

MEMORIAS
DEL SIGLO **XXI**

BIBLIOTECA
PÚBLICA
DE RIO BUENO



MEMORIAS DEL RAMAL
COCULE - LAGO RANCO



BIBLIOTECA
PÚBLICA
DE RIO BUENO

MEMORIAS DEL RAMAL

COCULE - LAGO RANCO

Trabajaron en la producción de este cuadernillo:

De la Biblioteca Pública de Río Bueno:

María Angélica Medina Vera, encargada de biblioteca

Luis Díaz Sobarzo, encargado de bibliomovil

De la Coordinación Regional de Bibliotecas Públicas de la región de Los Ríos:

Yohanna del Río Gutiérrez, coordinadora

Daniela Rosas Fernández, profesional de apoyo

Del equipo Memorias del Siglo XX:

Myriam Olguín Tenorio

Fotografía portada:

Funcionarios del tren de carga del ramal Lago Ranco-Valdivia en la parte posterior del último vagón denominado 'la bodeguita'. La Unión, 1960.

Donante: Pedro Molina Vera

Fotografía de contraportada:

Funcionarios de ferrocarriles observan el avance de las obras que desvían la línea férrea por efecto del terremoto de 1960. De izq a der: Alberto Cifuentes, 'Vallejos', Guido Barbet y Manuel Matus. Antilhue, Los Lagos. 1961.

Donante: Guido Barbet

Diagramación:

Diego Aillapán & Marco Lagos

Octubre, 2018

www.memoriasdelsigloxx.cl

ÍNDICE

	Página
PRESENTACIÓN	5
Breves consideraciones metodológicas	7
EL TREN COMO MOTOR DE DESARROLLO	8
LOS RIELES DEL RANCO	9
ENTRE RAMALES Y VAGONES	11
LA VIDA EN TORNO A LA ESTACIÓN	13
TRASLADOS Y VIDA COTIDIANA	16
JUEGOS Y ENTRETENCIÓN	20
LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS	22
VALORACIÓN POR LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS	30
OTRAS ACTIVIDADES LIGADAS AL FERROCARRIL	33
ANÉCDOTAS Y SUCESOS TRÁGICOS	34
ACTIVIDADES ECONÓMICAS	35
ALGUNOS HITOS EN LA HISTORIA DEL RAMAL	36
El Golpe de 1973 y su efecto en ferrocarriles	36
El cierre del ramal	37
AGRADECIMIENTOS	39



PRESENTACIÓN

La Biblioteca Pública de Río Bueno, con el apoyo del programa Memorias del Siglo XX del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural (ex Dibam), ha promovido durante los últimos años diálogos comunitarios para trabajar colectivamente la memoria y patrimonio local. Vecinos y vecinas se han juntado a conversar y a recordar vivencias propias de su vida comunitaria y muchos de ellos han aportado con fotografías que dan cuenta de estas memorias. Precisamente, una idea inspiradora de estas iniciativas es que la memoria y patrimonio local se construye desde las personas, a través de sus recuerdos y relatos, porque se trata de sus propias vidas. Así también se contribuye a afianzar la identidad de los territorios, poniendo en valor su patrimonio para las futuras generaciones.

En estos diálogos aparecieron con fuerza y emoción los viajes en tren y el romanticismo que implicaba viajar por horas en este medio de transporte. Las razones eran muchas: para ir a la aventura de los veraneos en el lago, para ir a tra-

bajar, estudiar o divertirse ¡tantos recuerdos! Se compartieron historias personales y familiares, la cotidianidad de los viajes, la vida en torno a la estación, el trabajo en ferrocarriles y sus trabajadores, anécdotas y alegrías, pero también sucesos dolorosos, entre muchos otros recuerdos. Son aquellas vivencias que no se encuentran plasmadas en los libros o en los archivos de prensa, es decir, es información inédita sobre la vida en torno al mundo del tren que abarcó distintos aspectos de la vida social, productiva y cultural de gran parte de -como hoy la conocemos- la provincia Del Ranco. El denominador común de las y los participantes fue enfrentarse a sentimientos encontrados, porque es una temática que hoy no se aborda de manera frecuente en las conversaciones y resultó muy gratificante experimentar emociones de mucha nostalgia pero también de alegría de aquellos tiempos, cuando el único medio de transporte para llegar a los lugares más apartados era el tren.

Esto es precisamente lo que reúne este cuadernillo denominado 'Memorias

del ramal Cocule–Lago Ranco’, un conjunto de recuerdos, fragmentos, partes de lo que fue esta experiencia, y donde vecinos y vecinas aportaron con sus relatos y voces para construir lo que aquí se presenta. Esto explica también que en la mayoría de los fragmentos no hay un autor o autora, ya que fueron recuerdos compartidos, que en la conversación se hicieron colectivos.

Desde la Biblioteca Pública de Río Bueno agradecemos a cada uno de los vecinos que participaron en los encuentros de memoria, que recordaron y compartieron sus recuerdos. También a quienes aportaron con fotografías. Ha sido un arduo trabajo y nuestra retribución es este cuadernillo, porque lo que expresa y comparte la comunidad debe volver a ella.

Muchas gracias.

Breves consideraciones metodológicas

- Este cuadernillo ordena y presenta varios testimonios y relatos entregados por las personas que participaron en los conversatorios de memoria.
- Los conversatorios fueron registrados en audio para luego ser transcritos.
- Si bien el foco temático específico fue el ramal Cocule-Lago Ranco, a los conversatorios llegaron personas que recordaron vivencias del tren relacionadas con otros lugares, ramales o ciudades. Esto ocurre también con muchas de las fotografías recopiladas.
- En las transcripciones se seleccionaron algunas de las temáticas abordadas en los conversatorios. Los sub títulos nombran cada una de esas temáticas con el único afán de ordenar los relatos orales en este formato escrito (cuadernillo).
- Este cuadernillo no expresa toda la riqueza temática de los conversatorios y solo refleja parte de los diálogos que fue posible traspasar a formato escrito.
- Los relatos no se han editado y conservan, por lo tanto, estilos y formas del lenguaje oral.
- Por tratarse de relatos y testimonios que son fruto de una conversación grupal, la mayoría de las veces no se distingue a cada una de las personas que formaron parte de la conversación. Es decir, muchos relatos aquí presentados son 'varias voces a la vez' y que configuran un solo relato colectivo.

EL TREN COMO MOTOR DE DESARROLLO

Transporte de pasajeros y de carga

Era el único medio de transporte en aquellos tiempos, el único. ¡Y en la carga! ahí venían las gallinas, los sacos de papas ¡todo! los diarios y la correspondencia también. Entonces se hacía despacho de mercadería, aceite, combustible, la sal, el azúcar, el trigo, todo eso, el abono, salitre ¡todo llegaba por ferrocarril!

“Nosotros como funcionarios de Correos y Telégrafos siempre íbamos a entregar o recibir la correspondencia que llegaba de La Unión, porque el tren de La Unión entregaba al ferrocarril que corría a Lago Ranco, y había que retirarla acá en Río Bueno, se entregaba acá, igual cuando iba hacia La Unión. Yo llegué el año 57 aquí a Río Bueno, era mensajero, pero en un principio fui para retirar la correspondencia de ferrocarriles al correo y del correo entregar a los trenes... Ferrocarriles le arrendaba a Correos parte del coche para que ellos trasladaran sus cartas, de Santiago a todos los sectores del sur de Chile, porque antes no habían carreteras, todo lo hacían por ferrocarril”. (Luis Carrillo Santibáñez, ex funcionario de Correos y Telégrafos)

La gente llegaba a comprar sus pasajes para viajar. Iban aquí a La Unión, a Valdivia, éste daba la combinación a otro tren que salía de Osorno-Puerto Montt, salían unos a Valdivia y otros a Santiago, entonces este tren le entregaba la combinación a La Unión y uno les vendía los pasajes directamente a Santiago.

Otra cosa relacionada también con este ramal es que Río Bueno tuvo el primer hospital, el San Francisco, ubicado al final de O’Higgins. El empresario Amunátegui, estaba construyendo la línea del ferrocarril y el Puente de Fierro, él tenía que velar por su mano de obra, en caso de haber algún accidente de sus trabajadores.

LOS RIELES DEL RANCO

Las estaciones de Cocule a Lago Ranco eran Cocule de donde salía, Río Bueno, Piruco, Alfredo Guzmán, Crucero, Trapi, Vivanco e Ignao, allá había una estación que se llamaba Quillayco, y finalmente Lago Ranco. Había dos pa-

raderos que no eran con estación, entre Crucero y Trapi (Campo Santo de Trapi), en Vivanco se llamaba Paillahue. Esos no tenían estación, eran como una garita, como Quillayco. El tren demoraba como dos horas para llegar a Ranco.



Entrada particular Estación Vivanco. Marilyn Barbet de 4 años juega afirmada del cordón de un poste en la entrada de la vivienda particular del jefe de estación de Vivanco. Río Bueno, 1965.

Donante: Guido Barbet

De Ignao para abajo está la cuesta de la guitarra, antes de llegar a Quillayco, con forma de guitarra. Colocaban tres o cuatro carros, estos de carga, estos de rejas cuando eran 4 coches nomás, entonces le colocaban 3 o 4 coches más y cuando se llenaban los carros completitos a la vuelta tenía que volver igual, y en la curva

no tiraba para arriba por la vuelta de la guitarra. A veces se quedaba a la mitad y tenía que volver otra vez y tomar impulso.

Las estaciones desde Crucero hasta Puyehue eran las siguientes: Purrapel, Champulli, Chirre y finalmente Puyehue.



Las hermanas Gina de 10 años, Marilyn de 4 años y Marta de 12 años disfrutaban en la estación de trenes de Vivanco, entrada acceso público. Vivanco, Río Bueno. Verano de 1965.

Donante: Guido Barbet

ENTRE RAMALES Y VAGONES

En el camino de la línea Ramal Puyehue, ahí en Purrapel, todavía está parte de la bodega de carga, todavía existe por el costado del camino, está el cemento del andén donde se tomaba el tren. En Champulli también está el cemento del andén y en la parte de adentro están los cimientos de lo que era la estación, se quemó y quedó la pura base de cemento y en Chirre está la escuela donde era una estación y donde todavía está parte del cemento y del andén donde se tomaba el tren. Y al llegar a Entre Lagos, el puente que había lo destruyó el terremoto, lo sacaron de ahí y ahora hay una especie de central hidroeléctrica, una cosa así, donde antiguamente estaba el puente, todavía quedan algunos vestigios de ese sector del Ramal Crucero-Puyehue.

Los trenes llegaban a Lago Ranco, y al terminal de allá. Nosotros podemos pensar, bueno ¿cómo volvía esa máquina para atrás? tornamesa se llamaba, inmensa, entonces ahí adentro metían la máquina, la locomotora, y la daban vuelta a pulso, quedaba livianita dicen, para que la máquina vuelva para atrás. En La Unión existía la otra tornamesa.

En cuanto a los trenes, los trenes tenían primera y segunda clase de vagones. La segunda clase era donde iba la plebe, con asientos de madera y eran vis a vis, bien entretenido porque uno podía conversar con los vecinos. Las ventanas del tren tenían que ir casi siempre cerradas, por el humo y tenían unos seguros a los costados, el seguro, el palito. Y los de primera clase, ahí era donde iba la elite. Lo bonito era que dentro de cada clase uno podía pasarse de un carro a otro y paseaba adentro. Era peligroso si porque donde se juntaban los carros, ahí había un espacio vacío y se podían caer.

El tren rápido, por ejemplo, solamente tenía primera clase, salón y dormitorio, no tenía de segunda clase, solo salón y dormitorio. Primera clase era con los coches mucho mejores, los asientos eran más cómodos. Los de segunda eran de madera, menos confortables. El tren rápido que salía de Santiago traía 10 vagones, cada coche hacía 80 pasajeros, o sea que en los 10 traía como 800 a 900 personas el tren.

En esa época corría 'el flecha', por La Unión, sí, por línea central que pasa por La Unión. Esa era la línea central porque los otros eran todos ramales. Acá es ramal, Cocule era ramal. Nosotros estamos en el ramal de Cocule-Lago Ranco, pero había un montón de ramales a lo largo del país.

¿El sistema de frenos que usaban las locomotoras o el tren? Bueno, no ha-

bía balata, no había nada, era todo fierro con fierro. Usaban arena, cuando querían frenar iban botando arena que tenían depositada y le botaban a las ruedas y ahí se iba frenando porque de Ignao para allá había pendiente. Una vez se olvidaron de la arena o les falló la arena ¡y el tren pasó hasta Riñinahue, jajaja noooo!



'Máquina 534' remolcadora, que hacía el trayecto Valdivia-Antilhue
Aparece el fogonero y un turista. Loncoche, s/f.

Donante: José Emilio Morales Sepúlveda

LA VIDA ENTORNO A LA ESTACIÓN

En esa época del tren, cuando estaba la estación, en el auge de la estación y de los viajes ferroviarios, la gente, especialmente los jóvenes, era clásico todas las tardes ir al paseo al tren. Era un paseo que se daba a la hora del tren, porque el tren salía en la mañana, a las 8 parece que pasaba por aquí y volvía a las 6, no me olvido de eso porque yo iba al paseo del tren, iba a copuchar, a mirar, iba a conversar con los amigos. Un paseo de todos los días.

Mientras hubo tren en Río Bueno había un pasatiempo, el viaje, ir a ver la pasada del tren a la estación, era como una distracción, generalmente a esa hora de las 9 de la tarde, porque a las 9 venía el tren de La Unión para acá, se llenaba de gente, nada más para ir a pasear.

Cuando llegamos a Río Bueno todavía quedaba tren acá, y mis hermanos en el campo no conocían el tren. Yo los llevé, los llevé una o dos veces acá a Río Bueno para que conozcan el tren. Que supieran que era peligroso, que nadie se podía poner en la línea a esperarlo, porque también a los niños hay que advertirles, porque ellos veían el tren, como los juguetes en las casas, pero a mi hermano yo le dije 'no, el tren es peligroso, nadie se puede allegar mucho, sino que el tren tiene que estar bien detenido para subirse', eso es lo que yo recuerdo de la estación acá en Río Bueno.

Yo vivía en Los Conales, ahí no había tren, pero yo tenía mucha vivencia del tren porque en el tren andaba el suplementero que vendía el diario y siempre me mandaban al tren a comprar el diario o bebidas.

Mi abuelita trabajaba, entonces mi abuelita iba a la estación, yo era chiquita y la acompañábamos porque ella vendía con canasto, todos los días. Éramos dos primas, me acuerdo que nos quedábamos dormidas esperando que pase el tren. Vendía sánguches, vendía fruta, bebidas papayas parece que eran, pasaba con el canasto a la gente que estaba en la estación.

Se iba a comprar el VEA y El Correo de Valdivia a la estación.

Se instalaron almacenes, claro. Vendían de todo, abarrotes, género, es como el que está al lado de la Biblioteca, Casa Acevedo. La gente se bajaba y compraba, dejaban su listado de compras, en el almacén de Juan Álvarez que estaba muy cerca de la estación, hacían sus otros trámites y en la tarde pasaban a buscar al almacén sus cajas que las tenía listas el empleado Waldemar Ríos. A 10 o 15 metros más acá estaba don Ernesto Vargas, en la esquina estaba don Salustiano Vargas y la señora María Wiederhold, estaba don Fernando Loaiza, Luis Martínez el carnicero, el sombrerero don Lelo, había todo un auge comercial allí.

Aparte del almacén había para ir a bailar, la quinta de recreo. El Camaleón y la quinta El Paradero. Salían algunos bien 'maluenda', y gracias a Dios parece que no hubo nunca un atropello. Es que el tren siempre esperaba que suban bien, tenían precaución, esperaba que suban

bien y después daba la partida. Ese era el otro detalle que de repente muchos se iban pa'arriba bieeen malitos. Sí, más que bien algunos pasaban de largo, y muchos pasaban hasta Lago Rancho, tenían que esperar hasta el otro día jajajaja!



Esperando ver el tren en una tarde soleada en las oficinas de la estación de trenes de Vivanco. Aparecen Guido Barbet, Blanca Ester Contreras, Zelma Cárdenas y el bebé Guido Eduardo Barbet Cárdenas. Vivanco, Río Bueno. 1966.



El niño Emilio Morales, hijo del ex ferroviario José Morales, junto a un bebé vecino se encuentra en la línea férrea en Río Bueno frente a la estación. Río Bueno, 1980.

Donante: José Emilio Morales Sepúlveda

TRASLADOS Y VIDA COTIDIANA

Yo viajé mucho en tren con mis padres, íbamos a Lago Ranco ¡con laaaaa canasta! como para la semana se llevaba comida, porque el tren era comer más que nada.

Los días domingos salíamos de picnic a Lago Ranco ¡hace más de 40 años! a la playa principal, íbamos con una canastita y la demora era de dos horas.

Iba tan repleto ¡y algunos entrando por la ventana! porque ya iba tan repleto ese tren que había que entrar por la ventana, los cabros chicos por ejemplo.

Me contaban que cuando iban a Lago Ranco, llevaban canastos, llevaban estufas a gas, llevaban el colchón ¡llevaban la casa a Lago Ranco en el tren! Se quedaban allá y después volvían en el tren. Iban por el día, llevaban todos esos canastos por el día y ya a las seis de la tarde había que devolverse, cuando estaba el sol en alto todavía, hacía calor y había que devolverse porque no había otra forma de regresar.

Era el medio de nosotros, para nuestra familia, ese era el medio de transporte para la mercadería y todo lo que había que hacer, fuimos muchas veces a Lago Ranco, era el único paseo que uno hacía antes. Lo más común era ir a Lago Ranco en el tren, porque era algo tan bonito, con toda la familia, así que anduve

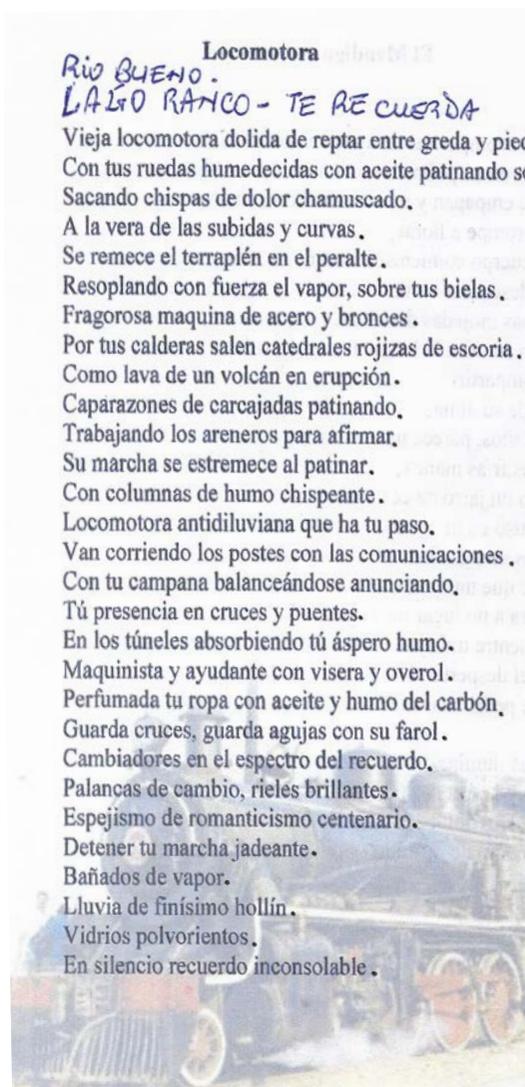
mucho en tren durante mi niñez con mi familia. Muy lindos recuerdos.

Yo vivía al lado de la línea, muy cerca de la estación, así que yo también alcancé a viajar bastante en tren, especialmente desde aquí hasta Lago Ranco, generalmente los sábados y los domingos para ir a jugar fútbol, yo era arquero.

Era una fiesta para todos cuando pasaba el tren, cuando llevaba hartos carros, iban carros vacíos pa'riba y de vuelta ya volvía con madera, rollizos, animales, trigo, de todo (tren de carga).

Lo que recuerdo de mi juventud era viajar en el tren a la playa, yo creo que era la parte importante en cuanto a familia, poder viajar juntos en el verano. El día domingo partía temprano el tren y volvía como a las 6.00, salía de Ranco para acá, sí, como a las 6.00. De aquí para allá no había problema, íbamos todos tranquilos conversando, la familia. Y allá a la vuelta, había que ir con tiempo a subirse al tren para poder agarrar un asiento, ese era el detalle, y toda la familia con su canasto lleno de cocaví, y toda la cosa para pasarlo bien en la playa.

Yo recuerdo que participaba en la parroquia y nosotros hicimos un campamento de más de 100 jóvenes, eran de La Unión y de aquí de Río Bueno. Yo estaba entre los directivos, los que cuidábamos a



Locomotora tipo 70. Esta locomotora salía de Lago Ranco hacia Río Bueno-La Unión y luego a Osorno. Partía a las 7.00 de la mañana y en Río Bueno se bajaba la mayor cantidad de gente alrededor de las 9.30 horas. Salida de Lago Ranco, años 70 aprox.

Donante: José Emilio Morales Sepúlveda

los jóvenes y los más chicos tenían como 11 años. Me dejaron a cargo de los niños de 11, 12 años, como 15 o 20 chiquitos. Y cuando terminamos el campamento nos vinimos en tren, y lo que más recuerdo es que cuando llegamos acá a Río Bueno ¡los chicos todos llorando, parecía velorio! y los jóvenes todos llorando de arriba del tren, se tiraban besos los que estaban más enamorados.

El ramal de Ranco era la locomoción más precisa que había. Había gente que tenía que venir al ramal, a Crucero por ejemplo, de 10 kilómetros, 12, 15 kilómetros arriba, tenía que venir a caballo, dejaban sus caballos por ahí encargados. Había un señor Carrasco, don Otilio Carrasco, él se instaló con un negocio y puso una pesebrera, ahí quedaban los caballos encargados, así que quedaban seguros, y les cobraba su poquito también, por el cuidado ¡contenta la gente!

Yo viajé mucho en ese trencito cuando recién me casé porque de aquí de Río Bueno me iba a Crucero y de Crucero estaba mi marido trabajando hacia adentro, en Nolguehue, en un reducto indígena, entonces nos teníamos que bajar en Purrapel, así se llamaba la estación [ramal Entrelagos].

En aquellos años se viajaba mucho de aquí de Río Bueno porque equipos de Lago Ranco, de Ignao, en las estaciones conquistaban jugadores de fútbol de aquí para ir a reforzar a esos equipos, continuamente lo hacían, entonces se usaba el tren para eso. Y generalmente íbamos a Ignao porque el jefe de estación de allá, que se llamaba don Luis Fernández, era

muy amigo de acá de Río Bueno, los conocía a todos porque le gustaba mucho el fútbol. Así que nos gritaba a nosotros para que vayamos a reforzar su equipo, llegábamos a la estación, nos atendía y después nos veníamos; incluso él conseguía con el tren que no nos cobrara el pasaje.

Yo jugaba por el Deportivo Ferroviario de La Unión, en el año 54 más o menos. Nosotros, muchos de los jugadores, nos veníamos en el tren y llegando aquí al estadio, en esa parte, el tren disminuía un poco su velocidad porque ya empezaba a subir cuesta para arriba, entonces de ahí nos empezábamos a tirar para los lados, nos tirábamos de ahí del tren, a la orilla. En la tarde era el problema para irnos porque el tren subía y bajaba, así que terminábamos de jugar y nos veníamos aquí a la estación y esperábamos para irnos a La Unión. A veces el tren venía completo de arriba, de Ranco.

Yo ocupé el tren una vez para un flete de Ranco acá a Río Bueno, fui a comprar una madera para mi casita que todavía la tengo, todavía tengo mi casita. La fuimos a comprar allá porque era más barato. En Lago Ranco había una barraca, fue en el año 68 más o menos. Había una barraca muy grande de un señor Santa María. Ahí era el terminal del tren, o sea cargadero allá y estaba el depósito de madera que tenían, y utilicé el tren para transportar madera para hacer mi casa.

Yo tengo harta experiencia, resulta que mi mamá trabajaba de asesora del hogar en Santiago, entonces yo viajaba

todos los veranos, como desde los 10 años en adelante empecé a viajar a Santiago en tren, me venía a buscar ella todos los veranos y viajaba en el tren más económico, no en el rápido, era el expreso nomás. En el expreso iba gente bien humilde. Y me acuerdo que una vez tuve la oportunidad de viajar un verano, iba un matrimonio que tenía su hijo allá en Santiago e iban a pasear también ¡y ellos llevaban de todo! de todas cositas para comer, y me invitaron a mí que íbamos de frente así que empezaron a abrir, llevaban huevos duros, llevaban hasta licor ¡hasta una copita de licor tomé con ellos! lo pasé regio, ni supe del tiempo.

Viajaba gente humilde en el tren expreso porque era más barato, el rápido era más caro. La gente iba a pasear, a ver sus familiares, a comprar cosas, la ropa era mucho más barata y viajaban a eso, y los que eran negociantes viajaban a eso, a buscar negocio.

Cuando murió mi abuelita yo me iba a Temuco en tren y de vuelta tomaba el tren de La Unión a Lago Ranco, llevaba y traía negocio. Aprovechaba el viaje, llevaba quesos de acá y de allá traía ropa, me acuerdo que en esos años había unos conjuntos, era la polera y la chaqueta de nylon. La ropa la traía y la vendía acá, entonces volvía a llevar mercadería y volvía a traer. Me acuerdo que llegaba hasta La Unión, y de La Unión me trasladaba en el tren de Lago Ranco. El día lunes llegaba a las 9.00 de la noche a Río Bueno.

Los viajes míos fueron cuando estudiaba, primeramente en San José de la Mariquina, en el colegio. De aquí de Río

Bueno me iba en la góndola, tomaba el tren ahí en La Unión. Y en Antilhue era la fiesta para nosotros porque nos bajábamos a comprar tortillas de rescoldo con longaniza. Yo estuve estudiando como tres años allá, y en medio de esos años dos veces nos quedamos abajo, tuvieron que hacer parar el tren. La primera vez pasó ¡pero la segunda no! mandaron una carta a las monjas. El castigo fue ante una virgen grande que había, hincadas con porotos abajo en las rodillas por lo que hicimos. El atraso era porque ahí había cambio del tren que seguía para Valdivia y el otro para el norte, entonces yo me iba en el tren que iba para el norte pero en esos cambios uno no tenía mucho tiempo ¡el tren se iba! y el conductor tuvo que hacer parar el tren.

El año 66, 67, 68 cuando yo estudié en la escuela de Río Bueno, nosotros viajábamos a Crucero a la escuela, a Trapi, a Vivanco, a Ignao y a Lago Ranco, alojábamos en esos colegios con el grupo folclórico de la escuela de Río Bueno y viajábamos en tren a esos sectores, porque el tren justo pasaba por ahí. Y al otro día seguíamos para otro lado porque alojábamos en cada colegio, nos daban alojamiento para poder participar y darnos a conocer como conjunto folclórico. Era muy famoso el grupo folclórico de la escuela de Río Bueno en esos años.

Yo tenía a mis abuelos en Loncoche, entonces nosotros siempre íbamos a ver a mi abuelita a Loncoche y mi abuelita después nos venía a dejar. Y recuerdo que cuando entraba el inspector que cobraba el boleto la abuelita llevaba siempre una frazada y me decía 'ya, pónganse debajo' y ponía una frazada para no pagar el pasa-

je de los niños, y nosotros esperando que ella nos diga 'ya, salgan chicos'. Así que nosotros cada vez que íbamos sabíamos que teníamos que escondernos debajo del asiento. Los niños pagaban pasaje entero y claro, ella para evitar... porque siempre éramos dos o tres.

Mi primera experiencia fue el año 1958 cuando mi familia, es decir mis papás y mis hermanos regresamos de la Argentina. Porque ellos se casaron, se fueron y nacimos 4 hermanos en la ciudad de Río Grande de la Patagonia argentina. Yo llegué acá de 6 años y no conocía lo que era un tren. Llegamos a Puerto Montt y ahí lo conocí.

“En esa época en que yo iba como un joven a turistar a Lago Ranco conocí a una chiquilla joven, pololeamos y un

día el papá me pilló y me pidió que la deje, me quiso pegar. Yo le tuve miedo porque era un joven de 19 años y arranqué ¡nunca más la vi! Después yo me casé y fracasé ... me quedé solo ¡y después de 43 años me reencontré con el gran amor de mi vida! hoy día estamos juntos y la conocí por el tren cuando fuimos a Lago Ranco”. (Carlos Alderete)

Lo más lindo, lo que yo rescato en la época del tren era cuando venían las chiquillas de Ranco, no se si no había civil en esos años en Ranco, y se venían a casar a Río Bueno. ¡Y venían de blanco y se iban de blanco! ¡eran unas palomas! Yo vi varias, como yo trabajaba en el centro, vi varias. Parecían unas palomitas que se iban de vuelta para su casa. Volaban los vestidos, los vuelos, con el viento.

JUEGOS Y ENTRETENCIÓN

Había una entretención que los chicos se subían aquí en el paradero de Río Bueno y después se bajaban en Piruco. Y se escondían, para que el papá no los viera. Los hombres, mis hermanos, por lo general hacían la gracia. Era la única entretención, claro, subirse en la estación de acá y bajarse en Piruco. O los de Piruco se venían para acá, cuando el tren venía de vuelta lo tomaban y se bajan aquí en la estación.

Cuando éramos niñitos en Los Conales nos íbamos a la línea y encontrábamos unas piedras y armábamos una cancha de tejo, seríamos unos 8 o 10 jugando al tejo, por pareja jugábamos en la línea.

Nosotros colocábamos clavos en la línea para que el tren los arrastre y quedaran tableados o aplanados. Otra cosa era quién duraba más en las líneas del tren caminando, sobre el riel.

Nosotros hacíamos otra hazaña. Subíamos y bajábamos el puente de fierro por las columnas, ¡en serio, no miento! y cuando venía el tren, en el puente de fierro, en el espacio que quedaba entre el durmiente ¡nos botábamos ahí! en el es-

pacio entre medio de los durmientes, y el tren nos pasaba por encima. Esos eran los juegos nuestros cuando éramos niños. Esperábamos que viniera el tren y uno se colocaba ¡y se movía entero el puente de fierro! Peligroso, pero era un juego.



José Emilio Morales, jefe de estación de Loncoche, junto a la elefanta Leyla del circo Águilas Humanas que itineraba por la comuna. Loncoche, década del 90.

Donante: José Emilio Morales Sepúlveda

LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS

Mi esposo era ferroviario, entonces mi vida hasta ahora ha sido ferroviaria, yo soy la viuda Pinares, todavía vivo en la misma casa, en el mismo sector y tengo recuerdos muy lindos, muy preciosos del tren. Conocí bastante en tren, nos movilizábamos solamente en tren para todas partes.

Todos eran ferroviarios pero en distintas secciones. Unos eran los Vías y Obras, los otros pertenecían a transporte, el resto del personal se llamaban Transporte, eso era el jefe de estación, el guarda cruzada y así. Pero todos los que trabajaban en la línea eran de Vías y Obras, como 'matasapos' los conocían.

El apodo de 'matasapos' era porque levantaban los durmientes y ellos golpeaban con una herramienta y decían 'andan matando sapos', y quedaron por matasapos.

Está el personal del tren en sí, estaba el maquinista, el fogonero, después venía el conductor del tren, el que era el asistente era el que cortaba los boletos.

El personal que mantenía la máquina, primero es un personal que va a calentar la máquina, se llama caldeador, después viene el fogonero, ese va a calentar su máquina cuando está para salir,

estando bien caliente, después viene el maquinista, que ese va sentado con una manilla dándole, y ese es el personal; primero el maquinista, segundo el fogonero y los otros que no suben a la máquina son caldeadores. Si tiene que salir el tren a las 5 de la mañana, ellos desde las 2 de la mañana empiezan a calentar, y el fogonero, la pega del fogonero era pesadita porque la locomotora tiene una torre donde van como 8 toneladas o 5 toneladas de carbón, esa tiene que sacarla con una palita, va todo el día echando el fuego, carbón a la caldera para mantener el vapor.

La carrera para las máquinas empezaba así. Primero entraban de limpiador de rueda de máquina, después hacían méritos y los pasaban a caldeador, y de caldeador tenía que hacer mérito para pasar a fogonero y ahí iba haciendo escala hasta pasar a maquinista, de maquinista de tercera, maquinista de segunda y maquinista de primera. Ya casi no se veían los maquinistas, quedaban parados en la casa de máquina siempre. Después tenían un grado para los más antiguos que trabajaban en la casa de máquina, recibiendo toda la información, todas las máquinas, todas las cuestiones.

Un hermano empezó de caldeador, él estaba saliendo de la escuela industrial de Valdivia y lo llamaron. Va-

rios cabros, algunos que eran delicados no aguantaron y renunciaron, porque les hacen una prueba bien drástica. Hay una cuneta como de 20 metros de carbón molido que van echando ahí, y esa es la prueba que les hacen, tienen que sacar a pura pala y les dan un tiempo. Nosotros éramos todos criados en el campo así que buenos para trabajar, no tuvo problemas y ahí empezó a tirar para arriba rápido, terminó como jefe de la casa de máquinas en Osorno.

“Yo llegué de Gorbea el año 84, en Julio del 84, llegué como jefe de estación acá a Río Bueno. Y ahí estuve hasta el año 92, hasta cuando terminó de correr el tren de carga. La función del jefe de estación era movilizar todo vehículo que ande sobre riel, ya sea tren, locomotora, auto, motoriel como la llamaban antes, motoriel, unas motos chiquitas que habían, donde se trasladaba el personal de vía. Jefe de estación es solamente cuando uno atiende en la estación, cuando atiende al público, hace despacho de carros, en ese tiempo se vendían pasajes todavía. No habían buses, entonces despachaban todo por ferrocarril, llegaba todo aquí a los negocios de Río Bueno”. (Alejandro Sepúlveda, ex jefe de estación)

El jefe de estación vendía los pasajes, el inspector andaba revisando, el inspector se sube a un tren a controlar a los pasajeros que no andan con su pasaje. Tenían un marcador pasaje, un alicate, una pinza.

Había un beneficio que tenían los ferroviarios, un pase que duraba un año,

los papás, la esposa, los hijos, tenían derecho a eso, a ese beneficio. Dependiendo del cargo que tenía le daban primera clase o salón, o segunda, y si no tenía que pagar la diferencia para irse en primera clase.

Yo recuerdo de cuando nosotros vivíamos en Valdivia, todavía no nos veníamos para acá, nos daban un paseo al año a todos los ferroviarios a Villarrica, ¡cuántos carros! todos los ferroviarios de Valdivia, un paseo enorme, pero era una familia, la playa se tapaba de puros ferroviarios. Era muy lindo y cuando nos daban paseos a Niebla en lancha, tremendas lanchas, tan bonito y todos cantaban la canción del río, todos cantando, puros ferroviarios ¡pero en lancha!

“¿Cómo terminé de trabajar? bueno, desde el 92 me sacaron a La Unión, me dijeron no podemos pagarte un sueldo y me sacaron de Río Bueno, pero la familia me la dejaron aquí en Río Bueno... presenté mis documentos en octubre del 94 y el año 95, a casi un año, lo aprobaron. Y nos fuimos todos, de Temuco al sur nos fuimos 4.500, y quedó sin personal ferrocarriles. Empezó a contratar nuevamente juventud, pero a esa gente no le hicieron curso, no le hicieron nada, solamente los llamaron y le hicieron un cursito pequeño y los metieron a trabajar”. (Alejandro Sepúlveda, ex jefe de estación)



En el marco de un seminario de ferrocarriles algunos funcionarios jefes de tráfico se reunieron para compartir un ceviche y un grato momento en torno a las vivencias del tren. De izq a der: Carlos Morales, jefe de estación de Puerto Varas; Filimón Matus, jefe de estación de Gorbea; el señor Escanilla; el jefe suplente de estaciones sur; José Emilio

Morales. Puerto Montt s/f.
Donante: José Emilio Morales Sepúlveda



Funeral del funcionario de ferrocarriles del ramal Lago Ranco-Valdivia Pedro Molina Monje. Se visualiza el vagón de pasajeros y el vagón de carga plano con un gran número de personas. La Unión, 29 de octubre de 1976.

Donante: Pedro Molina Vera

“El último viaje de Pedro Molina Monje, uno de los últimos funcionarios del tren de carga ramal Lago Ranco-Valdivia. Esto se efectuó sobre un vagón de carga plano del ferrocarril”. La Unión, 29 de octubre de 1976.

Donante: Pedro Molina Vera





Funcionarios de ferrocarriles observan el avance de las obras que desvían la línea férrea por efecto del terremoto de 1960. De izq a der: Alberto Cifuentes, 'Vallejos', Guido Barbet y Manuel Matus. Antihue, Los Lagos. 1961.
Donante: Guido Barbet



Locomotor y personal del tren de pasajeros y de carga del ramal Lago Ranco-Valdivia. La Unión, 1967 aprox.
Donante: Pedro Molina Vera



Funcionarios del tren de carga del ramal Lago Ranco-Valdivia en la parte posterior del último vagón denominado 'la bodeguita'. La Unión, 1960.

Donante: Pedro Molina Vera



Funcionarios de ferrocarriles en una jornada de camaradería en Lago Ranco. Entre otros se encuentran 'el flaco' Espinoza, Pedro Molina y Juan Ruíz. Lago Ranco, s/f.

Donante: Pedro Molina Vera

VALORACIÓN POR LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS

Eran excelentes personas. Una vez [para mi casa] trajeron desde el campo una camionada de leña, entonces la dejamos al lado de la línea, pero no estorbaba los rieles. Pero donde pasaba la gente estaba estorbando, y un día domingo era pega para mi entrar la leña, y yo de a un palito entraba, después otro para dentro ... y veo un grupo de gente, quince o veinte, no recuerdo, y me encuentran y me dicen 'ya po, vamos al estadio', 'no, imposible que vaya -les dije- porque tengo que sacar esa leña de ahí', y se vuelven y me dicen 'nosotros la vamos a sacar', se movieron todos y me sacaron la leña, sería una media hora o quince minutos, y yo habría tenido todo el día en eso. Y eso es una anécdota que yo tengo de esa gente ferroviaria, ya no habrá ninguno vivo.

Me acuerdo que había un Avilés, un Silva que le decían capitán.

La otra parte también a recordar es la calidad humana que tenían los encargados como jefes de estación de cada sector. Recuerdo cuando no había correo ni telégrafo, porque en los lugares que habían cerraban como cualquiera oficina pública, entonces cuando tenías una emergencia uno iba donde el jefe de estación y ellos se comunicaban por selector, y hacían la 'paletía' sin cobrarle ni un peso y avisaban. Es para rescatarlo.

Y las paleteadas que hacían también los chicos que trabajaban en el tren, cuando les hacían encargos 'cómprame esto en Río Bueno', 'cómprame esto en Osorno', y de vuelta ibas a esperar tu cargo.



Funcionarios de ferrocarriles visitan el terreno para ver cómo avanzan las obras de desvío de la línea del tren por los efectos del terremoto de 1960. Aparecen de izq a der: Guido Barbet, Manuel Matus Paz, 'Vallejos', Alberto Cifuentes y José Ruiz. Antilhue, Los Lagos. 1961.

Donante: Guido Barbet

Funcionarios de ferrocarriles constatan en terreno las obras de desvío de la línea del tren que se vio afectada por el terremoto de 1960. Aparecen Guido Barbet, Manuel Matus y 'Vallejos', funcionarios administrativos de ferrocarriles. Antilhue, Los Lagos. 1961.

Donante: Guido Barbet





Trabajadores de ferrocarriles posan frente al carro en la estación de La Unión. Aparecen Carlos Soto, asistente de tren; 'el cochino' Ruíz, palanquero tren de carga; Waldo Catalán, suplente de estaciones; y Guido Barbet, conductor suplente. La Unión, 1962.

Donante: Guido Barbet

OTRAS ACTIVIDADES LIGADAS AL FERROCARRIL

Hay una imagen muy potente del punto de vista humano, una destrucción del ser humano por el ser humano. Con la tota al hombro los cargadores sacaban de los lanchones los durmientes para la línea del tren, cargaban como 100 kilos más o menos. Entonces salían del lanchón a trote con su durmiente al hombro, los riñones quedaban para la historia. Había mucha actividad.

El papá trabajó haciendo durmientes para entregar en la estación. Los hacía en otro lado, en media con un agricultor más grande, hacían durmientes y se vendían a la empresa de ferrocarriles. Eso era en media, pero no era en el

campito nuestro donde me crié yo. Era un esfuerzo de trabajo que había en aquellos tiempos porque se pagaban bien los durmientes, ¡y había madera, lo importante! Había como hacerlo y tenía que ser el puro pellín, había que cortarlo, para los rieles, sobre eso iba montado el riel, por eso se compraba mucho.

Yo me recuerdo que uno iba a buscar carbón de piedra que el tren botaba, porque como llevaba su carro de combustible que es el carbón de piedra, uno iba a recoger en una canastita el carboncillo para hacer fuego, porque era muy bueno para hacer fuego.

ANÉCDOTAS Y SUCESOS TRÁGICOS

El tren era peligroso aquí en la ciudad especialmente, y en los campos en el verano porque ese humo que mandaba para arriba, la chimenea, tiraba chispas que en la noche se veían, en el día no. Aquí cerca de donde yo vivía en una oportunidad se quemó una casa, el centro era de tejuela y en el verano sequito eso. Y en los campos se dice que también producían incendio en el pasto seco, generalmente eso ocurría.

En uno de esos viajes a Rancho de las Fiestas Patrias, tuve un viaje muy trágico en tren. Antes de llegar a Ignao cayó un viejito a la línea y le cortó las piernas, era terrible mirar. Y allá a la llegada de Quillayco otra vez, habían vacas en el camino, en la línea, las llevaba un niño

chico, 6 o 7 años tendría; y las vacas no se hacen a un lado nunca, entonces llega y mató una vaca, le mandó un pencazo ahí mismo y el niño tratando de rescatar su vaca de la línea, casi lo pesca también. Se bajaron todos a mirar lo que había sucedido y el niño por allá llorando, había muerto su vaca.

Recuerdo cuando una viejita iba a buscar paja, para hacer una payasa, porque antes se usaba eso para dormir, yo también me crié con payasas. Entonces iba a buscar e iba con una nieta. Y a la viejita la alcanzó el tren y la mató, la nieta alcanzó a moverse y se salvó. La viejita iba a buscar paja para la payasa, iba con su saquito, iba en el puente de fierro, ahí la agarró el tren.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Recuerdo el cargamento de animales, arriba en Piruco. A las 4.00 de la mañana llegaban todos los camiones con animales del campo a cargar sus carros, y a las 8.00 ya tenía que estar listo para partir, los animales, las remolachas que cargaban arriba, las papas, el trigo, todo se cargaba arriba en Piruco. Esa era estación de carga.

Todo se iba para al norte. La remolacha se iba para La Unión, porque ahí estaba IANSA en esos años, entonces toda la remolacha llegaba ahí. La madera para construcción también, todo se iba en tren a Lago Ranco.

Habían muchas fuentes de trabajo. Los trabajadores artesanos, agricul-

tores, campesinos había una especie de correlación entre la marina mercante y ferrocarriles. Los carretoneros que llevaban la madera a los carros, eran pagados por la marina mercante. Había grandes lanchones que eran tirados por los barquitos pequeños, que traían madera casi en bruto desde el sector de Riñinahue, Llifén, en toda esa explotación la gente trabajaba, era fuente de trabajo. Todo eso desapareció.

Los que más producían animales acá era la familia Duhalde y los Pérez de Arce, eso recuerdo yo. Cargaban más carros de animales ¡cuántos carros! pero todos eran para el norte ¡eran carros y carros de animales que mandaban!

ALGUNOS HITOS EN LA HISTORIA DEL RAMAL

“Rescaté por ahí preguntando a algunos caballeros de edad y consulté algunos libros también que encontré por casualidad. El ramal a Lago Ranco se completó en 1932, partiendo desde La Unión, esto quiere decir que se terminó y se empezó a construir desde Cocule para acá más o menos del año treinta, ahí se desviaba en Cocule para acá. Sirvió este ramal alrededor de 50 años. Desde 1952 sirvió como carga y pasajeros, el mismo tren traía carros de carga para animales y otras cosas y para pasajeros, y al final de su existencia fue solamente carga. Cuando ya empezaron a construirse las carreteras el transporte terrestre superó al tren y en 1980 fue prácticamente abandonado. En 1954 se construyó un sub Ramal a Puyehue, que hoy se llama Entre Lagos, pasando por el segundo puente más alto de Chile el Chirre. En 1960 con el terremoto, se destruyó el puente al llegar a Puyehue, por lo que solo podía llegar hasta la estación de Chirre. Los rieles de esta línea fueron levantados en 1982 y hoy se conoce ese camino como el Camino de la Línea”. (Dalmiro Retamal)

El Golpe de 1973 y su efecto en ferrocarriles

Don Alejandro Sepúlveda, ex jefe de estación, recuerda:

“En el año 73, en ese tiempo, yo me encontraba trabajando en la estación. El año 73 hay un golpe y llegaron todos los militares y a nosotros nos sacaron cantando de la oficina, se hicieron cargo ellos. Ellos no sabían movilizar y se hicieron cargo, y a nosotros nos sacaron ‘ustedes se van para adentro, para la casa y ahí se van a quedar, hasta cuando nosotros le digamos y se levante el toque de queda ustedes van a salir a trabajar’. Se pararon todos los trenes y eso fue a nivel nacional, nadie sabía movilizar porque en todas las estaciones se hicieron cargo ellos, y los trenes se atrasaron en Santiago y en el sur. Y eso es lo que nosotros pasamos en el 73 y bueno, los que no éramos simpatizantes lo pasamos muy mal, pero otros que si eran de su partido lo pasaron bien, pero la mayoría lo pasó muy mal. En esos años no había nada, ni un sindicato que respaldara al trabajador, eso salió mucho después. Los militares tomaban la estación y sacaban a los funcionarios de su puesto y ellos se hacían cargo. Como

había estado de sitio no permitían estar en la oficina dando información o qué tipo de información podíamos recibir nosotros.

¿Por qué perseguían tanto a los ferroviarios? Porque según Pinochet en ferrocarriles estaba la mafia de comunistas y socialistas. Por eso no quiso ayudar a ferrocarriles durante todos los años que él estuvo en su gobierno, no lo ayudó, y ahí empezó a morir ferrocarriles. Murió prácticamente, porque nunca más se pudo levantar por la deuda que quedó de esos años, aunque el estado hubiera seguido ayudando, no podía tapar lo que quedó de todos sus años”.

El cierre del ramal

“Estábamos en clases un día de marzo, fines de marzo, yo tenía un 5° año, niños de 11 a 12 años. De repente se siente un ruido, porque nuestra escuela estaba afuera... sentimos un ruido estremecedor, vibraba la casa vieja, y de repente alguien grita ¡el tren, el tren! Y salimos a mirar y como a 300 metros venía el tren con dos carros solamente. Y venía a avisar que a partir de esa fecha se levantaba todo el ramal Cocule-Lago Ranco y Crucero-Entre Lagos, porque la línea llegaba hasta Entre Lagos. Ahí paró el maquinista, se detuvo en la escuela y preguntó cuántos alumnos había, nosotros teníamos en esa

época como 220 alumnos y éramos 6 profesores y una inspectora. Hicimos un viaje maravilloso, el maquinista nos invitó, entraban todos en dos vagones, apretaditos, y fuimos todos. Y fuimos al puente Chirre en el tren y fue la última vez que viajó el tren por el ramal Crucero-Entre Lagos. Lo único que dijeron es que ya estaba la orden de ferrocarriles del Estado de levantar el ramal. Y en poquito tiempo, como a los dos años después se empezó a levantar Río Bueno-Crucero-Lago Ranco. Nosotros veíamos cuando llegaban los camiones a buscar los rieles”. (Carlos Alderete)

“En esos años ¡era ferrocarriles! porque ahora tiene el nombre nomás. Cuando yo empecé el año 65 en la empresa en esos años había respeto y habían muchos trenes que corrían de Santiago a Puerto Montt, con decir que salían 100 trenes diarios de Santiago, trenes de pasajeros. Y de carga salían 150 trenes de Santiago y repartía a través de todo el país, para todas las localidades. Cuando se empezó a usar la carretera, por la velocidad, empezaron a quitar todo los derechos a ferrocarriles. Bueno, ferrocarriles murió cuando estuvo Pinochet, porque nunca en los 17 años que estuvo le tiró dinero para ayudarlo porque siempre ha sido necesario el respaldo del estado, ¿ferrocarriles solo? ¡Imposible mantenerse! Cuando yo entré éramos 30 mil funcionarios y cuan-

do ya nos fuimos quedaban 6 mil. 30 mil a nivel nacional y ya el año 95 quedaban 6 mil funcionarios. Pero si cerraron muchas estaciones, por eso que ya no quedaron funcionarios”. (Alejandro Sepúlveda, ex jefe de estación)

El año 90 dejó de funcionar el servicio de carga de Río Bueno a Chirre, con lo cual el Ramal desapareció por completo. En 1983 había cesado el traslado de pasajeros, o sea que hasta el año 83 hubo pasajeros todavía.

Cuando empezó a morir el tren a Santiago también fue cuando comenzaron los buses: Vía Sur y Lit Frontera a Santiago. Vía Sur fue el primero y el Lit Frontera después, esos fueron los primeros buses que empezaron a ir a Santiago. Entonces el tren empezó a decaer.

“Nadie sabía que iba a terminar su recorrido el tren. No hubo despedida ni nada, solamente se cortó el servicio y nada más. Lo deciden los ingenieros de Santiago, del estado. Avisaban al jefe zonal de Valdivia y él daba orden de suprimir ese tren. Y se termina y se cerraba nomás, pero no había despedida ni nada. Que el funcionario se cambiaba a otro lado a trabajar y nada más. Después empezaron a sacar las líneas, mucho después, eso fue después del 94 por ahí. En las estaciones por los jefes que vivían ahí, los

que estaban arrendando y trabajando todavía, a esos los trasladaron, pero después empezaron a arrendar las estaciones. A veces funcionarios quedaron viviendo ahí porque jubilaron y quedaron viviendo ahí, el de Crucero quedó viviendo ahí mismo, Víctor Hugo Tillería, el único que quedó, en otras estaciones hubo particulares que arrendaron y quedaron viviendo ahí”. (Alejandro Sepúlveda, ex jefe de estación)

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos y reconocemos a todas las personas abajo señaladas, vecinos y vecinas de nuestra comuna de Río Bueno, que participaron en los encuentros comunitarios realizados entre el año 2016 y 2018. Sus recuerdos y relatos han permitido elaborar este cuadernillo.

1. Lys Ríos Yáñez
2. Olga Olivera Barreau
3. Nelly Quezada H.
4. María Núñez
5. Oscar Muñoz Villegas
6. Sonia Silva Martínez
7. Ruth Rudolph M.
8. Ruth Morales M.
9. María Angélica Sandoval Páez
10. Cecilia Saldaña Sandoval
11. Sergio Cortés Oyarzún
12. Dalmiro Retamal S.
13. Elisabeth Vidal Vidal
14. Maximino Troquián
15. Mónica Ríos Hernández
16. Gabriela Hidalgo del Río
17. Matilde Huenupán Ojeda
18. Nelly Rosas Calderón
19. Luis Arcadio Carrillo
20. Alejandro Sepúlveda
21. Manuel Díaz
22. Patricia Santibáñez
23. Atilio Adriazola R.
24. Orlando Montecinos Silva
25. Haydeé Saldivia
26. Deyanira Oporto
27. Carmen Valerio
28. Rosa González
29. Alicia Cordones
30. María Avilés Pardo
31. María Barrera
32. Ulda Riola del Río del Río
33. Irene Aldana
34. María Fourcade
35. Flor Gómez
36. María Guerra
37. Uberlinda Flores
38. Zulema Caro
39. Mercedes Umaña
40. Ester Monsalve
41. Inova González
42. Doris Lemarí Alarcón
43. Marta Hermosilla
44. María Hernández
45. Iván Hermosilla
46. Camila Monsalve
47. Zunilda Albarrán
48. Carlos Alderete Brándago
49. María Luisa Saldivia
50. María Sonia Delgado
51. Alicia Conejeros

MEMORIAS DEL RAMAL
MEMORIAS DEL RAMAL
COCULE - LAGO RANCO

más información en
www.memoriasdelsigloxx.cl



**CHILE LO
HACEMOS
TODOS**