios de transporte. Sin embargo, los automóviles pugnaban por utilizar el pasadizo sin restricciones; el progreso buscaba su cauce incluso sobre sí mismo. Entonces, el ingenio popular apareció otra vez: los vehículos se cargaban en carros, se pasaban y se bajaban al otro lado. “La primera vez que crucé el túnel fue embarcada en un auto arriba de un vagón de carga del tren. Porque para pasar los autos había que embarcarlos arriba de un carro y se pagaba carga. Los autos llegaban hasta Sierra Nevada y ahí se embarcaban y se desembarcaban en Malalcahuello, o al revés”<sup>69</sup>.

Pero los automovilistas, peatones, jinetes y arreos que no querían o no podían pagar el pasaje o la carga, o cuando necesitaban salir por alguna emergencia, se arriesgaban a cruzar el túnel en momentos en se encontraba desocupado y sin controladores. En esas circunstancias, transitar por el pasadizo era muy peligroso: “en las dos entradas había unos tremendos clavos para que no entraran los vehículos y los que sabían iban y les ponían tablas para pasar igual. Claro embromaban cualquier rato pero pasaban”<sup>70</sup>.

“Hasta el año ‘80 más o menos, a veces uno y sobretodo las autoridades, conseguíamos pasar de contrabando por el túnel. Una vez yo iba con el alcalde, con el cura Benedicto el ‘79, en un camioncito que tenía la Municipalidad. Íbamos en carácter de urgencia para afuera, a entregarle su regalo de cumpleaños al húsar de Angol, al regimiento, y nos metimos inmediatamente después que pasó

---

<sup>69</sup> Entrevista a Hada Schweitzer Aravena.

<sup>70</sup> Entrevista a Juan Nova.

el tren. Entonces el túnel estaba repleto de humo. Nos metimos al túnel y como a los 50 metros se nos oscureció el panorama al 100%, no se veía nada. Yo no era creyente ni sabía qué era ser religioso, pero me daban ganas de decirle al cura: ¡rece usted padre mientras que yo voy mirando! ¿Sabe lo que nos salvó? El riel. Seguimos el riel porque la luz lateral de señalización que va por arriba daba justo abajito, en el riel. Yo iba mirando y le iba diciendo a Gastón Morales, el chofer: pa' la derecha Gastón, pa' la izquierda Gastón. Gracias a eso pasamos. Le dimos hasta que salimos al otro lado. Yo miraba por la orillita sin abrir la ventana porque si la abría nos ahogábamos. Al principio Gastón manejaba así no más y chocaba con la pared y de repente dimos con el riel. En esa situación uno está al borde de la muerte"<sup>71</sup>.

A pie hacer el trayecto demoraba mínimo 45 minutos, a caballo algo menos si el animal se acostumbraba y los arreos de animales demoraban al menos una hora. "Hacíamos faroles de tarros de café, metíamos una vela adentro y eso era mejor que una linterna y con eso cruzábamos el túnel, echábamos 45 minutos de la entrada a la salida a pie. En cualquier época. Íbamos siguiendo los rieles"<sup>72</sup>.

"Nosotros íbamos de a pie a dejar tropas de cordero a Curacautín, porque aquí había una internación, por la ECA (Empresa Nacional Agrícola); se compraban animales en Argentina, se traían por aquí y se iban a dejar a Curacautín. Ahí se embarcaban para llevar a Santiago y a San Carlos. Pasábamos

---

<sup>71</sup> Entrevista a Bacilí Cofré Fuentealba.

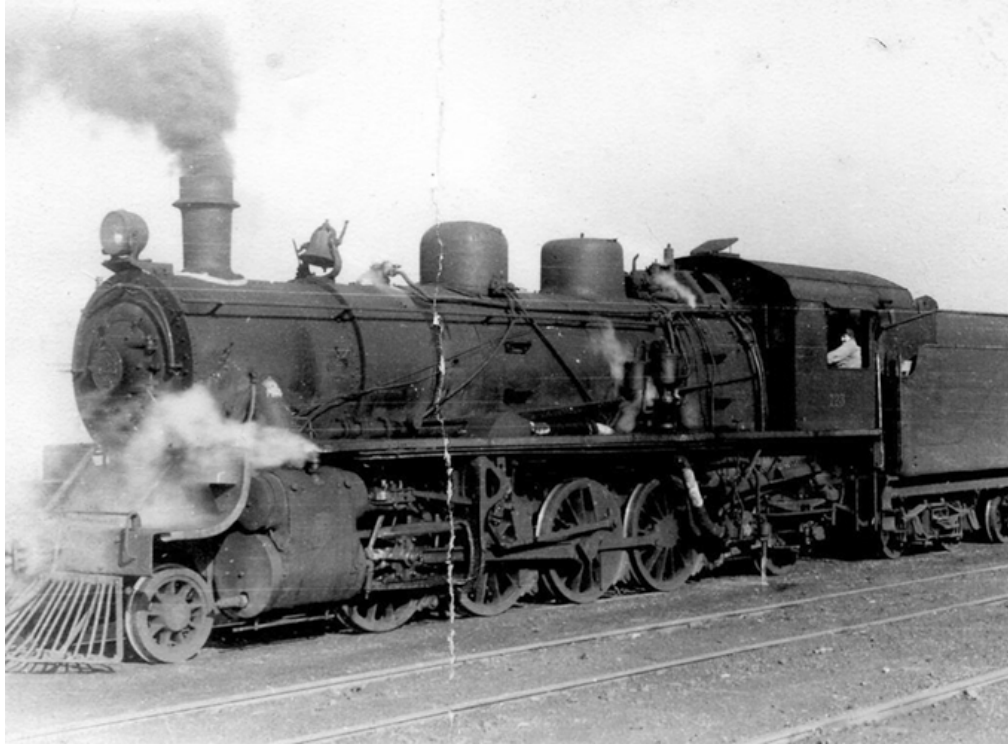
<sup>72</sup> Entrevista a Juan Nova.

por dentro del túnel cuando no se podía romper la nieve por la cordillera en invierno. Antes se cerraba la cordillera y quedábamos aislados total. Con el túnel ya no quedamos tan aislados. Yo pasé varias veces y de a caballo igual. Después que pasaba el tren en la tarde, nos encajábamos nosotros, salíamos como unos monos allá con el humo del tren. Ante no nos asfixiábamos con animales y todo, ¿no? Todo el mundo pasaba. Una vez nos fuimos a las 11 de la noche a pie a Curacautín y a las 2 de la mañana estábamos cruzando el túnel. Éramos 10, a la siga de Eduardo Frei Montalva, a la siga de la Patria Joven. Yo fui uno de los rotitos esos”<sup>73</sup>.

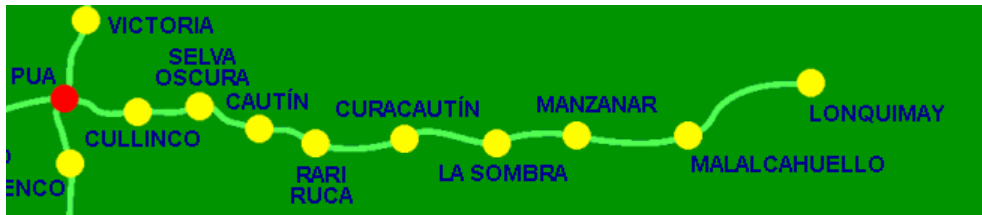
---

<sup>73</sup> Entrevista a Leovigildo Aroca Catalán, el *cantautor lonquimayino* (q.e.p.d). 10 de marzo 2005. “El Jardín del Edén”, Rucamanque, Comuna de Lonquimay.





Locomotora Tipo 57 en Lonquimay



Ramal Púa Lonquimay

## 8 Túnel Mixto

Ferrocarriles cumplía una función esencial en Lonquimay. Sin embargo, ello no se reflejó en las cifras a partir de mediados de 1970: la comuna no generó un tráfico competitivo capaz de sostener el servicio, frente a la transformación económica de libre mercado impulsada por el régimen militar, que pronto hizo sucumbir al Estado benefactor. “A fines de los setenta, un número ínfimo de los trenes de ramales generaba retornos suficientes para cubrir los costos marginales a largo plazo. La operación de los trenes por los ramales se convirtió en una actividad insostenible a partir de la segunda mitad del decenio 1970, debido tanto a la política de autofinanciamiento ferroviario, vigente a partir de 1979, como a la desreglamentación del transporte de pasajeros en buses, que se puso en marcha en la misma época”<sup>74</sup>. Se comenzó a prescindir del tren, mientras el tránsito de camiones de carga y buses, aumentó considerablemente.

Los rieles y pasos niveles del ramal de Púa, cuya estación terminal era Lonquimay, se transformaron en un estorbo para los grandes camiones internacionales, cada vez más frecuentes en la zona, y para permitirles el paso fue necesario adaptar la vía del tren y el túnel Las Raíces a las nuevas exigencias. En 1979 se comenzaron a hacer los estudios para habilitar un tránsito mixto de vehículos y trenes por el túnel, y en abril de 1980 se iniciaron los trabajos, bajo la

---

<sup>74</sup> THOMPSON, Ian y ANGERSTEIN, Dietrich. Op. Cit. Pág. 272.

dirección del Sub-Departamento de Túneles del MOP y la colaboración de Ferrocarriles del Estado.

El desafío era cambiar los durmientes, hacer los rellenos respectivos e instalar una carpeta de rodado, sin interrumpir el paso del tren en sus dos viajes diarios, soportando -como es habitual y mayormente en la noche- temperaturas de 20 grados bajo cero en el interior, y mantener despejada la vía de las estalactitas del invierno, a punta de chuzo y picota.

El centenar de obreros pertenecientes a las Municipalidades de Curacautín y Lonquimay y los jefes de la obra, vencieron estas conocidas dificultades, cumplieron con el tiempo prefijado y con el presupuesto. En diez meses cambiaron todos los durmientes: 7.214 en total y pusieron 10.125 en su lugar; hicieron los rellenos y luego pusieron la carpeta de rodado a base de 5.770 gruesos tabloncillos capaces de resistir el tránsito de vehículos y convoyes ferroviarios alternadamente. En el reacondicionamiento del túnel se invirtieron 35 millones 932 mil pesos, de los cuales 23 millones 469 mil fueron aportados por el Gobierno Regional de la Araucanía y el saldo por el MOP<sup>75</sup>.

El tránsito de vehículos se inició en forma experimental una semana antes de la inauguración del túnel mixto, período en el cual se comprobaron las perfectas condiciones de los trabajos.

El estreno oficial se celebró el lunes 23 de febrero de 1981, en ceremonia presidida por el Ministro de Obras Públicas, General de Brigada Patricio Torres,

---

<sup>75</sup> Diario Austral. Chile. 25 de febrero 1981.

quien llegó en helicóptero acompañado del Secretario Ministerial de OO. PP., Gonzalo Domínguez y de otros personeros. A partir de las 16 horas del día 23, el poblado de Boca Norte fue una vez más, escenario de un emotivo, festivo y solemne encuentro que prometía -como es normal cada cierto tiempo-, el término definitivo del aislamiento estacional de la Comuna de Lonquimay, evitando en la época de nieve y lluvias, el paso por sobre la cordillera de Las Raíces.

“La puesta en funciones de este viaducto, está conformando poco a poco, una ruta vial definitiva, que traerá insospechadas fuentes de progreso y desarrollo para la zona cordillerana de Curacautín y Lonquimay”<sup>76</sup>. “Se termina con el aislamiento invernal de Lonquimay y se vislumbra un notorio incremento de la actividad turística y comercial, con proyecciones internacionales”<sup>77</sup>.

“Plasmado en progreso quedó el esfuerzo y el sudor de los hombres que una vez más vencieron la hostil naturaleza precordillerana”<sup>78</sup>. Afirmaciones como estas fueron escritas por la prensa esos días, muy similares a otras anteriores y posteriores cuando periódicamente el túnel es reparado.

A la ceremonia del 23 de febrero asistieron todos los trabajadores que laboraron para hacer el túnel mixto y cientos de personas de ambos lados de Las Raíces; turistas de paso y vecinos que quisieron estar presentes. Hicieron uso de la palabra, el Secretario Ministerial de OO.PP., Gonzalo Domínguez; el alcalde de Curacautín, Raúl Doussoulin; y el alcalde de Lonquimay, padre Benedicto

---

<sup>76</sup> Diario Austral. Chile. 14 de febrero 1981.

<sup>77</sup> Diario Austral. Chile. 25 de febrero 1981.

<sup>78</sup> *Ibíd.*

Sepúlveda, quien además bendijo la obra en “sentidas frases” y dijo a los trabajadores: “han escrito una bella página en la historia de Lonquimay y pasan a engrosar las filas de esos héroes desconocidos que labran la grandeza de la patria”<sup>79</sup>.

Luego de felicitar improvisadamente a los protagonistas de las labores, el General Patricio Torres cortó la cinta tricolor inaugural y una larga fila de vehículos fiscales y particulares cruzaron lentamente el túnel hasta Boca Sur. Luego se dirigieron a Sierra Nevada, donde el alcalde y los vecinos de Lonquimay esperaban a todos los asistentes con una fiesta tipo campestre de reconocida abundancia.

A partir del día martes 24, el túnel inició sus funciones, permitiendo el tránsito de vehículos entre las 8 y 18 horas. El socavón acogió a autos, buses, camiones y trenes, en una rutina coordinada y controlada por personal especialmente contratado para velar por su buen funcionamiento. Dos garitas-oficinas se instalaron en las Bocas túneles para vigilar el paso de los vehículos, cobrar los peajes y recavar algo de dinero para costear la mantención de la vía. “Se cobraba en Boca Norte y Boca Sur, si un auto regresaba pagaba doble. Cuando empezó el túnel mixto el peaje costaba 100 pesos y después llegó a costar 1000 pesos. Las tarifas son diferenciadas según sean autos, camiones, etc”<sup>80</sup>.

---

<sup>79</sup> *Ibíd.*

<sup>80</sup> Entrevista a José Antivil, uno de los funcionarios del MOP encargado del cobro de peajes en las bocas túneles, entre los años 1981 y 2004. Entrevista realizada el 21 de febrero 2005. Sierra Nevada, Comuna de Lonquimay.

En cada uno de los puestos de peaje, hasta el año 2004 semejantes a pequeñas cabañas<sup>81</sup>, un funcionario del MOP esperaba paciente el arribo del público hasta su escritorio para cobrarle el impuesto respectivo. Los conductores tenían la obligación de descender de sus autos al arribar a las bocas y dirigirse a las casetas donde se guarecían del frío, la lluvia, el viento y la nieve, los cobradores de turno. Desde sus puestos, los funcionarios coordinaban el paso de los vehículos en caravana y prestaban toda la asistencia que los usuarios pudieran requerir, con el fin de agilizar la unidireccionalidad de la vía. Debían estar dispuestos a enfrentar cualquier tipo de imprevisto; era un compromiso ético pues en el lugar no existía otra ayuda que la que ellos pudieran proporcionar y era la única forma de mantener el tránsito expedito y el túnel funcionando. A muchos de ellos les tocó solucionar panas, socorrer accidentes, controlar que la vía estuviera despejada de nieve y hielo, y hasta dar consejos y recomendaciones a los turistas, sin poseer mayor información y apelando al propio ingenio. “A mí me gustaba mi trabajo porque además de cobrar el peaje uno cumplía otras funciones. Como dar respuesta a las personas, a los turistas, tratarlos como corresponde. Uno servía como guía de turismo, informando donde hay un lago o camping, desde la mañana hasta terminar el turno. Entonces uno tenía que estar ahí. De primera es entretenido pero ya después todos los días respondiendo las mismas preguntas, aburre. Preguntaban de todo acerca del túnel: cuándo lo hicieron, cuántas personas trabajaron, cómo, etc. Y

---

<sup>81</sup> Durante las reparaciones del 2005 se instaló un nuevo sistema de cobro de peajes, casetas más modernas y se contrató nuevo personal.

muchas veces uno no tiene idea. De primera da gusto pero después uno se satura, porque a veces las respuestas no son adecuadas”<sup>82</sup>.

Una mañana de primavera, José Antivil cumplía su turno en Boca Norte y comenzando su rutina, le tocó atender a un hombre que viajaba hacia Lonquimay. “Me preguntó qué había al otro lado. Yo digo hay una boca igual como esta, una oficina idéntica y además hay una señora que vende sopaipillas. Entonces el caballero se enojó y me amenazó con dejarme sin pega. Muy prepotente, se creía alguien importante”. El señor golpeó la puerta al salir y enfiló detrás de los vehículos que esperaban la señal que antiguamente daban unas banderolas de colores que el último auto tenía la obligación de entregar al otro lado indicando que la fila se terminaba en él, que el túnel estaba despejado, en buen estado o, en caso contrario, una banderola roja indicaba que no se podía seguir circulando. Más tarde se instalaron semáforos cuya luz verde permitía cruzar y fundirse en la oscuridad del pasadizo. Durante toda esa semana, José, el cobrador amonestado, temió perder su trabajo.

---

<sup>82</sup> Entrevista a José Antivil.

## 9 Otra función para el túnel

La decaída del Ferrocarril como medio de transporte en Chile, repartió coletazos de los que Lonquimay no pudo abstraerse. “Entre 1975 y 1984, 22 ramales localizados entre Santiago y Puerto Montt perdieron sus trenes de pasajeros”<sup>83</sup>; EFE mantuvo el servicio sólo sobre las rutas principales.

El tren normal del ramal de Púa se suspendió en septiembre de 1982, a un año de readecuarse el túnel para permitir un tránsito mixto. Los vehículos definitivamente habían ganado espacio y la ausencia del tren los beneficiaba: el Túnel Las Raíces quedaba prácticamente para su uso exclusivo, extendiéndose el horario de funcionamiento en su favor. A partir de esa fecha, operaron sólo trenes especiales de carga y ocasionales de turismo; se organizó el *Tren de la Araucanía* que viajó por primera vez hasta Lonquimay el 12 de octubre de 1984. Era un tren excursionista cuyos pasajeros buscaban simplemente andar en tren, convertido ahora en una atracción turística<sup>84</sup>. En los diez años subsiguientes, el turístico operó unas treinta veces en el ramal, pudiendo alcanzar en sólo tres ocasiones la estación terminal, debido a las malas condiciones de la vía. Ese fue el último vapor que usó la estructura ferroviaria. “A raíz de un mantenimiento inadecuado y las consecuencias de fuertes lluvias, en 1996 la línea quedaba

---

<sup>83</sup> THOMPSON, Ian. ANGERSTEIN, Dietrich. Op. Cit. Pág. 272.

<sup>84</sup> *Ibíd.* Pág. 289.



transitable sólo hasta Cautín (siete estaciones antes del final) y luego ni siquiera este tramo pudo resistir”<sup>85</sup>.

La desaparición del servicio de ferrocarriles remató la decadencia económica de Lonquimay, originada por la sobreexplotación maderera que se comenzó a sentir en la década de 1970: los suelos, completamente erosionados debido a un nulo manejo forestal, erradicaron la bonanza de la zona. Aquella fuente de riqueza desapareció en pocos años y de su mano todo empezó a decaer. Finalmente, ni el pitazo del tren ni aquel que en los aserraderos marcaba el inicio y término de los turnos, volvieron a despertar a Lonquimay. “Su pasado, recuerda el alcalde de la comuna, Edmundo Fahrenkrog, registra un desarrollo acelerado a medida que se instalaron en sus alrededores faenas madereras. Al retirarse esas faenas, señala, la población debió enfrentar un problema de cesantía que ha promovido desde entonces la búsqueda incesante de soluciones alternativas. Enfrentó, asimismo, golpes de mayor rudeza con la suspensión del servicio de ferrocarriles”<sup>86</sup>.

La vieja ilusión de conectarse a Argentina por riel y ampliar las posibilidades de intercambio económico, que conllevaría a un resurgimiento de la zona, se esfumaron del valle durante el régimen militar, como consecuencia de sus medidas para sellar las fronteras; se reinterpretó el proyecto Trasandino del Sur (FCTS) como una “amenaza” para la “seguridad nacional” y los militares se congratulaban que aquel histórico sueño no se hubiese concretado.

---

<sup>85</sup> *Ibíd.* Pág. 253.

<sup>86</sup> *Diario Austral*. Chile. Sábado 30 de enero de 1988.

El régimen trabajó fuertemente en la optimización del túnel para el tránsito de vehículos. Terminado el túnel mixto, Obras Públicas realizó estudios ingenieriles de la infraestructura interna con el fin de establecer el tonelaje de carga máximo permisible para los camiones, señalando que el uso integral del viaducto permitiría el progreso de Lonquimay. El nuevo reglamento permitió que se aumentara de 15 a 25 toneladas el transporte de carga. En 1988 se realizó un estudio para pavimentar el interior y los accesos, en respuesta a las inquietudes de los sectores productivos y de la comunidad en general. Se invirtieron cerca de nueve millones de pesos en arreglos de mejoramiento pero no se hizo pavimentación.

En 1990, la vuelta a la democracia reabrió las fronteras nacionales y se comenzó a trabajar seriamente en la apertura comercial de Chile hacia los países de la región y del mundo. En junio de 1996 Chile logró suscribirse al Mercosur en calidad de *Estado Libre Asociado* –pudiendo comerciar con este tratado y el resto del mundo-, y las vías terrestres de comunicación internacional ganaron vital protagonismo. Se programaron inversiones en infraestructura de integración económica en los corredores de: Norte Grande, área Central, área Sur, zona de Los Lagos y zona Austral, los cuales conllevarían a la creación de aeropuertos, autopistas, complejos aduaneros, pavimentación y reconstrucción de puertos. El antiguo trazado del Ferrocarril Trasandino por Lonquimay –en la práctica Ramal Púa Lonquimay-, como consecuencia de la pérdida del tren, se convirtió en un proyecto de carretera que, por su ubicación estratégica, se constituía en corredor

bioceánico, siendo una de las vías internacionales que en ese momento logró concentrar la atención de las máximas autoridades del país. “El Túnel Las Raíces tiene una especial importancia dentro del conjunto de proyectos de integración física en que hoy trabaja el Gobierno. La idea es que forme parte de un corredor bioceánico entre el Pacífico y el Atlántico, iniciativa que cuenta con la aprobación del Presidente Frei, según informara a principios de año el Ministro de Obras Públicas, Ricardo Lagos”<sup>87</sup>.

Durante el gobierno de Eduardo Frei Ruiz-Tagle, se destinaron fondos para pavimentar el corredor y sanear la infraestructura del Túnel Las Raíces – parte fundamental de la vía- con el fin de salvarlo de una muerte inminente y programada; su vida útil se había calculado en 50 años desde su habilitación, en 1938, y para aplazar su expiración, se realizaron, desde mediados de los ‘90, reparaciones cada vez más frecuentes; intentos fragmentados para procurar un tránsito expedito y asegurar el éxito de la carretera bioceánica.

“Hoy, esta histórica y gigantesca empresa que ha servido por 67 años, sigue haciendo noticia. El Túnel Las Raíces se ha constituido en pieza fundamental de la Carretera Bioceánica que se construye en Lonquimay, pero su lógico deterioro hace peligrar este megaproyecto de integración impulsado en virtud del Mercosur. Por ello el MOP, junto con la pavimentación del trazado a Villa Liucura, 20 kms antes del paso Pino Hachado, elabora en estos días un estudio de preinversión, como lo indica Pedro Quezada Guajardo, director

---

<sup>87</sup> Diario Austral. Chile. B4, Lunes 25 de mayo de 1998.

regional de Vialidad: 'El Ministerio está preocupado de este tema, ya que se debe habilitar el tránsito que se espera una vez concluido el trazado a Liucura el año 2000'. El estudio de preinversión, se refiere a la pavimentación de su carpeta de rodado, soluciones a las filtraciones del último tramo, iluminación, aireación y drenaje. También se está haciendo un estudio, en etapa primaria, para trazar el túnel por otro punto. Esta alternativa dependerá de su factibilidad, tomando en cuenta los costos que significan comprarlo a Ferrocarriles y su reparación. Por ahora, este oscuro gigante de antaño, que evoca la mejor historia de esta zona, se debe conformar con reparaciones periódicas en espera de la gran obra que significará su habilitación para el año 2000. De ella dependen más de 10 mil personas del Valle de Lonquimay y la realidad de integración del Cono Sur"<sup>88</sup>.

El túnel virtualmente colapsó los primeros días de julio de 1997: aparecieron grandes grietas y perforaciones en el revestimiento de hormigón, y se desprendieron partes de una antigua estructura de madera y material rocoso, con mayor riesgo en los primeros 200 metros de Boca Sur, por efecto de las corrientes subterráneas que permanentemente lo corroen. El túnel, hasta entonces propiedad de Ferrocarriles del Estado, era una amenaza para los más de 500 vehículos que transitaban semanalmente por esa ruta ahorrándose varios kilómetros a través del paso Pino Hachado, que comunica hacia la Provincia del Neuquén en Argentina. Durante una semana, Vialidad Malleco realizó un seguimiento diario de las fisuras, a la espera de que se reunieran los expertos en

---

<sup>88</sup> Diario Austral. Chile. Sábado 1 de marzo de 1997.

Lonquimay y determinar los pasos a seguir. Mientras tanto, se dispuso la continuación del flujo vehicular con una disminución de 40 a 10 kms por hora de velocidad.

A mediados de julio del '97, el MOP contrató los servicios de la empresa Maserco para ejecutar trabajos de emergencia, transitorios; una inversión de 14 millones de pesos para el relleno de los huecos de la bóveda con poliuretano expandido, un material muy adecuado para ese tipo de trabajos, y la instalación de tubos de drenaje de PVC para la evacuación de aguas. Las reparaciones se realizaron durante las noches de un mes, entre julio y agosto, permitiéndose el tránsito por el túnel desde las 7 de la mañana hasta las 23 horas. Paralelamente a los trabajos de emergencia, el MOP adjudicó a la empresa Stradale, la ejecución de un estudio para mejorar el camino Malalcahuello – Lonquimay – Túnel Las Raíces. En seis meses, la empresa determinaría técnicamente si era viable invertir en una reparación integral del túnel, decidirse a construirlo de nuevo o construir otro aledaño, de modo de asegurar en forma definitiva un tránsito seguro y permanente<sup>89</sup>.

La construcción del corredor hasta Liucura tuvo algunas demoras y fue necesario que el MOP y el Gobierno Regional de la Araucanía se pusieran de acuerdo y suscribieran un segundo convenio de programación con el objetivo de terminar la pavimentación; una inversión cercana a los 6 mil millones de pesos a cumplir antes del término del sexenio Frei.

---

<sup>89</sup> Diario Austral. Chile. A8, Viernes 11 de julio de 1997.

La transferencia del túnel de Ferrocarriles al MOP, en ese contexto, era cada vez más urgente para las autoridades, con el fin de hacer más fácil su administración. El traspaso se concretó en diciembre de 1998: el túnel pasó a poder de Vialidad, en virtud del decreto N° 2.550, trámite necesario para la ejecución de la Obra Ruta R-89 Vitoria – Curacautín - Paso Pino Hachado, sector Túnel las Raíces. La indemnización definitiva de la expropiación se fijó en 8.549 millones de pesos<sup>90</sup>.

La empresa Stradale entregó los resultados del estudio encargado por el MOP y propuso mejorar la calzada del túnel colocando una losa de hormigón - manteniendo los rieles del FFCC-; sanear integralmente la superficie y estructura subterránea de la bóveda; y hacer un tratamiento especial a las paredes en las zonas que presentaban filtraciones. La inversión requería 5 mil millones de pesos. En cuanto a la construcción de otro túnel, cuya mejor opción era hacer uno paralelo al existente y a una distancia aproximada de 100 metros al oriente, tenía un costo estimado de 30 mil millones de pesos.

Con estos resultados y calculando el total de las inversiones hechas en reparaciones al túnel, su adquisición y la construcción del corredor bioceánico, la Dirección Regional de Vialidad concluyó que no contaba con los fondos suficientes para seguir invirtiendo en el corto plazo y optó solamente por efectuar trabajos de conservación permanente de la carpeta de rodado granular del pasillo, con el fin de mantener su transitabilidad durante algunos años más,

---

<sup>90</sup> Diario Austral. Chile. A5, Viernes 21 de julio de 2000.

mientras se reunía el dinero necesario para tomar una mejor decisión. Se dio prioridad a la pavimentación del corredor, mientras una demanda vehicular mayor justificara la otra parte de la inversión.



Tren de la Araucanía en Túnel Mixto (1988)



Antigua Estación Sierra Nevada



## 10 Nuevo look

El flujo vehicular por el corredor bioceánico aumenta cada año desde el 2002, como consecuencia de la pavimentación efectuada y entregada hasta el poblado de Liucura el 2001 y hasta el Paso Pino Hachado el 2005. Un tramo total, en su parte chilena, de 179 kms entre la Ruta 5 Sur y la frontera, cuya inversión superó los 30 mil millones de pesos que fueron aportados por el MOP y el Gobierno Regional de la Araucanía.

El creciente volumen de vehículos que transita por esa vía -principalmente transporte internacional de combustibles líquidos y gaseosos, cemento y madera- de gran importancia para la economía nacional, requiere una carretera rápida y segura. Con este objetivo, se realizaron, entre los años 2004 y 2006, trabajos de revestimiento en el Túnel Las Raíces, en un nivel más profundo que todos los anteriores.

Las reparaciones se efectuaron a puertas cerradas entre diciembre del 2004 y mayo del 2005 y luego en forma intermitente durante las noches del 2005 y del primer trimestre del 2006.

Durante el primer período se interrumpió el paso de los vehículos por cinco meses de uno de los años más fríos de la cordillera. En el 2005 el invierno se adelantó sorpresivamente y puso en jaque la estrategia de las autoridades, quienes confiaron en la Cuesta Las Raíces para aguantar al máximo de su capacidad, el tránsito de autos, buses y camiones nacionales e internacionales,

que transportan carga pesada y peligrosa. Durante abril y mayo se supo de algunos accidentes en la cuesta producto de las primeras nevazones, que afortunadamente no pasaron a mayores pero adelantaron la marcha blanca y la inauguración del “nuevo” túnel.

El mejoramiento del pasillo incluyó la reparación de los hormigones de revestimiento de la bóveda y la instalación de una membrana geotérmica con el fin de conducir el agua de las filtraciones interiores hacia los desagües contruidos para evacuarlas. Se pavimentó en hormigón la carpeta de rodado de material granular; una capa de 30 cms de espesor a la que se le calcula una vida útil de 20 años. Además, se instalaron luminarias, citófonos de emergencia y se construyeron nuevas casetas de control y peaje en ambas bocas.

La inversión superó los 3 mil millones de pesos y los trabajos se terminaron a fines de marzo del 2006. Según cifras de Vialidad, diariamente transitan por el túnel poco más de 300 vehículos, de los cuales 70 son camiones que transportan sustancias peligrosas; como medida de seguridad y para mantener una adecuada aireación, se dispuso un horario fijo de circulación para ellos.

Estas faenas de revestimiento sepultaron la antigua imagen del túnel. Pusieron fin al espectáculo de estalactitas y sellaron las grietas enormes, ocultas detrás de una fina capa de cemento, que asomaron íntegras con el sólo ruido de las máquinas operando en su interior. Las nuevas luminarias encendieron la absoluta oscuridad del socavón, en el pasado, conmovedora. Las mismas

espantaron a los supuestos ovnis que turistas y lugareños creían ver desde el interior al acercarse a las bocas; una luz circular correspondiente al fin del túnel, pero que por su disposición y fijeza, no encontraban una explicación lógica entre quienes, por souvenir, se llevaban una experiencia escalofriante. Las luces también cohibieron a los fantasmas que históricamente acompañan el relato de los lugareños. Hay quienes tienen experiencias personales o conocen algunas de familiares o amigos y que al contarlas transmiten un inquietante escalofrío pues estimulan la imaginación para creer que espíritus merodean el pasadizo, especialmente cuando se cruza solo, muy por la mañana o tarde en la noche. “Mi cuñado, que trabajó en el túnel, siempre cuenta que cuando estaba en reposo, cuando ya nadie trabajaba, en la noche por ejemplo, a veces se escuchaba el ruido de la maquinaria funcionando. Una vez escucharon ruido de cadenas y movimiento como si hubiese gente trabajando. Fueron a ver y encontraron un hoyo en el techo, en el medio del túnel, como recién hecho por una perforadora y seguía cayendo aserrín de la piedra. Pero no había nadie”<sup>91</sup>.

La creencia en fantasmas se funda en el recuerdo de numerosas muertes ocurridas dentro del pasillo, cuyos espíritus, según la creencia popular, quedaron por siempre atrapados en el lugar; trabajadores accidentados –como aquellos de la explosión de 1931-, muertos por enfermedad o víctimas del complot organizado de los compañeros. “Seguramente que sí existen fantasmas porque durante la construcción hubo accidentes graves adentro y gente que desaparecía

---

<sup>91</sup> Entrevista a Bacilí Cofré Fuentealba.

en forma sospechosa”<sup>92</sup>. La mano de obra, en pequeña proporción, era provista desde las cárceles de Chile. Algunos obreros eran reos que venían desde Victoria, Santiago y otras ciudades, a cumplir condena. Trabajaban de sol a sol agrupados en cuadrillas. En esos tiempos era usual que se desconociera la identidad de las personas y más, de reos comunes; nadie preguntaba por ellos, nadie los reclamaba, ni se sabía a ciencia cierta quiénes eran. Los encargados de las cuadrillas planeaban entonces la muerte de alguno de ellos en ocasión del pago mensual. De esa forma el jefe podía cobrar un sueldo de más, que era repartido entre los asesinos asistentes. El jefe convencía a sus subalternos con la promesa de algunas monedas extras y generalmente toda la cuadrilla se involucraba en el crimen. La víctima elegida era eliminada de un pedrazo en la cabeza o de un golpe por la espalda, en plena jornada laboral, muerto en el túnel y hecho desaparecer, quizás, ahí mismo. Quien faltara se daba por perdido o se simulaban accidentes para amparar su muerte. “Supongamos que yo sea jefe de una cuadrilla de cinco personas y supongamos que yo recibía 100 mil pesos por cada uno, entonces si yo le digo a mi gente, ya corten a ese, el dinero que recibía por él se repartía entre los que lo mataban. Y así todos los meses. Eso se sabe porque lo decía la gente que trabajó en el túnel”<sup>93</sup>.

Lejos de aquellos tiempos, el túnel reparado luce moderno y casi se abstrae de contexto; el aura fantasmal que junto a su estructura y a su vista

---

<sup>92</sup> Entrevista a José Antivil.

<sup>93</sup> *Ibíd.*

interior, componían un escenario gótico, se esfumaron definitivamente el año 2005.

Los trabajos de revestimiento constituyen un aporte al desarrollo del turismo local al abreviar los tiempos de espera y circulación –cruzarlo disminuyó de 25 a 7 minutos- y otorgan mayor seguridad a automovilistas y transeúntes. Sin embargo ello no es suficiente y cada vez es más evidente el efecto de *cuello de botella* que genera la univiableidad del túnel, ajena a las exigencias de un corredor bioceánico. Consciente de aquello, el MOP, a través de Vialidad, considera los últimos trabajos sólo como una solución provisoria mientras se preparan las condiciones para encarar una solución integral y definitiva.

La creciente demanda vehicular podría justificar la construcción de un segundo túnel o de una carretera descubierta, que la comunidad de Lonquimay y Sierra Nevada mencionan insistentemente. Ellos proponen pavimentar un antiguo sendero maderero utilizado en el pasado por el pueblo pehuenche, que corre sobre el eje mismo del túnel, constituyendo -según ellos-, la mejor posibilidad para lograr la tan ansiada bidireccionalidad, incluso abaratando los costos que significa perforar por otro lado la montaña.

La decisión final será adoptada una vez concluido el *Análisis Integral del Corredor Bioceánico* que la Dirección de Vialidad encomendó a una empresa consultora especializada en mayo de 2006 y cuyos resultados serán entregados a fines del mismo. Mientras tanto, la nueva imagen del Túnel Las Raíces prestará servicio por algunos años sin despojarse plenamente de su rutina original, que

obliga la existencia de un embudo –cual aduana- en el límite comunal. Quienes lo habitan, sienten que este brazo de cordillera es irremediamente una frontera.



Trabajos de reparación del Túnel en 2005



Túnel Las Raíces 2004



Túnel Las Raíces 2006



Corredor Bioceánico



## 11 Las vueltas del Trasandino

Durante las últimas reparaciones hechas al túnel, cuadrillas especializadas sorprendieron a la comunidad de Lonquimay, Curacautín y Victoria, al levantar todos los rieles del Ramal Púa Lonquimay. Según posteriores explicaciones de EFE, esta es una medida que se tomó respondiendo a planes de modernización de la empresa, con el fin de maximizar sus recursos inactivos, según lo cual los rieles serán fundidos<sup>94</sup>. Los habitantes de la zona interpretan esta práctica como una amenaza al sueño aún vigente de concretar el Ferrocarril Trasandino del Sur, dormido por largo tiempo, pero que a partir del año 1990 comenzó a retomar fuerzas.

Para Ian Thompson, el levante de los raíles no significa que el proyecto del Trasandino haya muerto. “El levante de los rieles no significa necesariamente el fin definitivo de un ramal, puesto que la Ley Orgánica de EFE permite a la Empresa vender inmuebles prescindibles, pero no enajenar al mismo tiempo la faja de vía, hasta que la propia vía haya sido levantada. Es decir, el proceso tiene dos etapas, y, en el caso particular del ramal a Lonquimay, se anunció que no se pretende llevar a cabo la segunda de ellas, es decir la enajenación de los terrenos, por seguir con vida el más que centenario proyecto de construir un ferrocarril transandino en el sur, siendo especialmente vigente el interés en la materia, por parte del Gobierno de la Provincia de Neuquén, que formó una empresa,

---

<sup>94</sup> Boletín Mensual de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario. (ACCPF). Marzo 2006. <http://www.accpf.cl/html/pub/bol/mar06.html>.

Patagonia Ferrocanal, para llevarlo adelante. Esa empresa realmente comenzó la construcción de un pequeño tramo, al poniente de Zapala”<sup>95</sup>. De hecho, el sitio web oficial de la Provincia del Neuquén alude en elocuentes frases, fotografías y diseño, al *sueño del Trasandino* y convoca a materializarlo.

A seis años de arrancar el siglo XXI, se negocia la ejecución del trazado, el cual llena la agenda del gobierno de esa provincia Argentina e ilusiona a Chile. El proyecto constituye la única vía férrea transoceánica viable económicamente en toda Sudamérica, de mucho interés para el comercio entre los países de la Región<sup>96</sup>.

Según el Ministro de Empresas Públicas del Neuquén, Alfredo Esteves, el Ferrocarril Trasandino del Sur es considerado por el gobierno provincial como prioritario y estratégico, por lo que el accionar de la provincia para su concreción ha sido constante. “Neuquén ha hecho esfuerzos no sólo en la disponibilidad de recursos económicos y humanos para la realización de distintos estudios y análisis, sino también en el desarrollo de gestiones ante los gobiernos nacionales de la Argentina y Chile, y ante organismos internacionales de crédito”<sup>97</sup>.

Para Chile el trasandino es una quimera dorada pues daría gran proyección económica, tanto a la comuna de Lonquimay, como a las regiones

---

<sup>95</sup> Op. Cit. Mayo 2006. <http://www.accpf.cl/html/pub/bol/may06.html>.

<sup>96</sup> Para Ian Thompson, el único trasandino viable es éste, entre Lonquimay y Neuquén. Por ejemplo, a los brasileños les conviene más bajar sus productos del interior lentamente por el Amazonas: “el río es un medio muy barato aún y las distancias a los mercados transoceánicos son las mismas o equiparables” a los trazados ferroviarios, por lo que la construcción de vías férreas es un costo mayor que no se justifica, pues no se economiza en transporte.

<sup>97</sup>Discurso del Ministro Esteves en el auditorio de la dirección Provincial de Rentas, durante la tercera y última sesión ordinaria de 2005 del Parlamento Patagónico, realizado el viernes 9 de diciembre de ese año.

VIII, IX y X. “A nivel regional se está analizando permanentemente este proyecto, en contacto permanente con las autoridades nacionales y son varios los temas que estamos planteando alrededor de lo que es el sueño del Tren Trasandino”<sup>98</sup>.

Después de 84 años de firmarse el convenio *Barros Jarpa-Noel*, Patagonia Ferrocanal, la Sociedad Anónima creada por el gobierno del Neuquén en 2004 para construir el FCTS, se encuentra ejecutando el primer tramo: un tendido de 9 kilómetros de vías desde Zapala, con una inversión de 6 millones de dólares, un plazo de ejecución de 12 meses y la generación de 80 puestos de trabajo. La segunda etapa está en gestión y son 162 kilómetros, con una inversión de 235 millones de dólares, un plazo de ejecución de 48 meses y una activa participación privada.

En marzo del 2006, el Ministro Esteves del Neuquén declaró, en respuesta al discurso pronunciado por el presidente de ese país, Néstor Kirchner, en la apertura de las sesiones ordinarias del Congreso en el que priorizó al Ferrocarril Trasandino Central, que ese ferrocarril por Mendoza es inviable económicamente, no así el que une Zapala con Lonquimay, cuyas obras ya están en la Zona Franca de Zapala y se está finalizando el contrato. Además Esteves explicó que “el primer dinero que ingrese por la emisión de bonos le dará un curso bastante importante al ferrocarril para llegar rápidamente al arroyo

---

<sup>98</sup> Palabras del alcalde de Lonquimay, Guillermo Vázquez, durante su visita a la provincia del Neuquén, con ocasión del 92° aniversario de la localidad de Zapala, el 12 de julio 2005.

Covunco, que es el principal accidente geográfico del trayecto y donde se construirá un puente muy importante”<sup>99</sup>.

Los raíles argentinos avanzan y llegarían a la frontera en un futuro más bien cercano. En Chile, EFE no desestima disponer nuevo material en el Ramal de Púa si la contraparte completa su distancia. Los habitantes de la zona ya casi no creen ni apuestan esperanzas al proyecto, pero, más de un siglo mediante, es cada vez más real la posibilidad de enrielar el tramo faltante para unir el Atlántico con el Pacífico y conciliarse Chile y Argentina con su sueño histórico.

---

<sup>99</sup> Sitio Oficial de la Provincia del Neuquén. 2 de marzo 2006. <http://www3.neuquen.gov.ar>

## CITAS DE IDIOSINCRACIA CORDILLERANA

## 12 Al Este

Durante el año 2004 tuve la fortuna de cruzar el Túnel Las Raíces una y otra vez y sentir un escalofrío recorrer la espalda, al recordar sus tejidos misteriosos e intercambiar, en varios viajes, los más sabrosos relatos sobre su historia.

Era un lugar que estremecía e inspiraba, fértil, oscuros cuentos de terror. Era el escenario perfecto para una película tenebrosa, para una novela sangrienta. El túnel, fachada de Lonquimay, exhibía, sin eufemismos, las venas andinas de Las Raíces; cruzarlo era penetrar una herida abierta en sus pies. Adentro, se oían y se veían las rocas respirar, mientras evocaban la imagen exterior del gran muro invencible y los pasantes fantaseábamos con un derrumbe inminente a caer sobre nuestro trajín intruso.

La muerte, una habitué del lugar que acecha la vida en la cordillera, parecía rondar el túnel y vigilar su tránsito. Ella mitifica su pasado y al menos hasta el año 2005, eran periódicos los relatos de historias misteriosas que confirmaban las extrañas sensaciones sentidas por mucha gente al estar en su interior y el miedo y temor que surgía entre quienes interrumpíamos su pulso y su oscuridad carente de espacio y tiempo.

Leyendas lo envolvían con inexplicables hechos como queriendo transportarlo a una dimensión fuera de la realidad. Por ello desilusiona saber que no existe literatura que lo evoque –fuera de escasos relatos locales-, que

dejaran plasmadas estas singulares características, borradas físicamente por las últimas reparaciones y prontas a esfumarse de la memoria colectiva de los pobladores.

Estéticamente, el revestimiento del túnel sepultó los rasgos cordilleranos que se imponían desde la entrada a Lonquimay. Mas el disimulo es material y no esencial; la supremacía andina marca la vida humana tajantemente en esa localidad.

Al cruzar la mampara que representa el túnel, es posible palpar un nuevo ritmo, algo más pausado que el de las provincias, y nuevas costumbres, adecuadas al entorno natural. El ambiente es esencialmente frío y seco y el primer letrero, “Bienvenido a Lonquimay: Tierra de Pioneros”, acusa, desde los primeros metros, los atributos inhóspitos del lugar. Pronto surgen las dudas sobre las motivaciones que tuvo el hombre para asentarse en un espacio geográfico tan extremo.

Lonquimay es originalmente una zona indígena, cuyos habitantes pehuenche acogieron a los mapuche que arrancaban de la guerra en el siglo XIX, desde las zonas centrales de Chile y Argentina. El siglo XXI en marcha, los inmigrantes se acercan bajo cierto punto de vista a esa realidad; llegan buscando cambiar el rumbo de sus vidas o por oportunidades puntuales en materia laboral y quienes se quedan lo hacen principalmente atraídos por la geografía del lugar. “Yo me vine a Lonquimay porque tenía que ahorrar. Primero lo vine a conocer porque me habían hablado de él. Entonces como yo tenía que buscar nuevos

rumbos, vine a conocer el pueblo y vine por la Cuesta Las Raíces y cuando yo asomé arriba, miré y me gustó enseguida, su naturaleza, todo y al tiro empecé a buscar casa. Fue una decisión de segundos. No me había hecho ninguna imagen previa muy clara, sólo me imaginaba que era muy lindo según lo que me habían hablado. Y lo que más me gustó fue el hecho que nevara. Yo enseguida me enamoré de Lonquimay”<sup>100</sup>.

La cordillera y el consecuente aislamiento que produce hacia el centro de Chile, parece dejar el pasado antes de Lonquimay.

La geografía es motivo para que los habitantes vivan en constante comunicación con Argentina, conservando lazos de parentesco inmemoriales con esa nación, por vastas generaciones. Durante siglos, se salía de Lonquimay sólo hacia el Este, de espaldas a Las Raíces, a través de un territorio sin fronteras.

Antiguamente, imperaban intensos e importantes intercambios entre los habitantes de uno y otro lado del límite. Eran familias *pehuenche* (del lado chileno) y familias *puelche* (del lado argentino), los únicos habitantes de estos valles. De ello dan cuenta crónicas de viajeros que llegaron hasta allí durante el siglo XIX, investigaciones de historiadores contemporáneos y antiguos, estudios arqueológicos recientes y testimonios de los propios habitantes del lugar. Tanto *puelche* y *pehuenche*, no hacían distinción de carácter nacionalista ni aún impuestas las soberanías respectivas, a fines del siglo XIX. “Hace cien años en

---

<sup>100</sup> Entrevista a Elizabeth Burgos, miembro del *Comité por la Emergencia del Túnel*. 11 de enero 2005. Pueblo de Lonquimay.



Lonquimay no había otra propiedad que la de los propios indígenas y ni siquiera estaba clarificada la demarcación del territorio chileno y argentino”<sup>101</sup>.

Estas alturas de cordilleras, bosques y nieve, fueron la protección de los pueblos originarios de ambas naciones, por varios años. Durante la *Pacificación de la Araucanía* -homóloga y simultánea a la *Guerra del Desierto* del lado Argentino-, “la mayor ventaja de las que tenía este vasto territorio era su interposición entre las pampas argentinas y la Araucanía, que permitía a sus moradores participar en la correrías que hacían sus vecinos, tanto sobre la frontera argentina como sobre la chilena, manteniendo entre estas apartadas tribus el espíritu nómada y depredador; presentándoles facilidades de comunicaciones entre sí y perspectivas de refugio aparentemente inexpugnables, cuando sus propios territorios llegasen a ser sometidos a las respectivas autoridades”<sup>102</sup>.

Hasta la cordillera subieron los mapuche de la zona central de Chile - mayoritariamente de Victoria- y los de las zonas de Alto Valle y Neuquén, de Argentina, arrancando de la guerra y fueron acogidos por los *pehuenche*. Se produjo un intercambio, una asimilación de culturas por parte de cada grupo y finalmente una simbiosis. Conservaron, esencialmente, el inquebrantable equilibrio en su relación con la naturaleza: dos mundos inseparables, articulados a través de lo que los pueblos indígenas del planeta definen como *Cosmovisión*.

---

<sup>101</sup> BENGOA, José. Quinquén: 100 años de Historia Pehuenche. Pág. 38. Ediciones ChileAmérica CESOC. Santiago de Chile, 1992.

<sup>102</sup> BENGOA, José. Op. Cit. Pág. 19.

En 1882 el Estado de Chile tomó posesión de esas tierras, debido principalmente a la necesidad de contrarrestar las incursiones del ejército argentino que, en su afán de persecución contra los *pehuenche*, ingresó en varias oportunidades a territorio chileno. Fue el Teniente Coronel Ingeniero de Guardias Nacionales, Martín Droully, quien estuvo a cargo de la expedición militar y de la fundación de los fuertes de Nitrito, Lonquimay y Liucura<sup>103</sup>. En sus memorias, Droully da cuenta de la necesidad de ocupar esta franja por parte del gobierno chileno y de hacer efectiva su posesión. Ésta se logró tardíamente por las dificultades físicas del lugar. Lonquimay fue uno de los últimos rincones colonizados en Chile y no estuvo exento de capítulos sangrientos, de conflictos entre los habitantes originarios y quienes fueron autorizados por los gobiernos a ocupar territorios que parecían vacíos.

Las comunidades *pehuenche*, luego de estos episodios, quedaron en precarias condiciones de tenencia de la tierra, a pesar de hacer uso ancestral de ella, debido a que los nuevos propietarios impedían cualquier acto legal de radicación definitiva y presionaban para lograr su expulsión. La radicación con título de merced de las comunidades *pehuenche*, celebradas durante el siglo XX, fue parcial e inconclusa; prevaleció en gran medida la propiedad particular no indígena –tomada de tierras indígenas–, y no se consideró el número real de las tierras demandadas por las comunidades.

---

<sup>103</sup> En “Colonización de Lonquimay con Chilenos Repatriados desde Argentina en 1896”, documento elaborado por Sergio Venegas Aedo, profesor de Historia y Ciencias Sociales del Liceo C-14 de Lonquimay.

Simultáneamente, los grandes fundos particulares, mal administrados por sus dueños, fueron ocupados por inquilinos, arrendatarios y medieros chilenos, quienes en gran número se adueñaron de las tierras por ellos trabajadas y semi abandonadas por los patrones.

Estos primeros habitantes no mapuche de la zona son los llamados colonos<sup>104</sup>. Ellos, al igual que las familias mapuche-pehuenche que quedaron separadas por la frontera y la nacionalidad una vez ejercidas las soberanías en Chile y Argentina a fines del siglo XIX y cuyos nombres se repiten y coinciden a ambos lados del límite, tampoco consideran los límites nacionales como estrictamente naturales y absolutos. Ellos aseguran que por mucho tiempo les fue más fácil cruzar Los Andes hacia Argentina en busca de provisiones y trabajo, que cruzar Las Raíces por ser ésta más peligrosa, más alta y más incierta la posibilidad de encontrar empleo en el propio país. Las Raíces sí representaba una frontera natural, paradójicamente, hacia Chile. “Se trabajaba mucho para la Argentina. Y esa era otra cosa bien interesante porque la juventud o la gente que tenía que trabajar para subsistir, vender su trabajo, lo hacía para la Argentina. No como lo hacemos ahora que salimos para Copiapó, Rancagua o San Felipe, que es algo nuevo, de unos 20 ó 25 años atrás no más. Yo salí mucho para Argentina, la primera vez tenía 23 años (en 1966). Me fui a trabajar al Valle de Río Negro y Neuquén, en la fruta, las manzanas. La riqueza del Valle de Río Negro y

---

<sup>104</sup> En Lonquimay, el 45% de la población actual es de origen mapuche-pehuenche y el 55% es no-mapuche. Dentro de este grupo casi el total corresponde a familias *colonos* (primeros habitantes no mapuche de la zona) y un pequeño porcentaje a chilenos recientemente asentados en la comuna.

Neuquén es la producción de manzanas de exportación. Salí porque no encontré trabajo aquí en Chile. Un poco por las distancias, la falta de comunicación, por ejemplo las cartas nos llegaban con un mes de atraso, eso era lo común en el sistema de correos, el atraso. Entonces yo me fui para Argentina como se iban todos los demás, pero aparte de ir a trabajar la gente a la Argentina, que se fueron familias enteras, también se iba a buscar mercadería porque era muy tentador el negocio, muy rentable, de comprar y traer y vender aquí, entonces había mucho contrabando, mucha cosa que se hacía así”<sup>105</sup>.

La población de Lonquimay vive en constante comunicación con las provincias limítrofes argentinas, donde radican parientes y amigos. De hecho, entre los colonos, un número importante llegó a Lonquimay desde ese país. “Venían los argentinos a veranar<sup>106</sup> a esto porque se creía que pertenecía a esa República, por el cordón de cordillera éste que encierra (Las Raíces) y es más alto que el otro (Los Andes)”<sup>107</sup>. Algunos se quedaron –obligados o no-, obteniendo posteriormente títulos de propiedad, como fue el caso de los *repatriados*, chilenos de origen, que fueron expulsados de Argentina por representar un peligro a la soberanía al no querer someterse a las reglas de esa nación.

---

<sup>105</sup> Entrevista a Bacilí Cofré Fuentealba.

<sup>106</sup> *Veranear* es una actividad socio-económica que practican, principalmente, las familias del campo durante los meses de verano, consistente en subir a las partes más altas de la montaña con el fin de dar forraje a los animales (caprinos, bovinos, caballares, ovinos, aves, etc.), recolectar piñones y hacer leña y madera, tanto para autoconsumo como para la venta.

<sup>107</sup> Entrevista a Leovigildo Aroca Catalán.

No es de extrañar entonces que la comuna sea más famosa en Argentina que en nuestro país, como de hecho lo es, o que el mate amargo, el *che* y la montura de bastos se encuentren en ambos lados de la frontera.

“Hasta no ha mucho corría el nacional argentino, confundido con el peso chileno y había gran influencia argentina, lo que aún se deja sentir en la verba y modalidad de vestir”<sup>108</sup>. “Dado la proximidad territorial y por el hecho de producirse en los meses de verano, un verdadero éxodo de familias chilenas hacia los centros frutícolas de Argentina, por vía laboral, regresando normalmente a fines de Marzo, se vestía en muchos casos la típica tenida gaucha: bombacha, bota carrujada o alpargatas, rastra o cinturón, boina vasca y pañuelo al cuello y con un marcado acento en el lenguaje, propio del habitante trasandino *che*. Muchos jóvenes adquirirían la típica montura de bastos, propia de los jinetes de las pampas, luciendo con orgullo su estampa de pseudo gaucho argentino cautivando a la dama de sus amores, hábiles jugadores de Truco y diestros en el manejo de la guitarra para acompañar una milonga, un gato o chamamé o para declamar los tradicionales versos de *Martín Fierro* de José Hernández”<sup>109</sup>.

---

<sup>108</sup> Revista En Viaje N°159. Santiago, Chile. Pág. 58. Enero 1947.

<sup>109</sup> ARROYO Rojas, José. Op. Cit. Pág. 15.

### 13 El tiempo circular

Las familias mapuche-pehuenche y no mapuche, que componen la población de Lonquimay, comparten costumbres cotidianas y elementos esenciales que las conectan estrechamente, a pesar de la determinación racial que marca una diferencia incontrarrestable. Ambos grupos viven en constante intercambio cultural.

Los colonos imitaron la economía y modo de vida pehuenche; aprendieron, observándolos, a sobrevivir en la montaña. Rescataron la antigua tradición de *veranear*, la economía pastoril, el sistema de pequeños cultivos y a recolectar el piñón, fruto de la araucaria, árbol sagrado de la cultura original. Muchos colonos entienden a cabalidad el mapudungún y comparten con familias indígenas sus ceremonias tradicionales. Por su parte, los pehuenche, tuvieron que adaptarse a la cultura dominante y por ejemplo, mandar a sus hijos a escuelas donde aprenden, en español, la cultura occidental.

Pero sobre todo, ambos grupos viven inmersos en el entorno que los cobija y parecen seguir su pulso natural. A través de las labores cotidianas, en estrecho contacto con la naturaleza, los habitantes reconocen por ejemplo, cuán crudo será el invierno. La araucaria, árbol sagrado, centro de ritos pehuenche y símbolo de esa cultura, predomina en las partes más altas de la cordillera y atrae hasta allí a los hombres en busca de sus frutos. Las cabezas de piñón abundan y son más

grandes y pesadas según es más frío y difícil de soportar el invierno que llega; habrá que guardar el *pehuén* como una reserva vital.

El respeto a la naturaleza y la acertada interpretación de sus signos, es vital para sobrevivir en Lonquimay<sup>110</sup>. Las actividades humanas están supeditadas a lo que ella dispone. Por eso no calzan allí ciertos conceptos ni modelos de desarrollo foráneos, por cuanto éstos no toman en cuenta las dinámicas del entorno. Los habitantes, en concierto con el medio y adaptados a sus ciclos, viven a un ritmo de vida especial, distinto a cualquiera de los extramuros, incluso diferente de Curacautín, la comuna vecina.

En Lonquimay el tiempo parece no avanzar al ritmo de los minutereros de un reloj, sino más bien responder a la concepción circular del kultrún mapuche<sup>111</sup>, cuya imagen sensorial es la de un círculo en perpetua rotación (contrario a los minutereros del reloj). Según esta lógica, el tiempo se devuelve, es reversible y recuperable. Dentro de esta concepción, no calzan los horarios rígidos ni la optimización del tiempo en pos del trabajo. No se utiliza el concepto de *productividad*.

La modernidad –avizorada por primera vez en los vapores del tren- penetró a través de artefactos electrónicos y de la burocracia estatal -en la etapa del *Progreso-*, pero aquella basada en el modelo neoliberal, no logra irrumpir.

---

<sup>110</sup> Los pehuenche mantienen un conocimiento profundo sobre sus procesos y recursos (usos de plantas medicinales, comportamiento de animales y flora, etc.).

<sup>111</sup> Tamborcillo redondo de madera cubierto con cuero de caprino y relleno con semillas y piedrecillas que representa el Universo del mapuche, el simbolismo de la concepción del planeta y los componentes de la familia creadora.

Según este modelo, “el ajuste automático de las fuerzas económicas se basta a sí mismo; es una esencia autónoma y autárquica; los individuos y sujetos reales, ante ella, sobran: su esencia propia, si alguna vez la tuvieron, se anonada. Su inesencialidad los convierte en una incómoda adherencia exterior al proceso económico; una periferia que no tiene más historia que su adaptación perpetua a la ética superior del mercado”<sup>112</sup>. Es decir, el mercado ejerce hegemonía en todo el campo propio de las relaciones humanas, e incluso invade sus entrañas, desagregando el tejido asociativo de la sociedad, privando de su esencia a los sujetos: se produce una ruptura creciente de los vínculos básicos de asociatividad, como pueden ser aquellos comunitarios, solidarios, nacionales, y aún familiares. La integración social, descansa en la capacidad del mercado y sus mecanismos de autorregulación. Es decir, el mercado desplaza al Estado y con él, al sistema político, para normar los conflictos de interés entre los actores sociales. Al mismo tiempo, la política se distancia de la sociedad civil y el rol de los actores queda supeditado exclusivamente a la relación que puedan establecer con el mercado, para unos más favorable que para otros<sup>113</sup>.

Este paradigma no logra conquistar el espíritu de Lonquimay, ni instalarse en su sistema de vida. Entre otros factores, el dinero es tan escaso que muchas veces ni siquiera se utiliza: el *trueque* sigue vigente por sobre las leyes del

---

<sup>112</sup> SALAZAR, Gabriel. Los límites históricos de la modernidad (neo) liberal en Chile. En Cuadernos de Historia N°12. Pág. 110. Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Chile. Diciembre 1992.

<sup>113</sup> Para legitimar la modernidad durante el actual período democrático, los defensores del modelo neoliberal, construyeron un nuevo diagnóstico; “no se habló más de *modernización* o *desarrollo* sino de *discurso de la modernidad* y, entre los intelectuales, se inició el debate de la *postmodernidad*”. (SALAZAR, Gabriel. Op. Cit. Pág. 100).



mercado. La solidaridad y la reciprocidad, apeladas en estas condiciones, básicas para sobrevivir, son principios que se contraponen a los “valores” de la modernidad como la individualidad<sup>114</sup> y la competencia.

La disciplina histórica dice que, en un mismo momento, diversas comunidades pueden presentar distintos grados de evolución; dicho de otra manera, hay sociedades que viven en momentos anteriores y que podrían homologarse a nuestros ancestros, o a nosotros mismos en épocas pasadas. Tal es el caso de la población rural respecto a la urbana en Chile y la realidad de Lonquimay uno entre mil ejemplos, siendo muy similar a la de otras localidades apartadas del territorio nacional, que poco contacto tienen en su vida cotidiana con el centro. En esos lugares, el modelo económico que rige en los centros urbanos del resto del país, no es compatible con el entorno social, económico, político y cultural, siendo un factor determinante, la carencia de vías adecuadas de comunicación. Esto provoca una suerte de aislamiento, habitual en lugares donde la geografía es hostil o accidentada, es decir a lo largo y ancho de Chile, como es el caso de Lonquimay, o como se pudo apreciar en la *tragedia de Maihue*, Décima Región<sup>115</sup>.

Los lonquimayinos sienten que viven en una *república independiente* y se enorgullecen de sobrevivir por sus propios medios, las dificultades que año a

---

<sup>114</sup> Según el cientista político estadounidense, Francis Fukuyama, el capitalismo liberal exacerba el individualismo hasta niveles *megalothymicos*. (Megalothymia= necesidad magnificada de reconocimiento social, utilizando para ello cualquier medio: poder, riqueza, exotismo, exhibicionismo, etc.).

<sup>115</sup> En ese lugar, rodeado de lagos, el transporte de carga y pasajeros se hace en barcazas. Una de éstas volcó por sobrepeso el 27 de noviembre del 2005, causando conmoción nacional: 6 personas murieron y 11 desaparecieron.

año les presenta la montaña. “Aquí hay que ser más *aperrado* que en otros lugares para vivir. Hay que tomárselo todo con mucha calma, como guardando energías para superar los momentos más difíciles. Por ejemplo para los inviernos blancos o como cuando hizo erupción el volcán (Lonquimay)<sup>116</sup>. Son cosas climáticas que te embarran la onda del año. De un viaje la naturaleza arrasa con todo. Entonces esas condiciones que son tan impredecibles y tan drásticas a la vez, te acaban. Pero son momentos nada más. Los otros momentos son especiales”<sup>117</sup>.

“Nooooo, aquí si hace frío señorita. Para el último terremoto blanco la nieve me llegaba hasta el pecho. Ya estaba linda la pinalería y ahí llevábamos a los animalitos para darles pasto, todos los días. Había que cuidarlos todo el rato, pero igual se nos murieron diecisiete corderos, los pobrecitos tenían la pura cabeza afuera no más. Es que ‘Lonquimay se aísla como un pozo cuando se larga a nevar’<sup>118</sup>”<sup>119</sup>.

El aislamiento es un fenómeno normal en Lonquimay ya que al poseer la superficie territorial más extensa de la novena región, los centros poblados – como su centro Lonquimay- se sitúan muy apartados de las localidades rurales de menor población como Mitrauquén, Quinquén, Pehuenco y otras, y en invierno muchas veces las condiciones climatológicas impiden las comunicaciones entre ellas y entre la comuna y el centro de Chile.

---

<sup>116</sup> La erupción ocurrió el 25/12/1988 y dio nacimiento al Cráter Navidad, bautizado así por la fecha.

<sup>117</sup> Entrevista a Hada Schweitzer Aravena.

<sup>118</sup> Verso del poema *Villa Portales*, del *cantautor lonquimayino*, Leovigildo Aroca Catalán.

<sup>119</sup> Entrevista a Leovigildo Aroca Catalán.

Descontando las desventajas, el aislamiento es positivo para la creatividad y el ingenio. En Lonquimay habitaron personajes como Leovigildo Aroca, pariente directo de la familia Frei, los mismísimos presidentes. O como Felino Aroca “que vive en las montañas y caza leones: los agarra, les mete la mano por el hocico hasta la cola y los da vuelta”<sup>120</sup>. Eduardo Frei Ruiz-Tagle tiene varios primos en Lonquimay. Entre ellos, tres hermanos genios locos que querían llegar a la luna y prometían hacerlo antes que los rusos y los norteamericanos. Presurosos, construyeron un cómodo cohete de lata según cálculos añosos que, aseguraban, eran de máxima exactitud. Llegarían a la luna y serían héroes históricos de fama mundial. Pero la cantidad de energía calculada para cruzar el cielo y llegar al espacio, falló. El día del despegue, ni toda la leña del bosque pudo impulsarlos más allá de la punta de los árboles. El despegue fue una explosión que los lanzó por el aire y los dejó muy malheridos<sup>121</sup>.

Frei hijo visitó la comuna cuando era Presidente de la República y no se olvidó de ir a ver a sus primos, los gnomos de La Puntilla.

Definitivamente, la modernidad irradiada desde los centros urbanos no logra instalarse por completo en el campo, ni aún en el siglo XXI. “En América Latina, las tradiciones aún no se han ido y la modernidad no acaba de llegar”<sup>122</sup>. Lejos de representar un problema, ese es un tema de nula trascendencia en Lonquimay: “si nosotros nos comparamos con la línea de tiempo normal, sí

---

<sup>120</sup> Conversaciones con Leovigildo Aroca y Enrique Schweitzer.

<sup>121</sup> Famoso relato oral.

<sup>122</sup> GARCÍA Canclini, Néstor. *Culturas Híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Pág. 13. Editorial Grijalbo. México, D.F. 1990.

estamos atrasados; pero ¿atrasados de qué?, si no necesitamos nada más para vivir”<sup>123</sup>.

---

<sup>123</sup> Entrevista a Hada Schweitzer Aravena.

## BIBLIOGRAFÍA

## ENTREVISTAS PROPIAS

1. Elizabeth Burgos. 11 de enero 2005. Pueblo de Lonquimay.
2. Verónica Gaete. 18 de enero 2005. Pueblo de Lonquimay.
3. Desiderio Cárrialo Marillán. 24 de enero 2005. El Naranjo, Comuna de Lonquimay.
4. Celestina Marillán. 1 de febrero 2005. El Naranjo, Comuna de Lonquimay.
5. Segundo Carilao Marillán. 1 de febrero 2005. El Naranjo, Comuna de Lonquimay.
6. Juan Nova. 10 de febrero 2005. Pueblo de Lonquimay.
7. Hada Schweitzer Aravena. 20 de febrero 2005. Pueblo de Lonquimay.
8. José Antivil. 21 de febrero 2005. Sierra Nevada, Comuna de Lonquimay.
9. Bacilí Cofré Fuentealba. 23 de febrero 2005. Pueblo de Lonquimay.
10. Gonzalo Gómez. 28 de febrero 2005. El Tallón, Comuna de Lonquimay.
11. Gildo Aroca Catalán. 10 de marzo 2005. Rucamanque, Comuna de Lonquimay.
12. Martín López Pino. 11 de marzo 2005. Rucamanque, Comuna de Lonquimay.
13. Ian Thompson. 28 de septiembre 2005. Santiago.
14. Conversaciones con Enrique Schweitzer Aravena.

## FUENTES DOCUMENTALES

### a) LIBROS

1. ALBARRÁN, R. DEDES, D. LAGOS, A. MORALES, O. RAMOS, R. TOLEDO, R. Imaginarios Urbanos: Microrrelatos de la Ciudad. Seminario de Grado conducente a la Licenciatura en Comunicación Social. Universidad de Chile. Santiago, 2000.
2. BENGÓA, José. Quinquén: 100 años de Historia Pehuenche. Ediciones ChileAmérica CESOC. Santiago de Chile, 1992.
3. GARCÍA Canclini, Néstor. Culturas Híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad. Editorial Grijalbo. México, D.F. 1990.
4. ESCUDERO, Rubén. DE CEA, Joaquín. Factibilidad Económica del sector chileno del Ferrocarril Trasandino Sur Lonquimay-Zapala. Memoria de grado para optar al título de Ingeniero Civil de Industrias con Mención en Química. Universidad Católica de Chile. Santiago. 1971.

5. SALAZAR, Gabriel. Los límites históricos de la modernidad (neo) liberal en Chile. Cuadernos de Historia N°12. Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Chile. Diciembre 1992.

6. THOMPSON, Ian. ANGERSTEIN, Dietrich. Historia del Ferrocarril en Chile. DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Santiago. Segunda Edición, 2000.

## **b) PUBLICACIONES PERIÓDICAS**

1. Diario La Mañana. Santiago de Chile. Sábado 21 de mayo de 1932.
2. Revista En Viaje N° 153. Santiago, Chile. Pág. 59. Julio 1946.
3. Revista En Viaje N° 159. Santiago, Chile. Pág. 58. Enero 1947.
4. Diario Prensa del Sur. Chile. 25 de enero de 1956.
5. Diario Austral. Chile. 14 de febrero 1981.
6. Diario Austral. Chile. 25 de febrero 1981.
7. Diario Austral. Chile. Sábado 30 de enero de 1988.
8. Diario Austral. Chile. Sábado 1 de marzo de 1997.
9. Diario Austral. Chile. A8, Viernes 11 de julio de 1997.
10. Diario Austral. Chile. B4, Lunes 25 de mayo de 1998.
11. Diario Austral. Chile. A5, Viernes 21 de julio de 2000.
12. Diario El Mercurio. Chile. Sección Visión Nacional, pág. 6. Miércoles 25 de abril de 2001.

## **c) DOCUMENTOS**

1. ARROYO Rojas, José. Revista Centenario de Lonquimay. "Una Reseña Histórica". Lonquimay, Chile. 25 de enero 1997.
2. CARRILLO, Hernán. PLADECO. Plan de Desarrollo Comunal 2002 - 2007. Lonquimay, Chile. 2002.
3. QUIRÓS, Gabriel. Túnel Las Raíces. Conferencia dictada en el Instituto de Ingenieros de Chile el 2 de junio de 1932. Imprenta Nascimento. Santiago, Chile. 1932.
4. ZANGHELLINI, Ángel. Informe sobre trabajos Túnel. N° 128. Túnel Las Raíces, 29 de agosto 1933.
5. ZANGHELLINI, Ángel. Memoria sobre desarrollo, organización y gastos de la construcción del Túnel. Informe N° 223. Túnel Las Raíces, 31 diciembre 1933.

6. ZANGHELLINI, Ángel. Biografía y Actuaciones. Santiago, Octubre 1975.
7. Dirección General de Obras Públicas de Chile. Departamento de Ferrocarriles. Túnel Las Raíces, en el ferrocarril a Lonquimay. Sociedad Imprenta y Litografía Universo. Santiago, Chile. 1929.
8. Informe Brüggén. Santiago, 20 de marzo de 1929.
9. VENEGAS Aedo, Sergio. Colonización de Lonquimay con Chilenos Repatriados desde Argentina en 1896.
10. Carta enviada al Diario Austral por Miguel Pérez Aravena.
11. Relato “La Gran Sorpresa” del comerciante de la zona, Miguel Orrego.

#### **d) SITIOS WEB**

1. Boletín Mensual de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario. (ACCPF). <http://www.accpf.cl/html/pub/bol/mar06.html>.
2. Sitio Oficial de la Provincia del Neuquén. <http://www3.neuquen.gov.ar>.
3. [www.victoriachile.com/reportajes](http://www.victoriachile.com/reportajes)