

Monografía del Ferrocarril de Freire a Cunco

POR

E. R. P.

Estudios.—Por decreto supremo N.º 1260 de 23 de Junio de 1910, se contrató con los Ingenieros señores José Rafael Echeverría y Enrique Brieba, el estudio definitivo de este ferrocarril, a razón de \$ 2 500 el kilómetro, en un plazo de 10 meses, a contar desde el 1.º de Octubre del mismo año.

El valor total que pagó el Fisco por el estudio definitivo, ascendió a la suma de \$ 148 602.50.

En el año 1920 se consultaron fondos en la Ley de Presupuestos para iniciar los trabajos de este ferrocarril. A fin de verificar el trazado estudiado, se envió al terreno un ingeniero, el cual pudo constatar que el arranque de la línea, proyectado en el estudio definitivo, cortaba el pueblo de Freire medio a medio, pues durante los 10 años transcurridos, se había aumentado la edificación notablemente. Para salvar este inconveniente, se estudió una variante entre el Km. 0.000 y 2.462 del estudio, la cual salía de la estación Freire por su extremo Sur y empalmaba con el trazado estudiado en el km. 2.462.

Características del trazado.—La longitud de este ferrocarril es de 58100 kms. Su trocha 1.68 m. Su radio mínimo 260 m. Su gradiente máxima 1.362% en 2 900 m. La altura total salvada entre Freire y Cunco, es de 259,5 sin ninguna contra-gradiente.

Las obras de arte más importantes son dos puentes de concreto armado, sobre los esteros Pedregoso y Trumpulo. El primero consta de 2 tramos en arco, uno de 8.24 m. y otro de 17.66 m., y el segundo de tres tramos con viga recta de 8 m., 17 m. y 8 m., respectivamente.

Construcción.—Por decreto N.º 1509 de 16 de Julio de 1920, se autorizó la petición de propuestas públicas para la construcción de esta línea, las cuales se abrieron el 27 de Setiembre.

El presupuesto oficial, que sirvió de base a la licitación, ascendía a \$ 3 750 203.06 m. c. y \$ 2 044,137.22 oro de 18 d.

A la licitación se presentaron los señores Pedro Soto, Domingo Durán y Félix Corte, siendo la más baja la oferta del señor Corte.

Por decreto N.º 2076, de 6 de Octubre de 1920, se aceptó la propuesta del señor Félix Corte, por las sumas de \$ 2 657 200 oro de 18 d. y \$ 4 025 223.14 m. c. en el plazo de 36 meses.

Por decreto N.º 2270 de 8 de Noviembre de 1920, se aceptó el traspaso de la propuesta del señor Félix Corte a la Sociedad Constructora F. Corte y Cía.

Los trabajos se iniciaron el 1.º de Enero de 1921.

Durante los últimos meses del año 1920, el personal de la Inspección Técnica de este Ferrocarril se ocupó de estudiar definitivamente la salida de la estación de Freire por el lado sur, pues la petición de propuestas públicas para los tres primeros kilómetros de esta línea se hizo sobre la base de un ante-proyecto.

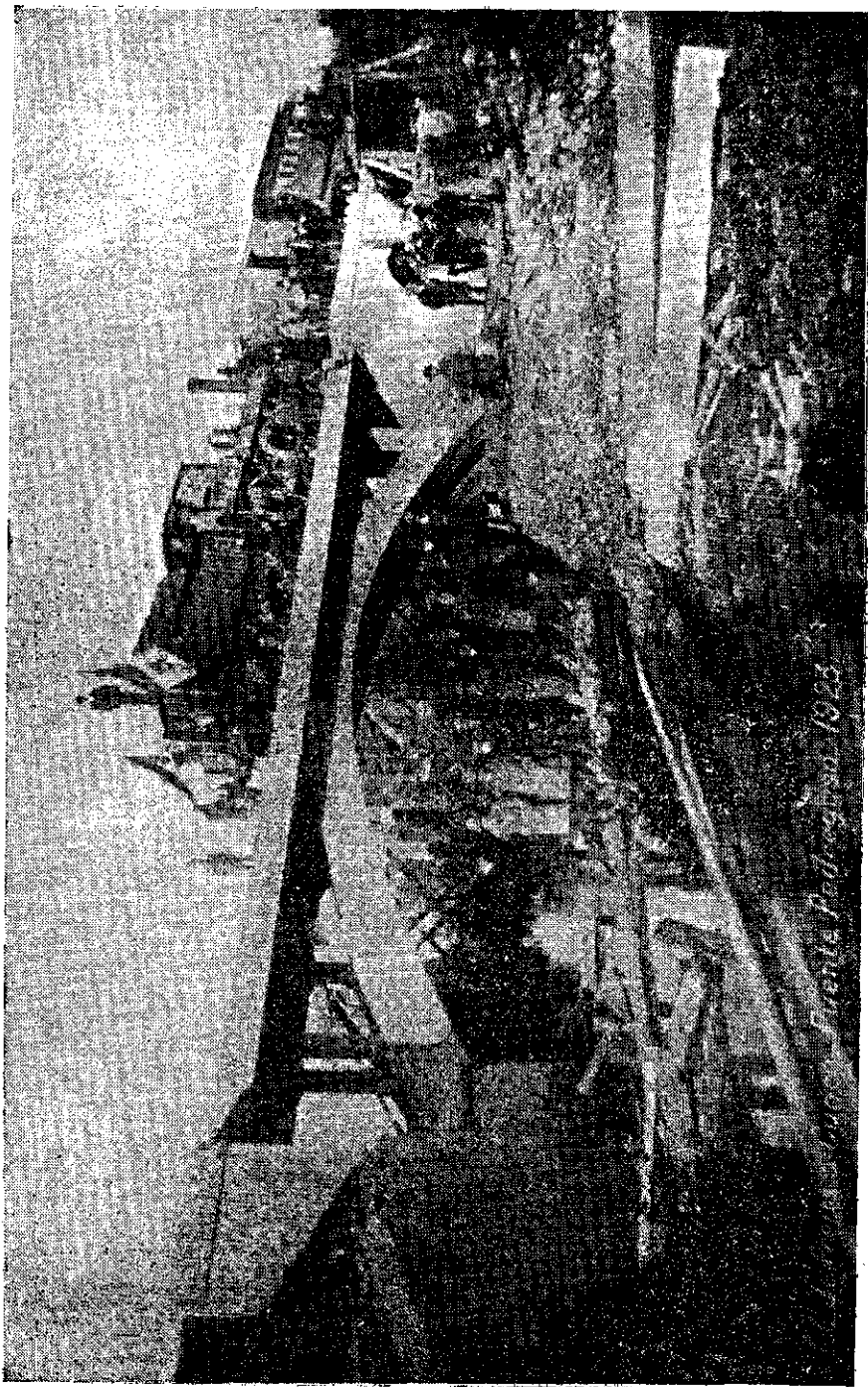
Al terminarse este estudio definitivo en Febrero de 1921, los contratistas del ferrocarril presentaron al Supremo Gobierno una solicitud pidiendo que la salida de la estación Freire se hiciera por el lado norte, en conformidad a un ante-proyecto que presentaron. Esta solicitud de los contratistas fué informada desfavorablemente por la Dirección de Obras Públicas y por la Empresa de los Ferrocarriles y tuvo gran oposición de parte de algunos vecinos, lo que retardó su resolución hasta fines del año 1921.

Por decreto N.º 1848 de 23 de Setiembre de 1921, se aceptó la variante propuesta por los contratistas para salir de la estación Freire por su extremo norte y se autorizó a la Dirección de Obras Públicas para celebrar con los contratistas un contrato ad-referendum para la ejecución de esta variante.

Este contrato ad-referendum se hizo sobre la base de un plano elaborado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para ensanche de la Estación Freire, y del anteproyecto presentado por los contratistas.

Por decreto N.º 1996, de 10 de Octubre de 1921, se aprobó el contrato ad-referendum ya citado. Inmediatamente se procedió por la Inspección Fiscal a hacer el estudio definitivo de la salida de la estación Freire por su extremo norte, en conformidad a lo estipulado en el contrato ad-referendum, aprobado por el Supremo Gobierno. Este estudio definitivo fué terminado a fines de Diciembre de 1921.

El mayor costo que representa al Fisco la aceptación de esta variante, es el siguiente:



Ferrocarril de Freire a Cunco.—Puente Pedregoso. 1923.

| | M/c. | ORO 18d. |
|--|----------------------|---------------------|
| Cantidad que fué necesario abonar al contratista fuera del precio alzado de su contrato..... | \$ 25 831.67 | \$ 6 518.26 |
| Valor del material de acero para la vía que entregó la Empresa de los FF. CC. del Estado | 4 867.38 | 8 968.02 |
| Mayor valor de las expropiaciones de la variante .. | 116 112.34 | |
| Honorario de los Hombres Buenos | 3 000.00 | |
| SUMAS | \$ 149 811.39 | \$ 15 486.28 |

Además de esta variante el contrato tuvo las siguientes modificaciones:

1) Por decreto N.º 920, de 22 de Junio de 1921, se aprobó una variante que modificaba un poco el trazado entre los kilómetros 18 137.66 y 22 825.76, con un mayor costo de \$ 9 759.83 m. c. y \$ 722.53 oro de 18 d.

2) Por decreto N.º 920, de 22 de Junio de 1921, se aprobó el cambio de edificios de oficinas, mejorando sus condiciones con un mayor costo de \$ 67 091.16 m. c.

3) Por decreto N.º 1220 de 25 de Julio de 1921, se aceptó la modificación propuesta por los contratistas para construir los puentes sobre los esteros Pedregoso y Trumpulo, de concreto armado, en vez de realizarlos con viga metálica. Este cambio no alteró ni el monto ni el plazo del contrato.

4) Por decreto N.º 309 de 21 de Marzo de 1922, se autorizó aumentar el contrato en la suma de \$ 25 831.67 m. c. y \$ 6 518.26 oro de 18 d., que correspondía a los mayores cubos dados por el estudio definitivo de la salida de Freire, por el lado Norte, con respecto a los cubos convenidos con el contratista, en vista del presupuesto hecho por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

5) Por decreto N.º 664 de 8 de Junio de 1922, se autorizó la ampliación del contrato en las sumas de \$ 80 577.41 moneda corriente y \$ 1 437.10 oro de 18 d., que corresponden a obras nuevas o aumentadas no previstas en el contrato.

6) Por decreto N.º 253 de 28 de Marzo de 1923, se autorizó ampliar el contrato en las sumas de \$ 113 498.04 m. c. y \$ 3 421.47 oro de 18 d., que corresponden a obras fuera de contrato.

7) Por oficio ministerial N.º 16 de 5 de Enero de 1923, se autorizó pagar al contratista el exceso de peso de las eclisas de 6 pernos suministrados, con respecto a las 4 pernos contratadas, a razón de \$ 405 oro de 18 d. la tonelada. Este aumento de peso representó la suma de \$ 39 766.13 oro de 18 d.

8) Por decreto N.° 206 de 15 de Marzo de 1923, se autorizó la construcción del Paradero Los Laureles, cuyas obras demandaron un desembolso de \$ 161 448.34 m. c. y \$ 17 422.39 oro de 18 d.

9) De acuerdo con el artículo 24 del Reglamento para Contratos de Obras de Ferrocarriles, se pagó al Contratista el exceso de fundaciones, sobre las previstas en el contrato, lo cual representa la suma de \$ 18 355.69 m. c.

10) Por oficio ministerial N.° 676 de 21 de Julio de 1922, se autorizó pagar los excesos de fletes pagados por el contratista a la Empresa de los Ferrocarriles, lo cual representa la suma de \$ 50 325.05 m. c.

11) De acuerdo con el artículo 62 del Reglamento para Contratos de Obras de Ferrocarriles se pagó a los contratistas la suma de \$ 1 395.25 m. c. y \$ 357.64 oro de 18 d. por intereses por retardo en el pago de las situaciones.

12. De acuerdo con el artículo 63 del Reglamento para Contratos de Obras de Ferrocarriles, se pagó a los contratistas la suma de \$ 13 001.74 m. c. que corresponde al 15% del valor de las obras contratadas y ordenadas no ejecutar.

Con las modificaciones que se han indicado anteriormente, el monto del contrato de F. C. de Freire a Cuncó asciende a las sumas de \$ 4 506 507.32 m. c. y \$ 2 726 845.52 oro de 18 d. En consecuencia, el costo efectivo de las obras resultó aproximadamente en 7% mayor que el contrato primitivo.

Costo total del ferrocarril.—El costo total de este ferrocarril, incluyendo los gastos de estudios, construcción, expropiaciones, inspección técnica y sueldos del personal técnico, es el siguiente:

| | M. C. | ORO 18d. |
|---|------------------------|------------------------|
| Valor del contrato y de sus ampliaciones autorizadas | \$ 4 506 507.32 | \$ 2 726 845.52 |
| Valor de los estudios | 148 602.50 | |
| Pagado por expropiaciones y honorario de Hombres Buenos | 117 791— | |
| Gastos de inspección técnica y sueldos del personal técnico | 339 010.82 | |
| SUMA TOTAL | \$ 5 111 910.84 | \$ 2 726 845.52 |

Reduciendo la moneda corriente a oro de 18 d., con un recargo de 200%, se tiene que el costo total del ferrocarril de Freire a Cuncó, incluyendo todo gasto,



Ferrocarril de Freire a Cunco.—Punto Trampulo. 1923.

asciende a \$ 4 430 816 oro de 18 d. Esta suma da como costo kilométrico del ferrocarril, la cantidad de \$ 76 262 oro de 18 d.

Ejecución de los trabajos.—Las obras, como ya se ha dicho, se iniciaron el 1.º de Enero de 1921 y de acuerdo con el plazo del contrato, debieron terminarse el 1.º de Enero de 1924. Debido a los aumentos de obras, fué necesario ampliar el contrato de acuerdo con el Reglamento para Contratos de Obras de Ferrocarriles, en 40 días, o sea, hasta el 10 de Febrero. En esa fecha, los trabajos estaban prácticamente terminados, a excepción del Paradero Los Laureles, cuya ejecución a pesar de haber sido decretada en Marzo de 1923, sólo fué resuelta por el Supremo Gobierno en Marzo de 1924. Los trabajos del ferrocarril, incluyendo el Paradero Los Laureles, quedaron totalmente terminados a fines de Junio de 1924.

Recepción de las obras.—La recepción provisoria de las obras del ferrocarril, se llevó a efecto el 12 de Abril de 1924, fecha en la cual quedaban aún por ejecutar obras contratadas, además del Paradero Los Laureles, cuyo valor era inferior al 1% del valor total del contrato, y las cuales, como se ha dicho, fueron terminadas por el Contratista a fines de Junio.

Es satisfactorio dejar constancia de que en el acta de recepción quedó establecido que los trabajos habían sido ejecutados en buenas condiciones y en conformidad al contrato.

Inauguración del ferrocarril.—Con fecha 20 de Abril de 1924, se llevó a cabo la inauguración oficial del ferrocarril. Ella fué presidida por el señor Ministro de Industria y Obras Públicas, don Róbinson Paredes, con asistencia de varios parlamentarios y autoridades de la Provincia; del señor Director General de Obras Públicas don Guillermo Illanes, del Inspector General de Ferrocarriles don Teodoro Schmidt, de varios jefes del Ministerio y de la Dirección de Obras Públicas, de los socios de la firma constructora F. Corte y Cía. y del Ingeniero Jefe de los trabajos, don Oscar Parodi. Esta ceremonia revistió gran solemnidad y fué celebrada con un banquete de 500 cubiertos, efectuado en el pueblo de Cunco. En el curso del banquete, el señor Ministro de Ferrocarriles concedió, a nombre del Excmo. señor Presidente de la República, la medalla "Al Mérito", al Contratista señor Félix Corte. También se obsequió por los obreros de la construcción, una medalla de oro al Ingeniero Jefe de las obras, don Oscar Parodi.

Entrega del ferrocarril.—El día 25 de Julio se hizo cargo de la explotación del F. C. de Freire a Cunco, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Personal que tuvo a su cargo la construcción.—La Inspección Técnica del ferrocarril estuvo a cargo del siguiente personal:

Ingeniero Jefe, don Oscar Parodi.

Ingeniero de Sección, don Jaime Aguirre.

Ingeniero 2.º don Wolfgang Kausel.

Nivelador 1.º don Tomás Contreras.

Nivelador 1.º don Leonidas Castro.

Importancia de este ferrocarril.—Este ferrocarril es una de las líneas de fomento que la Dirección de Obras Públicas ha aconsejado construir en la zona Sur.

Dada la configuración del terreno atravesado por el ferrocarril, en su mayor parte plano, se han abierto a la agricultura grandes extensiones que antes no era económico explotar debido a la carestía de los fletes. Igualmente se ha hecho posible la elaboración de maderas que abundan en esta región y que hoy día esperan en todas las estaciones de la línea se las transporte al norte del país.

La zona recorrida por este ferrocarril que antes de su construcción era de escasa población, se ha poblado con rapidez, especialmente en Choroico, Los Laureles y Trumpulo, estaciones en las cuales se han vendido terrenos en pequeños lotes.

Al inaugurarse el ferrocarril, pudo verse en cada una de las estaciones grupos de 100 a 150 niños que pedían al señor Ministro se crearan escuelas.

Una vez construídos todos los caminos que darán fácil acceso a este ferrocarril, se aumentará enormemente la carga que debe transportar. Para esto existe ya un plan general de caminos en esa zona, cuya ejecución se ha iniciado.

Por último, este ferrocarril puede ser prolongado en el futuro unos 30 ó 40 kms. hacia la cordillera por el valle del Río Allipén, zona que, aunque más estrecha que la que hoy atraviesa el ferrocarril, llegará en el futuro a ser muy productiva.

Para facilitar la prolongación de esta línea, se han dejado listas las expropiaciones a la salida de la estación Cunco, para impedir que la población al extenderse en esa parte, deje encerrado el ferrocarril.



