

El ferrocarril de Pichi-Ropulli a Osorno

Al presente se encuentra terminada la línea férrea que une el punto llamado Pichi-Ropulli con la ciudad de Osorno i que forma la continuacion de la gran línea de Valdivia al sur, o mas bien dicho, es un trozo intermediario de 68,100 metros de longitud entre la última ciudad nombrada i Puerto Montt.

El ferrocarril que pasamos a describir es seguramente, i sin discusion, la mas hermosa línea férrea de toda la República.

Supera a todas las construidas hasta hoy día bajo todo punto de vista; trazado, construccion, magnitud de las inmensas obras de arte, puentes, cortes, terraplenes; i finalmente belleza incomparable del paisaje que recorre.

Sin duda que no son muchas las personas residentes en esta que hayan visitado esa línea; i seria de desear que muchas lo hubieran hecho para que se convencieran plenamente de lo que decimos.

Con una simple ojeada en el mapa se nota que este ferrocarril es el mas austral de Sud-América; por consiguiente, es fácil darse cuenta de las dificultades que ha sido necesario vencer para construir esta obra, en esas rejiones tan apartadas de los grandes centros del país, donde son tan costosos los trasportes de todo el material necesario para su ejecucion.

La realizacion de esta magna empresa ha sido llevada a cabo, gracias a la actividad desplegada por don Manuel Ossa, contratista de la línea, siendo jefe de la inspeccion técnica por parte

de la Direccion de Obras Públicas, el ingeniero don José Antonio Vadillo.

La línea será definitivamente entregada a la Direccion Jeneral de Obras Públicas a mediados del presente mes de Febrero, venciendo el contrato solamente en Abril próximo; de modo que el contratista se adelanta dos meses a las condiciones estipuladas. Segun nuestros datos don Manuel Ossa, es el único que ha podido hasta ahora realizar sin tropiezo un contrato tan importante de construcciones de ferrocarriles, i llevarlo a cabo con la perfeccion exijida, lo que seguramente hace alto honor a un contratista chileno.

Para todo se requiere trabajo, pero es aquí en esta obra donde se nota esa administracion modelo, ese órden perfecto en la contabilidad, que permite, a cada instante, con una simple inspeccion de los libros, imponerse de lo que se efectuaba diariamente, i que cualquiera persona, mas o ménos entendida en esta clase de negocios, queda admirada de la intelijencia i tino del que ha sabido dirigir este inmenso arsenal.

En verdad es digno de admiracion el trabajo realizado durante poco mas de tres años de constante trabajo; es preciso imaginarse lo que es haber removido mas de tres i medio millones de metros cúbicos de tierra, como ha sucedido allí; con desviaciones de rios i esteros de no poca consideracion; construir un gran número de puentes, alcantarillas, machones de concreto los unos i tubulares de fierro rellenos de concreto los otros, en rios donde la profundidad de las aguas no bajaba de 7 a 10^{ms}, i con vertijinosas corrientes; se encuentra tambien en esta línea inmensos viaductos de madera, o lo que se llama pilotajes, en curva, i de una construccion elegante i firme.

Pasamos a dar una descripcion completa de esta línea, que hace poco hemos visitado i recorrido en toda su estension.

—El trazado primitivo de los ferrocarriles de Valdivia al sur forma parte del estudio que el ingeniero don V. Aurelio Las-

tarría hizo desde el año 1884 a 1887; se divide en dos secciones:

La primera de Valdivia a Pichí-Ropulli, la cual está en vía de construcción por el contratista señor Adolfo Nicolai, la segunda de Pichí-Ropulli a Osorno ya terminada.

Es probable que en el próximo año se inicien los estudios de Osorno a Puerto Montt, último trozo del ferrocarril central de Chile en el sur.

El trazado de la segunda sección ha tenido importantes modificaciones sobre el estudio primitivo del señor Lastarria, sobre todo en la parte comprendida entre la ciudad de Osorno i el río Pilmaiquén, i también una aunque no tan importante entre La Unión i Pichí Ropulli.

El klm. 0 comienza pues en el punto llamado Pichí-Ropulli, situado en medio de inmensos bosques tupidos de árboles gigantescos; saliendo de este punto la línea recorre la falda de varios cerros donde se notan cortes i terraplenes bastante importantes; a uno i otro lado de la vía siempre bosques impenetrables; se ven hermosos robles de dimensiones colosales i un sin número de otras clases de árboles i arbustos; la vegetación en esas comarcas no tiene igual en el resto de Chile.

Llegando al klm. 15,200 nos encontramos con el primer puente de acero de 25 metros sobre el río Llojellhue, que la línea atraviesa tres veces a causa de las sinuosidades del río, i en efecto en el klm. 17,800 se encuentra el segundo puente, de tres tramos i de 130^{ms.} de longitud, igualmente de acero; en fin, en el klm. 22,400 el tercer puente sobre el mismo río i de 44^{ms.}

En el klm. 24,400 se encuentra la ciudad de La Unión, pueblo de dos mil quinientos habitantes i muy pintoresco visto desde la estación del ferrocarril.

Varias fábricas establecidas, casi todas de industriales alemanes, forma la mayor parte del comercio de esta localidad, i la cual seguramente perderá su importancia cuando esté termi-

nada toda la línea entre Valdivia i Osorno, pues que pasará a ser una simple estacion intermediaria.

La línea sigue de La Union al sur en direccion bastante recta, la vejetacion como es natural es hermosa en esas rejiones, se ven grandes potreros i los bosques ya desaparecen.

Llegando al klm. 29,400 encontramos el Rio Bueno sobre el cual se ha establecido un hermoso puente de acero i de 110^{ms.} de lonjitud, que descansa sobre 2 pares de tubos de metal rellenos de concreto i sobre dos estribos tambien de concreto.

Saliendo del puente i a continuacion de éste, se encuentra el primer viaducto de madera de 600^{ms.} metros de largo; es una construccion a la vez sólida e importante, que presenta toda clase de garantías para la seguridad del tráfico.

Entre este último rio i el Pilmaiquen que le sigue es donde se encuentra el corte mas inmenso, puede decirse, de todos los ferrocarriles chilenos. En efecto, el movimiento de tierra ha sido para este corte de unos 333 mil metros cúbicos, i tiene una lonjitud de cerca de 800 metros en curva; llegamos al puente sobre el rio Pilmaiquen; klm. 23,450, exactamente igual al del rio Bueno, con la única diferencia que descansa sobre magníficos machones todo de concreto, imitando la piedra canteada, en lugar de tubos rellenos. Estos machones han dado mucho trabajo al contratista, a causa de que las dificultades de ejecucion han sido mui grandes, pues las creces de los rios del sur en invierno son considerables i las corrientes mui fuertes.

Aquí del mismo modo que en el puente anterior se encuentra a continuacion otro inmenso viaducto o pilotaje de madera de 800^{ms.} de lonjitud, igual en construccion al que existe pasando el puente del rio Bueno.

La línea sigue casi paralelamente el rio hasta llegar a la estacion de Puerto Nuevo en el klm. 37,100, situado sobre el mismo rio Bueno, i es por donde actualmente se hace el tráfico para comunicarse con Osorno. En efecto, bajando este rio i a un klm.

i medio se encuentra el puerto de Tiumag donde llegan los vaporcitos de la compañía Sud-Americana i de la Asociación de Armadores, que salen de Valdivia; como en Puerto Nuevo, existe un muelle bastante adecuado, a veces los vapores llegan hasta este mismo punto para desembarcar la carga para el ferrocarril.

Puerto Nuevo será, pues, una estación de gran importancia una vez establecido el tráfico entre Valdivia i Osorno.

En el klm. 43.100 se encuentra otro puente metálico sobre el Cuinco de un solo tramo i de 37^{ms}.

En todo el trayecto entre Puerto Nuevo i Osorno la línea que se compone de largos trozos en recta i grandes curvas está a la fecha totalmente terminada i cerrada en toda su estension; el lastre que se ha empleado es de mui buena calidad i la línea es sumamente suave.

En fin, llegando al klm. 66.850 encontramos un hermoso viaducto de concreto sobre la quebrada de Pilauco a la entrada de Osorno; desde aquí se descubre un agradable panorama de la ciudad i de sus verdes campos de los alrededores.

A 150^{ms}, mas allá del viaducto está el puente sobre el rio Damas, en curva, i de 100^{ms}, de longitud, compuesto de dos tramos.

Pasado este punto se penetra en la misma ciudad de Osorno, la línea sigue una calle importante de la ciudad hasta llegar a la estación de término que es en el klm. 68.100.

Tal es la longitud total de esta línea, que es, como hemos dicho, la mas hermosa i la mejor concluida de toda la República; una línea que puede servir de modelo para todas las futuras i para las que están en vía de ejecución.

El tiempo empleado en la obra ha sido solo pues, de mas de 3 años, ménos las estaciones i dependencias que no se han hecho, debido a que no fueron incluidas en el contrato, pero que se construirán dentro de poco una vez recobrada la línea. El promedio

diario de los trabajadores ha sido de 800, contando todo el personal.

La línea Decauville empleada en los trabajos ha sido de 27 kms. por mitad de $m. 0.60$ i $m. 0.50$, con 300 carros de medio i tres cuartos metros cúbicos; i con 120 mulas para el transporte.

Con estos elementos es con lo que se han hecho terraplenes de 110 mil metros cúbicos i cortes de mas de 300 mil.

La albañilería de las obras de arte ha sobrepasado de 30 mil metros cúbicos i casi toda de concreto, en esto está comprendido un puente de arco para paso superior, con un claro de 10 metros, lo que constituye una obra de no poca importancia.

Esto es lo que, al correr de la pluma, podemos decir por ahora de la magnífica línea de Píchi Populli a Osorno; i terminamos nuestra narracion felicitando calurosamente al contratista don Manuel Ossa por el empeño i actividad que ha sabido desplegar para realizar esta hermosa empresa, como asimismo a los ingenieros del gobierno que dirijieron el trabajo.

E. LABATUT.

Santiago, Febrero 1.º de 1896.
