

Cuaderno N° 1

Norman Goijberg Rein

456 90

Agosto 2013

Amigos del Grupo Alerce,

Quiero comenzar reconociendo que, al privilegio de haber sido designados miembros del Grupo Alerce, debemos agregar el disfrute de compartir con más cercanía esta etapa de nuestra vida, confirmando que hay mucha razón en quien afirmó que “el arte e la vida es el encuentro”.

Cada encuentro periódico, cada actividad recreativa acompañados por nuestras esposas, han sido y son permanentemente fuente de descubrimientos, de entretenidas y sabias experiencias de vida, recogidas en exquisitas anécdotas, que en la mayoría de los casos, sólo conocen quienes tuvieron la fortuna de estar en ese momento cercanos al cuentista de tan entretenidos relatos.

Para permitir que todos tengan la oportunidad de conocer tan atractivos relatos y cuentos, es que hemos decidido como Directiva, invitar a todos quienes nos deleitaron con estos ya mencionados relatos, y a quienes aún no han revelado el secreto de sus recuerdos, a ponerlos en papel. Sin pretensión de transformarnos en escritores, sino que sólo con el propósito de compartir con los amigos, parte de las interesantes experiencias vividas, ya sea en nuestra vida laboral, como también aquellas que aparecen en nuestra memoria cuando visitamos lugares diversos en nuestros viajes de recreación y encuentro.

Quien primero se atrevió a iniciar esta, esperamos, colección de relatos que llamaremos “Cuadernos de los Alerces”, es nuestro amigo Norman Goijberg. Agradecemos su generosidad al compartir sus recuerdos y relatos con todos nosotros; esperamos con ilusión que la lectura de tan entretenido “Cuaderno” sea motivador y en breve, cumplamos con el propósito de iniciar una larga colección de “Cuadernos de los Alerces”.

Reitero mis agradecimientos a Norman, sé que esta tarea le significó algún esfuerzo, pero también muchas satisfacciones al volver a recrear momentos gratos de su entretenida experiencia de vida profesional y familiar.

Disfrutemos lo grato que resulta siempre, volver la mirada al pasado, para explorar en la memoria y encontrar recuerdos que sólo estaban ocultos pero no olvidados.

La invitación está hecha, esperamos con ilusión ver que los “Cuadernos de los Alerces” sean realidad.

*César Murúa Polanco
Presidente*



MIS RECUERDOS DE LA DECADA DEL '40

PUERTO MONTT: EL ESLABON QUE UNE
CHILE AUSTRAL Y CHILE CENTRAL

EL TRANSPORTE MARÍTIMO, LOS FERROCARRILES Y
EL TURISMO

(SIMILITUDES Y DIFERENCIAS CON LOS EQUIVALENTES DE
CANADÁ Y ESTADOS UNIDOS)

-- EL ALERCE --

Centro de Documentación
Camara Chilena de la Construcción

- Donación 10.12.2013 -

INTRODUCCION

Estimados amigos del Grupo Alerce: en nuestros viajes a la zona de Puerto Montt y Aysén tuve la oportunidad de contarles algunas historias, las que ustedes gentilmente encontraron interesantes. Por esa razón me atrevo a volver un poco más sobre las mismas, pero ahora además acompañándolas de algunas imágenes.

Estas reflexiones nacen de la experiencia de mi infancia y adolescencia en Angelmó, Puerto Montt; son observaciones, relaciones y conclusiones personales, que no tienen el respaldo de ninguna investigación sistemática sobre el tema de la influencia de los ferrocarriles en el desarrollo del sur de Chile. Algunas informaciones provienen de pedazos obtenidos por aquí y por allá, de algunos trabajos profesionales posteriores y para asegurarme de que mi memoria no me traiciona, algunas comprobaciones en internet.

Hablando de mí y empezando por el principio: Nací en Angelmó, Puerto Montt en 1935 en esta casa.



Foto original propiedad de Norman Goijberg

Pueden ver en esta ampliación, que era el almacén de mi Papá.



Foto original propiedad de Norman Goijberg

Estaba ubicada frente a donde llegaban las lanchas que venían de las islas y lugares de más al sur, a vender sus productos y a comprar lo que necesitaban.

Ahí pasé mis primeros años hasta 1943, los que no sólo quedaron grabados en mi memoria, sino que son permanentemente reavivados por las imágenes de Angelmó – y de nuestra casa - que aparecen por todos lados.

Ya que ¿cuántos de ustedes tienen sus lugares de infancia retratados y reproducidos profusamente?



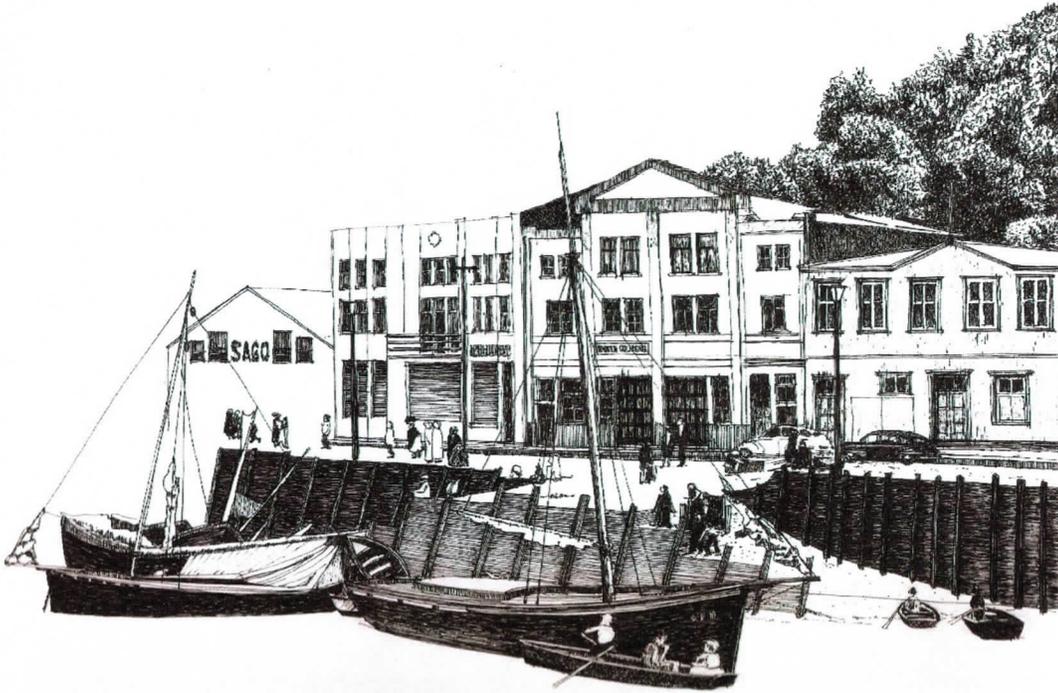
Archivo fotográfico Alejandro Torres

Muchos pintores, como Arturo Pacheco Altamirano, llegaban a Angelmó y estuve parado al lado de ellos mirando su trabajo, por lo que, medio en broma y medio en serio, digo que debo estar retratado en más de algún cuadro.



Archivo fotográfico Alejandro Torres

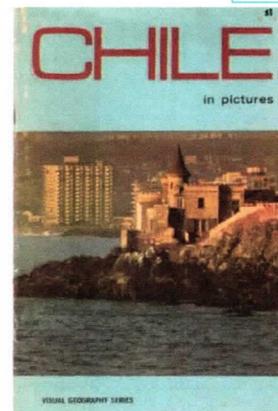
ASI ERA ANGELMÓ



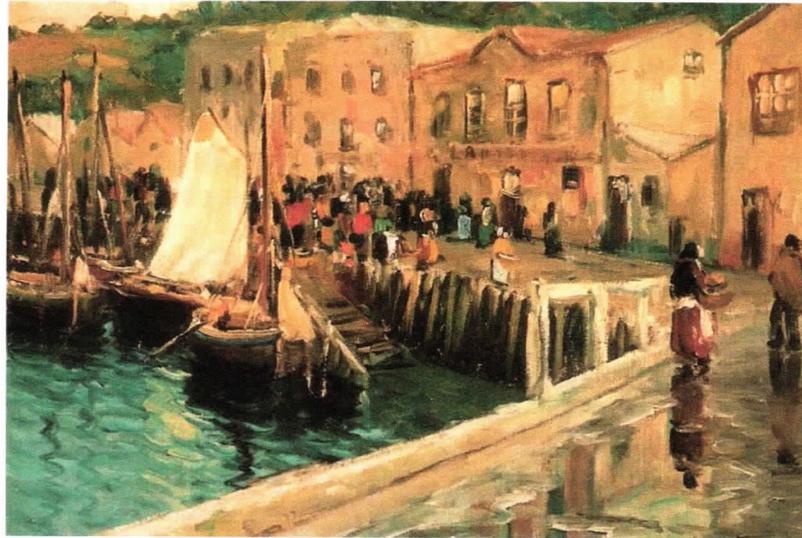
ESTE DIBUJO LO HICE COPIANDO LA FOTO DE ABAJO QUE ENCONTRÉ EN 1971 EN ESTADOS UNIDOS EN UN ATLAS DE CHILE



2



² Visual Geography Series, Sterling Publishing Co. Inc. New York



EL CUADRO DE ARRIBA ES LA MISMA VISTA DE LA FOTO DEL ATLAS. ESTE Y EL SIGUIENTE SON DE PACHECO ALTAMIRANO



ESTA FOTO Y EL CUADRO CON LA MISMA VISTA

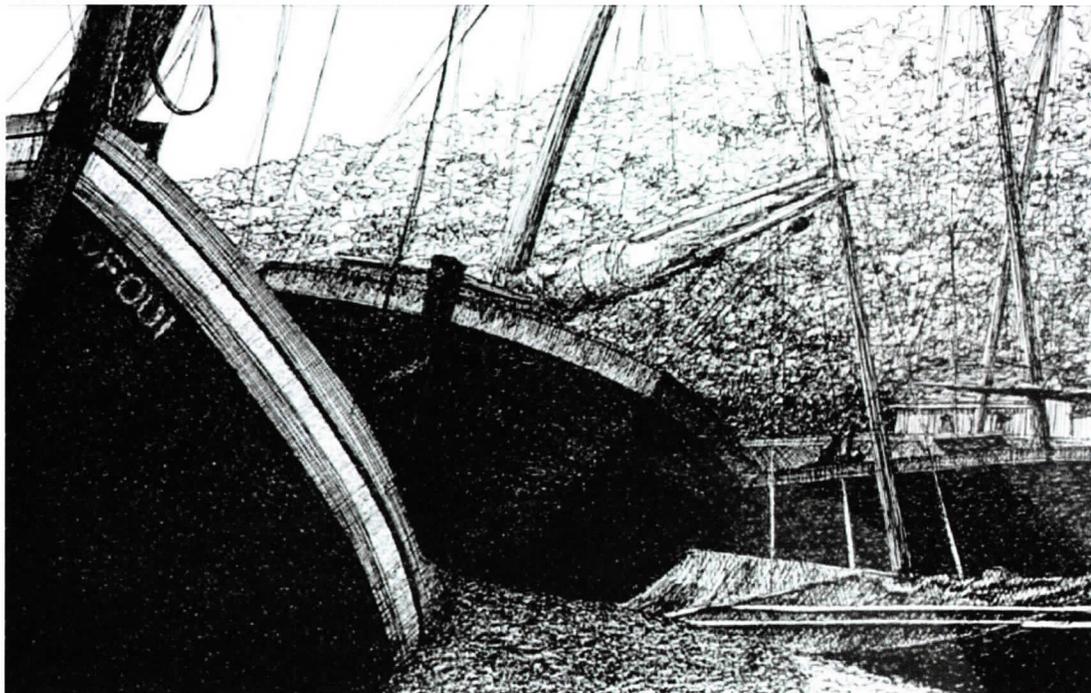


Foto sacada de <http://ceph-puerto-montt.blogspot.com/2006/09/fotografas-antiguas-de-puerto-montt.html>.
Centro de Estudios del Patrimonio Histórico de la Provincia de Llanquihue (CEPH)



Foto sacada de <http://ceph-puerto-montt.blogspot.com/2006/09/fotografas-antiguas-de-puerto-montt.html>

LA VISTA DESDE NUESTRA PUERTA



MI DIBUJO DE UNA FOTO QUE TOMÉ CON UNA MAQUINA DE CAJÓN,
CUANDO TENIA UNOS 15 AÑOS

PUERTO MONTT: EL ESLABON QUE UNE EL SUR Y EL NORTE DE CHILE

Vicente Pérez Rosales fundó Puerto Montt el 12 de Febrero de 1853.

Por muchas décadas el tren fue el único enlace de la zona centro sur con el resto de Chile central y desde Puerto Montt hacia el sur austral, se unía en parte por las lanchas chilotas y por barcos.

LA COMUNICACIÓN MARÍTIMA CON CHILE AUSTRAL

LAS LANCHAS A VELA

Puerto Montt era el único enlace de Chiloé y Aysén y una parte de Magallanes con el resto de Chile. Todo el transporte era exclusivamente por mar ya que no existían caminos de Puerto Montt al sur. Los habitantes de Chiloé insular y continental y del archipiélago de las Guaitecas, genéricamente llamados “chilotes”, se movían exclusivamente navegando en las lanchas a vela, para venir a Puerto Montt para vender sus productos y abastecerse de sus necesidades. En Angelmó tenían la posibilidad de asearse en la “Casa de Baños” que aparece en las imágenes.

Cuando navegaban los chilotes no tenían baños en las lanchas. Vivían en la parte de adelante; cocinaban y se calentaban con un bracero abierto con leña o carbón. La luz y ventilación era entreabriendo un poco la escotilla

LAS LANCHAS Y AL FONDO LA “CASA DE BAÑOS”



Foto escaneada de Atlas IGM



Cuadro original propiedad de Norman Goijberg

Las lanchas navegaban entre Chiloé y Puerto Montt: en el seno de Reloncaví recuerdo que venían de las islas Maillen, Guar, Puluqui, Queullín y Calbuco. Esta isla se unió posteriormente al continente por medio de un piedraplén. Venían de Cochamó y Ralún en el Estuario de Reloncaví. Llegaban de Carelmapu, emplazado en la desembocadura del Canal de Chacao en el lado continental

(hoy unido por carretera). De Chiloé insular llegaban por supuesto de Ancud, Castro, Quemchi, Queilen, Achao, Quellón y una infinidad de islas como las Chauques y Butachauques, Puqueldón, Apiao, Chaulinec y otras que no recuerdo. Desde Chiloé continental llegaban desde la península de Contao (volcán Hornopirén) donde durante décadas se hicieron muchos esfuerzos por la explotación del alerce, pero las carretas tiradas con yuntas de bueyes y luego los bulldozers se enterraban en el barro sin poder sacar los troncos. Las caletas eran Aulen, Rolecha, Hualaihué, Quintupeu, Llancahué, Ayacara, Chumildén.

Construían sus propias embarcaciones, generalmente con madera de Ciprés de las Guaitecas. Las juntas de las tablas “de tope” eran selladas “calafateando” con “estopa” (fibra de alerce). Cada cierto tiempo les entraba la “broma” (gusanos que se comían la madera); para repararlas se varaban en la playa, les acercaban fuego con unas especies de antorchas, se “recalafateaban” las juntas y embreaban nuevamente todo el casco.

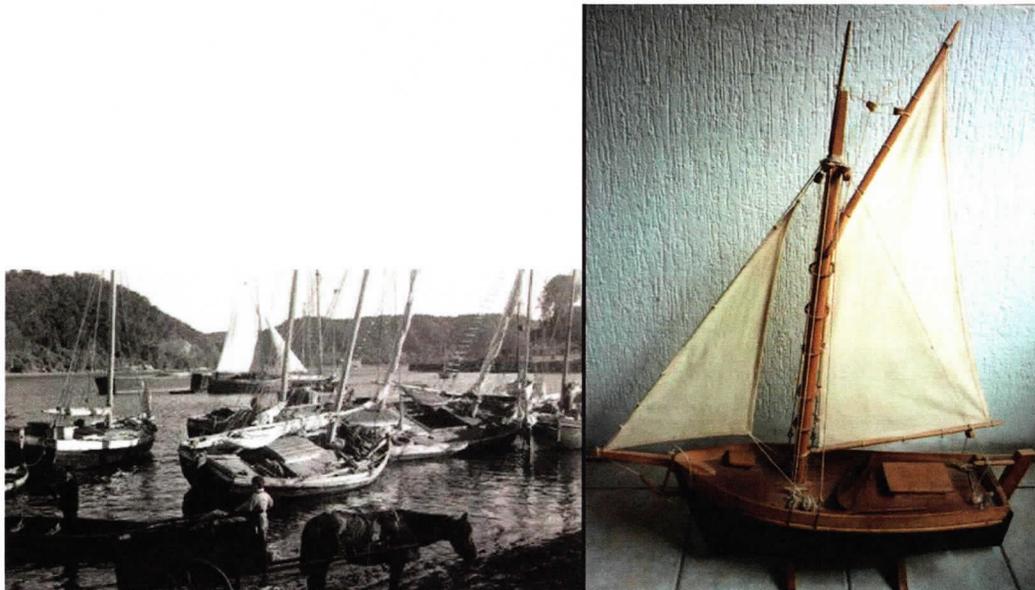


Foto sacada de <http://ceph-puerto-montt.blogspot.com/2006/09/fotografas-antiguas-de-puerto-montt.html>

Los chilotes eran eximios navegantes y sabían con días de anticipación cuando el clima estaría favorable para navegar, esperando en puerto lo que fuera necesario. Sin embargo no sabían nadar: cuando se caían al agua se ahogaban. Los productos que traían eran principalmente papas, cholgas, choros (que eran tan grandes que los llamaban choros “zapatos”) y tacas. Las vendían por almudes, una medida antigua española, que era un cajón que por un lado que medía un almud y por el otro medio almud); traían tejuelas de alerce, luce (una especie de algas), nalcas y chupones, etc.

Después de vender sus productos, llegaban al almacén de mi Papá, al que le decían don "ZigZag" en lugar de Isaac, y le pasaban un rollo de billetes. Mi Papá se los contaba y les vendía lo que necesitaban.

Los habitantes de Chiloé continental y Aysén tenían mucho más contacto con el lado argentino que con Chile. Los chilotes pasaban temporadas en Argentina y volvían hablando con acento argentino y vistiendo bombachas y botas de gaucho. Internándose en la Cordillera de los Andes desde Cochamó y Río Puelo pasaban a Argentina al sur de Bariloche. Más al sur desde Chaitén, cruzando el Lago Yelcho, se subía a Palena y Futalefú y se pasaba a Esquel en Argentina. En Aysén, Coyhaique, Balmaceda y Chile Chico están colindantes con la frontera, casi sin barreras naturales.

Las lanchas a vela empezaron a desaparecer cuando apareció la primera lancha a motor: fue don Juan Almonacid que construyó la "Merceditas", una con una cabina para transportar a unas doce personas. Las lanchas a motor fueron generalizándose y posteriormente con la construcción de los caminos y el transporte terrestre, las lanchas a vela desaparecieron definitivamente.

Se terminó una tradición de navegantes y constructores marinos.

AYSEN

En Aysén o Aisén como se escribía entonces, era exclusivamente crianza de ganado, principalmente ovejas. Los criadores de Aysén esquilaban las ovejas y la lana se exportaba a Europa, vía Puerto Montt y Valparaíso.

De niño yo escuchaba que en Aysén era como en el "far west". Recuerdo a un señor de Puerto Montt, don Ricardo Wahl, que andaba con un cinturón con balas y dos pistolas, igual que en las películas. [ANEXO 1]

El era uno de los principales criadores de ganado en Aysén: vacunos y ovejas. Las traía por barco, las descargaban en el puerto, pasaban por Angelmó delante de mi casa ocupando todo el ancho de la calle y por mucho rato; era como un mar blanco de ovejas. Y todo de nuevo cuando iban de vuelta hacia la estación.



Archivo fotográfico Alejandro Torres

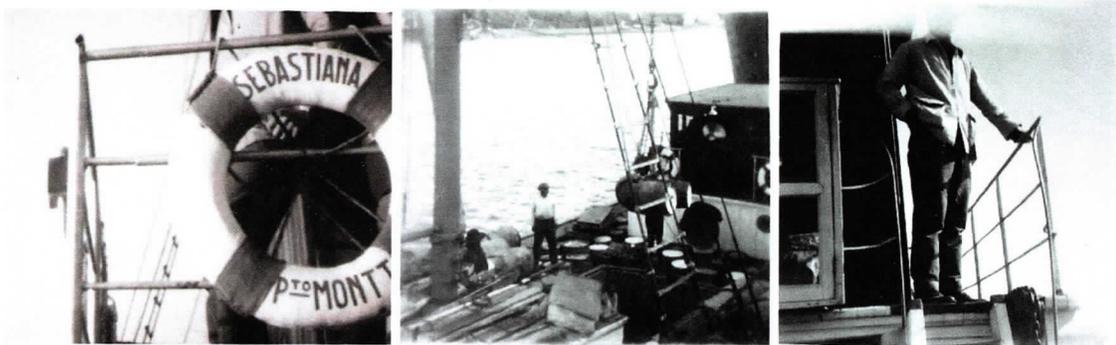


Archivo fotográfico Alejandro Torres

Después de la II Guerra Mundial, alguien tuvo la genial idea de traer una barcaza de desembarco para el transporte de ganado. La Ñirihuaó funcionó bien un tiempo, pero los animales no eran como los soldados y en un temporal en el Golfo de Corcovado, todos los animales se fueron a un lado, la barcaza se dio vuelta de campana y se ahogaron los animales y tripulantes

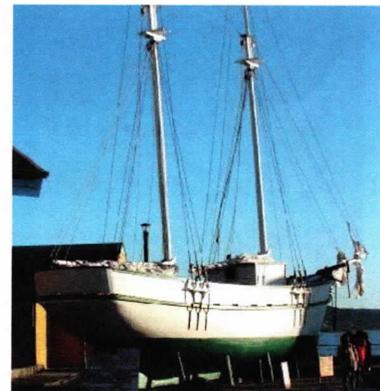
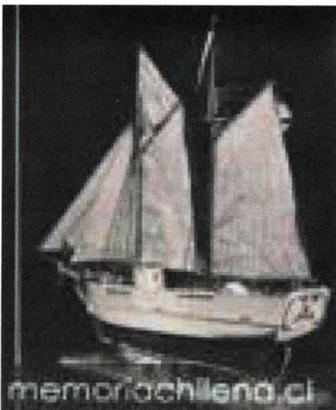
MIS VIAJES A AYSÉN EN LA GOLETA SEBASTIANA

En las dos primeras vacaciones de mis estudios en la universidad, en los veranos de 1954 y 1955, viajé de Puerto Montt a Aysén en la goleta Sebastiana.



Fotos de Norman Goijberg

Las goletas de dos palos eran de mayor tamaño que las lanchas y en este caso me parece que era de 27 toneladas.



Fotos de Norman Goijberg, Museo Ancud

Se construyeron muy pocas en astilleros de Ancud. Esta era muy similar a la goleta "Ancud" que fue la expedición que en 1843 llegó al Estrecho de Magallanes para la toma de posesión y soberanía chilena en ese territorio. Una reproducción está en el museo de Ancud, que visitamos con el Grupo Alerce en el año 2007.

A mí me tocaba dormir en el asiento del comedor de la tripulación. En mis dos viajes fuimos recalando en todos los puertos de Chiloé, navegando por el Canal de Moraleda, el archipiélago de las Guaitecas, la isla Melinka y Puerto Aguirre. Al final del Fiordo de Aysén en ese tiempo no existía puerto Chacabuco. Se remontaba varias millas por el río Aysén (más arriba llamado río Simpson), sorteando los bajos siguiendo balizas hasta llegar hasta Puerto Aysén. El lugar donde desembarcamos me parece mucho que fue el mismo de las dos vistas de abajo tomadas en el viaje del Grupo Alerce en Noviembre de 2011.



Foto de Norman Goijberg



Foto de Norman Goijberg

En uno de esos viajes me tocó un temporal fenomenal cruzando hacia el sur del Golfo de Corcovado; me dio tanto susto que me fui a la popa de la lancha para no mirar las olas y, con el movimiento y el olor del diesel, quedé completamente mareado. El resto del viaje fue muy tranquilo, pero al desembarcar en Puerto Aysén me volví a marear completamente. La única vez en mi vida que me he mareado.

Por otra parte la experiencia fue extraordinaria: los paisajes espectaculares, las islas con cipreses enanos que llegaban hasta el agua. En el viaje de vuelta, navegando a la cuadra de Chiloé, me tocó un espectáculo extraordinario con toninas danzando alrededor de la proa de la lancha, con la luna llena saliendo sobre Los Andes y el sol poniéndose sobre la isla de Chiloé. Inolvidable.

LA MARINA MERCANTE: LOS BARCOS AL SUR

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado organizó una flota de barcos de distintos tamaños que navegaban desde Puerto Montt hacia Chiloé, Aysén y Magallanes. Inicialmente se llamó Ferronave; muy posteriormente la independizaron de los ferrocarriles y se llamó Empresa Marítima del Estado, Empremar.

Los barcos más chicos hacían los viajes a los puertos principales de Chiloé como Ancud y Castro. Se llamaban Dalcahue y Lemuy. Otros un poco más grandes hacían los viajes a Aysén y Magallanes, como el Trinidad, Taitao, Puyehue, Tenglo, y otros.

El vapor Trinidad, originalmente había sido un barco turístico en Europa, bastante lujoso con salón y comedor revestido en caoba y asientos con felpa verde, en los veranos hacía viajes de turismo a la Laguna de San Rafael.

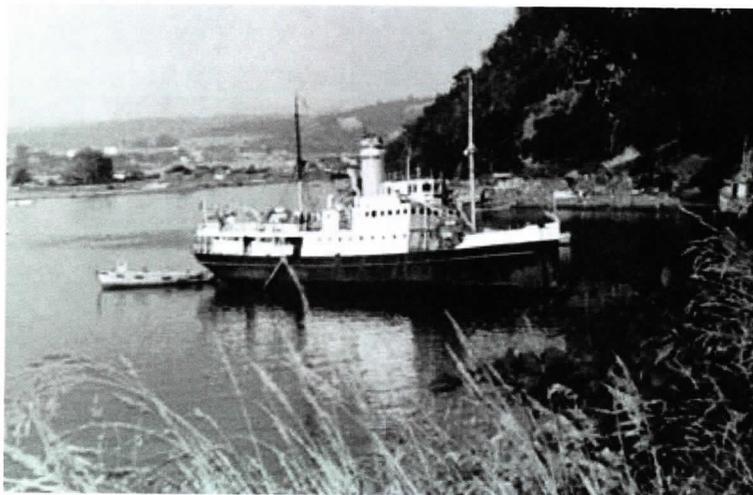


Foto sacada de www.histamar.com.ar

Así como los ferrocarriles promovían el turismo y construyeron hoteles en varias partes, también hicieron uno en la Laguna de San Rafael; sin embargo, nunca coordinaron el programa con el Trinidad y el hotel no se ocupó jamás y terminó

arruinándose. En estas décadas el glaciar de la Laguna de San Rafael se ha reducido muchísimo, como se puede apreciar en esta comparación.



Hubo una iniciativa para construir un canal desde la Laguna de San Rafael cruzando por el Istmo de Ofqui en la Península de Taitao para así evitar la navegación por el Golfo de Penas. Las máquinas se hundían en el fango y el proyecto avanzó muy poco y fracasó.



Coyhaique hace unos 60 años, foto ATLAS IGM



Coyhaique foto N. Goijberg Noviembre 2011

LA PESCA

En esa época la pesca en el seno de Reloncaví frente a Puerto Montt era muy importante; una flota de unas 200 o más chalupas salían a pescar sierras en la noche iluminándose con antorchas. Se pescaban róbalo, congrios y pejerreyes. Se pescaba mucho el tollo, pero sólo para extraerle el aceite del hígado que se procesaba para aceite de “bacalao” en una industria en Puerto Montt. El resto del pescado no se comía por aceitoso y se botaba.

En una oportunidad trajeron un cachalote (desconozco donde lo pescaron, supongo en alta mar en el Océano). Lo vararon en la playa de Angelmó; estuve parado al lado y no podía creer el tamaño que tenía, debe haber medido unos dos a tres metros de diámetro y unos veinte de largo. Estuvo durante una semana mientras lo descuartizaban y carretones más carretones acarreaban la grasa. Al final el hedor era espantoso.

La pesca de mariscos se hacía con buzos, de esos con escafandras y trajes especiales con pesos de plomo y el aire se bombeaba desde una chalupa con una máquina que un operador movía con una rueda grande. El principal empresario era don Nicolás Kipreos, su jefe de buzos era don Nicolás Papadimitrópulos y el jefe de los buzos era don Konstantino Kochifas. Años después su hijo del mismo nombre y mi contemporáneo, construyó su propio

barco y creó la empresa Skorpios. Su astillero está por el Canal de Tenglo hacia Chiquihue.

Por el Canal de Tenglo, don Juan de Solminihiac abuelo del ministro Hernán de Sominihiac, estableció un vivero de ostras, las que se enviaban principalmente a Santiago. En Calbuco se instalaron más de 25 fábricas de conservas, principalmente de centollas, cholgas, choros y choritos. Las cholgas y especialmente los choros “zapatos” tenían más de 20 cms de largo. Después de años de explotación virtualmente se acabó este recurso natural y por lo tanto casi todas las fábricas de conservas. Algunas se trasladaron a Quellón, al sur de la isla de Chiloé; las centollas hoy sólo quedan en Punta Arenas.

El fenómeno más reciente son las empresas salmoneras que se instalaron en Chiquihue, al oeste de Puerto Montt. Inicialmente para llegar a este lugar, el camino que bordea el canal de Tenglo llegaba sólo hasta un poco más allá del lugar de descanso de las ovejas y del actual astillero Skorpios y había que esperar a que bajara la marea para seguir por la playa hasta lo que entonces llamábamos Chiquío. Posteriormente se construyó un muro de contención y relleno para unirlo con camino de uso permanente.

LA MARINA DE CHILE

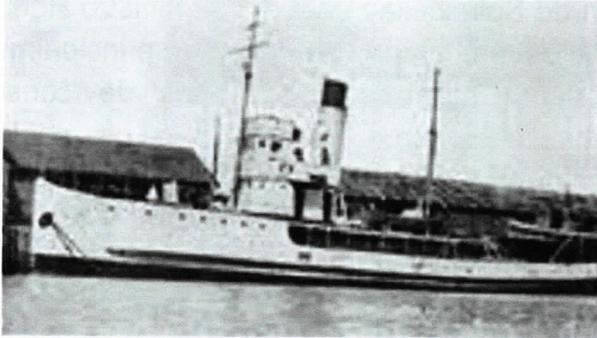
La Gobernación Marítima de Puerto Montt tenía unos buques llamados escampavías que hacían los trabajos de control de la zona de los canales y la mantención de los faros.

Uno de ellos era la Yelcho.

En 1941, cuando yo tenía unos 6 años, los oficiales de la Yelcho me invitaban a jugar a bordo (porque le estaban “haciendo los puntos” a mi tía Ana que era muy bonita – hoy sigue siéndolo a los 92 años).

Foto Archivo Norman Goijberg

Foto sacada de www.ligamar.cl



Escampavía YELCHO



Oficiales y mi tia ANA

Fotos Archivo Norman Goijberg



El Almirante



El Capitán



El Managuá

Lo que yo no sabía entonces era la historia de ese buque:



Foto: www.rutaschile.com



Foto: prensaantartica.wordpress.com

“El 30 de agosto de 1916, el escampavía Yelcho al mando del Piloto 2º Luis Pardo Villalón rescató en una audaz travesía a través del paso Drake, en pleno mar antártico, a 22 sobrevivientes ingleses del bergantín Endurance al mando de Sir Ernest Shackleton que estaban varados en la isla Elefante cuya embarcación fue atrapada por los hielos antárticos el 18 de enero de 1915”.

Después de saber esto, ¡me sentí unido históricamente con Shackleton!...

Foto: www.base.mforos.com



Corbeta Chipana en Angelmó, Puerto Montt

Posteriormente se incorporó a la Base Naval de Puerto Montt la Corbeta Chipana; en ella tuve la oportunidad de hacer dos viajes (como en 1950), el primero visitando puertos y caletas de Chiloé insular y continental y el segundo en un viaje de a Talcahuano.

En el viaje de ida nos tocó la “cola” de un temporal: el buque se movía muchísimo en bandazos de lado a lado, los oficiales de a bordo se marearon – y así y todo piloteaban el buque – pero en esa oportunidad yo no me mareé. Cuando llegamos al Apostadero Naval de Talcahuano pude ver al Acorazado Almirante Latorre, el buque más grande de la Armada, que estaba en el dique seco: ¡se veía enorme!

LOS CAMINOS

No existían caminos de Puerto Montt al sur; todo el transporte era por mar: las lanchas de los chilotes y los barcos.

Hacia el norte el contacto por camino estaba casi cortado por la cuesta Lastarria; se formaba un barrial tremendo y los autos había que tirarlos con yuntas de bueyes (dicen que los lugareños ahondaban los hoyos). Recuerdo haber escuchado de sólo un par de personas que viajaron en auto desde Puerto Montt

a Temuco. Era posible viajar hasta Valdivia y de ahí al norte, pero era un trayecto mucho más largo.

La primera micro de pasajeros que hacía el servicio de Puerto Montt a Puerto Varas fue la de don Bernardino Sanhueza en una Ford de 1939 y después una micro nueva Ford de 1947 de don Walter Niklitschek, naciendo así su empresa "Varmontt".

El viaje de 110 o 120 km a Osorno en ese tiempo tomaba como 4 ½ horas. Desde Llanquihue se pasaba por Frutillar bajo y hasta Puerto Octay bordeando el lago Llanquihue. Una alternativa por el interior tenía un tramo muy malo entre Corte Alto y Purranque donde se hacía un barrial tremendo; en una oportunidad que acompañé a mi Papá yo iba caminando adelante – de espaldas – señalándole por donde pasar para no enterrarse en el barro.

Cuando cumplía 15 años en 1950, mi Papá me enseñó a manejar y me llevó al camino a Pargua, sólo que en esa época existían 10 kilómetros de una senda de penetración, con unas paredes de bosque a ambos lados. Hoy es la carretera hacia Chiloé.

Cerca de mi casa estaba la "oficina de caminos", que supongo debe haber sido una antecesora del MOP actual, donde tenían algunas máquinas, como una motoniveladora, para hacer la mantención de los caminos de ripio de la zona.

EL TERREMOTO DEL 21 DE MAYO DE 1960

La carretera Panamericana se terminó de pavimentar hasta Puerto Montt a principios de 1960; el terremoto la destruyó casi por completo en muchos tramos. Lo mismo pasó con la línea del tren. El sur de Chile quedó aislado por más de tres meses.



Panamericana entre Puerto Montt y Puerto Varas - Terremoto Mayo 1960



Estación y línea FFCC, Puerto Montt - Terremoto Mayo 1960



Fotos Arnaldo Skoruppa

Calle Angelmó - Terremoto Mayo 1960



Fotos Arnoldo Skoruppa



El Banco Osorno y el molo del puerto - Terremoto Mayo 1960

La ayuda que llegó a Chile de todo el mundo se trasladó a Puerto Montt gracias a un “puente aéreo” que hizo la Fuerza Aérea de Estados Unidos con una flota de aviones C-124 Globemaster. Las señoras de la Cruz Roja intentaron hacer un reparto ordenado de las ayudas que llegaban, como unas frazadas mejicanas, ¡pero terminaron disputándose las a cuchilladas!...

Fotos Kurt Grassau



Puente Aéreo Aviones Globemaster USAF en TEPUAL Puerto Montt

“Por su parte LAN puso en vuelo incluso sus aviones Martin 202, que ya habían quedado al margen de sus operaciones regulares; además puso a disposición de la operación, sus 17 Douglas DC3 y 7 DC6-B y serían los que inaugurarían el uso de la pista del aeropuerto Tepual que aún no había sido entregado para la operación regular y no tenía instalaciones de ninguna especie”.

Esto tuvo una consecuencia insospechada: para recibir esta ayuda, damnificados de todo el sur de Chile llegaron caminando hasta de Temuco. En

tres meses la población de Puerto Montt aumentó en un 50%, aproximadamente de 30.000 a 45.000 habitantes. Los recién llegados se instalaron en campamentos improvisados en la terraza más alta, lo que modificó para siempre la geografía urbana y el carácter de la ciudad.

Con la Cuco, mi señora María Alicia Benavides, recién casados y recién titulado de arquitecto, viajamos el 10 de Junio de 1960 en uno de los DC 3 de LAN; el avión dio tres vueltas sobre Toltén y Puerto Saavedra y pudimos apreciar la destrucción total dejada por el maremoto. En Toltén no era posible reconocer nada de construcciones: era un desparramo de astillas, no se veía ni siquiera el poste de un cerco.

En el estuario del río Maullín, que tiene una boca muy ancha abierta al océano, nos contaron que la ola pasó a llevar lanchas y posteriormente las encontraron arriba de los cerros y una casa que se la llevó y luego la depositó de vuelta en la misma ubicación pero puesta para el orto lado.

Los primeros días de nuestra llegada pudimos instalarnos en la pieza de empleada del departamento de un amigo, que no había sufrido daños, y luego nos entregaron una casa en una población de la CORVI gracias a que la Cuco iba de secretaria de ese organismo. Esta población no había sido entregada y como no tuvo daños se utilizó para alojar de emergencia hasta 4 familias por casa de 60 m²...Los patios estaban escasamente divididos con malla de alambre y nos robaban la ropa tendida. Las casa CORVI eran exactamente iguales a las de Santiago y Arica (salvo que eran de madera) y cuando llovía con viento, al abrir la puerta de entrada la lluvia nos llegaba hasta el otro lado del estar. Por supuesto no se había considerado chimenea para las estufas a leña y tuvimos que ponerle un cañón horizontal de más de dos metros hasta salir por la fachada y el humo se nos devolvía casi siempre. La conexión por carretera con el norte empezó a restablecerse varios meses después. Nuestros pocos muebles pudieron llegarnos de Santiago recién en Noviembre.

Nosotros llegamos diez días después del terremoto y nos tocaron muchísimas réplicas muy fuertes: en una oportunidad tuvimos que abrazarnos en la cocina para no caernos al suelo.

Pero los que pasaron el terremoto de 3 ½ minutos nos contaban historias muy fuertes. Las calles en el centro de Puerto Montt tienen 20 metros de ancho entre líneas de edificación y las construcciones de ambos lados eran de dos pisos: la gente nos juraba que habían visto chocar las paredes de un lado a otro. Otros se abrazaban a los árboles pero con el movimiento estos se movían tanto que

salían disparados. Los que se tiraban al piso rebotaban. Un amigo judío que iba por la costanera en auto con otro amigo católico, le pedía...”oye, reza tú y yo repito”...Otra anécdota más trágica fue la de un contador que se pasó todo el terremoto arrancando de su caja de fondos; quedó tan traumatizado que no pudo hablar en tres meses.

En muchas construcciones de madera, el daño fue por el choque de las chimeneas de bloques de cemento contra la estructura de madera y lo mismo con los cortafuegos de bloques de cemento entre las casas. La gente escuchó que los cortafuegos tenía que tener armaduras: encontraron algunos en que el refuerzo lo habían hecho con cabeceras de camas de fierro...

El mayor daño en las áreas urbanas se produjo en zonas de terreno de mala calidad, principalmente saturados de agua. En la población Modelo de Puerto Montt, hacia el fondo de la zona central, hubo destrucción masiva y muchas casas se enterraron quedando el segundo piso al nivel de la calle.

Mi primera actividad profesional fue en una obra para un contratista de casas CORVI, pero no me gustó. Posteriormente participé en un equipo con arquitectos de la Dirección de Arquitectura del MOP para el estudio de un nuevo plan regulador para Puerto Montt. Recibimos asistencia técnica de profesionales de la AID Estados Unidos. Una parte anecdótica fue que el “gringo” se llamaba Francisco Navarrete Gómez y el chileno de AID era Charles Rees Jones (mi compañero de la universidad)...

Uno de los aspectos que consideramos fue que la zona de la Población Modelo debía declararse zona de riesgo no apta para construcciones. Los pobladores hicieron desfiles por el centro hasta que el Alcalde nos ordenó que lo cambiáramos.

LLANQUIHUE

Me pasó peor en la ciudad de Llanquihue: la Municipalidad de Puerto Varas me contrató el estudio del plan regulador. Toda la zona central había tenido muy serios daños, ya que es un terreno de relleno natural en el desagüe del lago Llanquihue hacia el río Maullín. Al otro lado del río estaban las recién construidas plantas de Chiprodal para leche y la lansa para azúcar de remolacha, a las que no les pasó nada. La red de alcantarillado se iba a inaugurar una semana después del terremoto: hubo partes donde no encontraron nunca los tubos. Por la falta de alcantarillado tenían la tasa de mortalidad infantil más alta de Chile. Pasaron muchos técnicos extranjeros por la zona, incluyendo un grupo japonés.

Toda la información apuntaba a que la ciudad debía reconstruirse en el lado "bueno" del terreno al otro lado del río. Gracias a que conocía a mucha gente me permitieron tener reuniones con la comunidad para explicarles. Su respuesta fue: "las casas son nuestras, hemos vivido siempre con el agua hasta el cuello y nos encanta y ¡a usted que le importa!"...Me echaron del pueblo. Entregué mi trabajo en sesión formal del Concejo Municipal de Puerto Varas y delante de mí el Alcalde tomó mi archivador y lo puso en un cajón.

Frente a la plaza de Llanquihue, don Aurelio Gómez tenía su casa y su tienda. Era un personaje muy particular y simpático. Disfrutaba creciendo manzanas dentro de ampolletas: le amarraba una sin el gollete cuando estaban en flor y luego crecían adentro. Me contaba que en el momento del terremoto y mientras se asentaba el terreno, el agua saltaba como géiser unos dos a tres metros llevando palos y piedras.



Fotos Norman Goijberg

Donde tenía la tienda era una construcción de madera que la había revestido por los cuatro costados con cemento; se hundió más de un metro. Me pidió mi opinión y le recomendé demolerla, a lo cual naturalmente se opuso. Le subió el piso y lo dejó al nivel de la calle. Así se veía en 1998: pueden ver que los dinteles de las ventanas están como a la altura de mi cabeza...

Esta experiencia post terremoto no fue la única, como todos los chilenos.

TERREMOTO DE NICARAGUA – 1972



Fotos Norman Goijberg

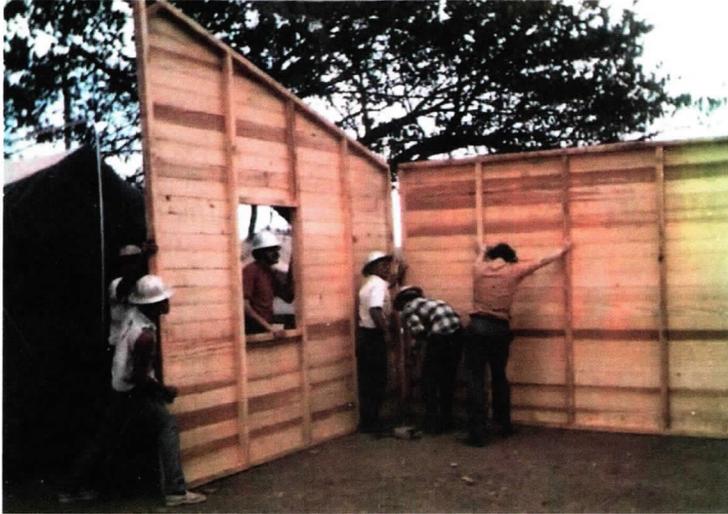
Cuando las noticias dicen “se cayó todo”, generalmente no es cierto.

Pero en Managua Nicaragua, todo el centro de la ciudad quedó destruido, al extremo de que meses después le pasaron bulldozer y lo cerraron con cerco.

La razón principal fue la misma de siempre: mala calidad del terreno y de las construcciones.

Sy Rotter el Director Ejecutivo de la Fundación Panamericana de Desarrollo de la OEA, donde yo trabajaba en Washington, partió de inmediato a Managua; me llamó por conexión a través de una cadena de radio-aficionados y me pidió que viaje al día siguiente. Le vacié los bolsillos a los amigos que comían esa noche en mi casa, más la tarjeta de crédito, y antes de 24 horas llegué a Managua. Dormimos en los bancos de una escuela en las afueras, recorrimos la ciudad destruida y yo tenía que inventar “algo”.

Me acordé que la Fundación local, a la que la dábamos asistencia técnica y financiera, les había dado un préstamo a unos carpinteros para que instalen un taller. Se me ocurrió hacer casas prefabricadas como las del Hogar de Cristo. Fui a verlos y les dije que construiríamos una casa; fuimos en un tractor con acoplado a una barraca, hice un pedido de listones y tablas que tuvieron que aserrarlos de un tronco recién talado de un pino de exportación.



Fotos Norman Goijberg

Tomé la sierra eléctrica, por primera vez en mi vida, y sin planos hicimos los paneles. A las 6 de la tarde estábamos armando la casa en el jardín de la casa de Anastasio Zomosa (el "Tachito") que era el presidente de la república. Fue la primera obra de reconstrucción y salí en las noticias en TV de Estados Unidos.

Mick Jagger de los Rollings Stones estaba entonces casado con una nicaragüense que los convenció de hacer un concierto a beneficio para los damnificados del terremoto. Después de muchas negociaciones logramos que donaran la plata a través de nuestra fundación. Hablé por teléfono con él y ¡mis hijos no podían creerlo! Nos donaron US\$500.000 producto de un solo show, que transferimos a la Fundación Nicaragüense: se financió la ampliación del taller de los carpinteros y daban un crédito a los compradores de las casas.



Fotos Norman Goijberg

Al fin del primer año, se habían hecho más de 7.000 casas.

Los carpinteros del taller ¡querían hacerme socio!

También llegó ayuda de todo el mundo, pero con algunas experiencias bastantes "pintorescas": España mandó un avión cargado con vino – los centroamericanos toman sólo cerveza – y los holandeses un avión con mantequilla: con un calor infernal la mantequilla se derritió y los aviones patinaban por la pista.

El palacio de gobierno se destruyó. Zomosa hacía las reuniones de coordinación en el jardín de su casa. Parecía un colegio: a su lado unos pocos ministros y luego filas tras fila con personal del gobierno y cualquiera que tuviera algo con la

reconstrucción. Preguntaba a uno por uno lo que estaban haciendo y daba instrucciones. Era un personaje muy especial, se graduó en la academia militar de West Point y hablaba inglés sin acento.

En 1974 hubo un terremoto en Guatemala y traté de repetir la experiencia, pero me ganó el Hogar de Cristo que llegó desde Santiago con un camión cargado de casas.

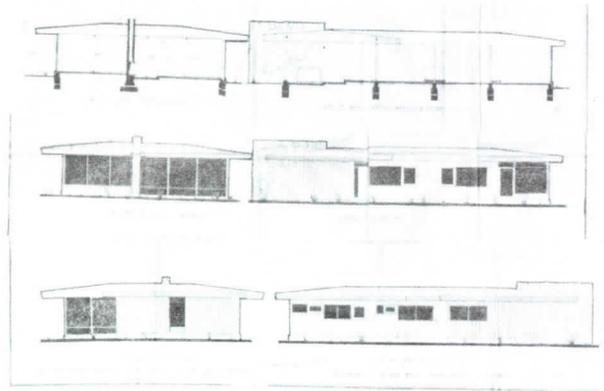
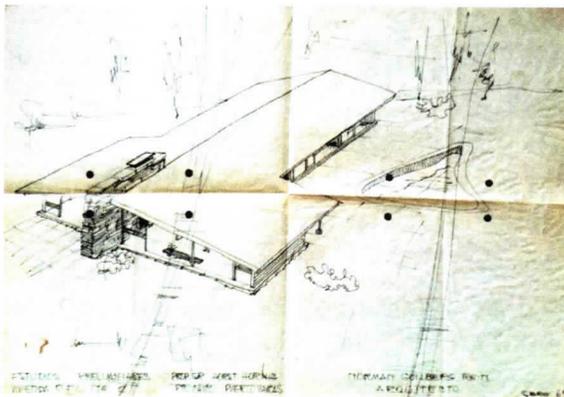
En nuestra estadía en Puerto Montt de 1960 a 1962 también proyecté casas. Cuando fuimos con el Grupo Alerce a Frutillar en Octubre de 2010, al pasar por Puerto Varas pedí que el bus pare para tomar la foto de esta casa que hice en 1961.



Así se veía la casa en Octubre de 2010.

Abajo anteproyecto y proyecto de 1961.

Foto Norman Goijberg



Plano Norman Goijberg

En esa oportunidad cuando también pasamos por el Colegio Alemán de Puerto Varas les conté que tenía características especiales de eficiencia energética. [ANEXO 3]

EL ALERCE

Charles Darwin, quien vio los alerces alcanzar 130 pies en circunferencia, les dio el nombre genérico de "*Fitzroya Cupressoides*" en honor a Robert Fitzroy, capitán del HMS Beagle.

El Alerce, también conocido como ciprés patagónico o lahuén, (nombre dado por los indios Araucanos), es una especie en extinción declarada Monumento Natural por Decreto Supremo. Crecen hasta una altura de 40 metros y un diámetro de tres metros. Se encuentra entre los seres vivientes más antiguos del planeta ¹

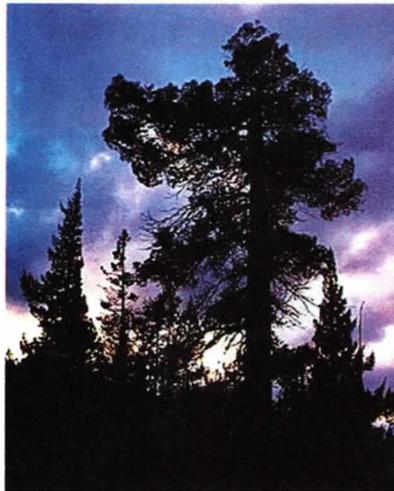


Foto CONAF

Un alerce en Chile de **3.631 años de edad** es el segundo totalmente verificado y catalogado árbol viviente de más edad (el primero es su pariente la sequoia de Norteamérica o pino de California (CONAF))

*"Durante los primeros años de colonización desaparecieron 27.000 ha de bosques de alerzales"*².

Los alerces tienen resinas que resisten la descomposición, haciéndolos especialmente valiosos para la construcción de exteriores. Como resultado de esto y de otras características como su tronco derecho, los alerces sufrieron de una tala indiscriminada. Estos bosques se encuentran asociados a otras especies como el coigüe, ulmo, tineo, mañío y canelo³.

Puerto Montt cuenta con tres áreas silvestres protegidas. [ANEXO 4]

¹ CONAF

² Notas del libro "Puerto Montt, Crónicas y Testimonios de 150 años", del S.J. Eduardo Tampe

³ CONAF

El pueblo de Alerce está ubicado entre Puerto Montt y Puerto Varas, por el camino antiguo. Fue un pequeño caserío que nació de la explotación de un bosque de alerces.



Archivo Diario El Llanquihue, Puerto Montt

En una viaje del Presidente PEDRO MONTT en 1893 se tomó esta fotografía y desde entonces se llamó "La Silla del Presidente Montt". Se hizo famoso por este hecho, pero lo más relevante es que ese árbol debe haber tenido más de dos mil años de antigüedad. Abajo foto reciente.

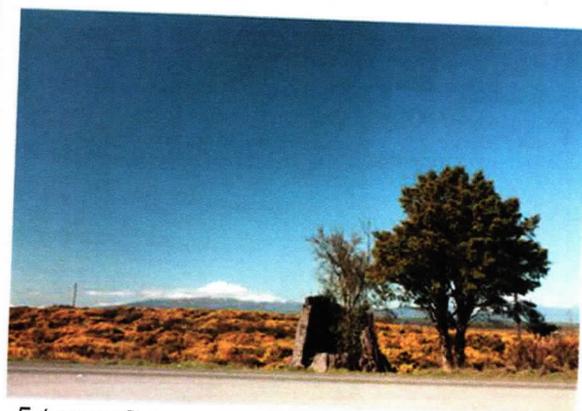


Foto: www.flicker.com

Estaba a la orilla del camino en el pueblo de Alerce; la última vez que pasé por ahí hace unos 5 años, no lo encontré o había desaparecido.

El terreno es virtualmente plano – por el paso de un antiguo glaciar – lo que lo dejó sin capa vegetal y con una capa llamada "fierrillo" por su color de óxido de fierro, que es muy impermeable, por lo cual están permanentemente inundados. Después de la explotación del bosque, no hubo renuevos de alerce ni volvió a crecer otro tipo de bosque; tampoco sirve para la agricultura. En las últimas décadas se han construido miles de viviendas sociales en el pueblo de Alerce y con su expansión y la de Puerto Varas, se está produciendo un gran conglomerado urbano con Puerto Montt.

EL TREN.

La historia de los ferrocarriles en Chile es muy diversa para la zona norte, el tren a Valparaíso y el primer tramo en la zona central, en muchos de esos casos por iniciativa privada. [ANEXO 5]

En la época de mis recuerdos, el tren era casi la única conexión de Puerto Montt con Chile central y Santiago y la misma empresa de ferrocarriles tenía la Ferronave que operaba los barcos de Puerto Montt a Chiloé, Aysén y Magallanes.

Los trenes de pasajeros que unían Puerto Montt con Santiago eran el “Expreso” y el “Flecha del Sur”.

El “Expreso” tenía coches de primera clase con asientos, coches de dormitorio y un coche comedor. Todos los carros eran revestidos en el interior con chapa de caoba y asientos de felpa. El coche dormitorio tenía dos secciones: una con asientos que se convertían en una cama baja y sobre ellos había una cama alta que se levantaba en el día y quedaba con el fondo curvo a la vista. En la noche los camareros hacían cada una de las camas y para dormir se cerraban unas cortinas gruesas de felpa aislándolas del pasillo. Los dormitorios, llamados “camarotes” tenía una cama baja y una alta y un pequeño baño. En cada extremo de los coches había un baño con ducha para uso común.

El Expreso hacía el viaje entre Puerto Montt y Santiago en 27 horas. Salía de Puerto Montt $\frac{1}{4}$ para las 8 de la mañana, pasaba por Temuco como a las 6 de la tarde y por Chillán como a las 4 de la mañana (donde vendían las “sustancias” de Chillán), a la hora del desayuno estaba en la estación de Curicó donde un montón de mujeres vendían las “tortitas de Curicó” y llegaba a Alameda – Estación Central, como a las 11 $\frac{1}{2}$ de la mañana. En las estación de Antilhue se agregaba uno a más carros de Valdivia, en Temuco otro y en San Rosendo los de Concepción.

Para el viaje de vuelta los carros estaban marcados según su destino y se hacía la operación de desengancharlos en las mismas estaciones. Esta operación tomaba bastante tiempo.



Las locomotoras eran a vapor – unas muy grandes se llamaban “Mikado” - y echaban muchísimo humo del carbón, por lo que casi no se podían abrir las ventanas. Saliendo de la estación Llanquihue hacia el norte la línea tenía tanta pendiente que muchas veces tenían que poner dos locomotoras para tirar el tren.

Y la otra gran innovación fue el “Flecha del Sur”, un automotor diésel-eléctrico con aire acondicionado, que hacía el viaje en 17 horas. Podía andar hasta a 140 km/hora, pero sólo podía hacerlo en la zona de Chillán al norte, ya que al sur había muchas curvas y no podía pasar de 100. Salía de Puerto Montt a las 7:20 de la mañana y llegaba a Alameda como a las 12 ½ de la noche. Este no tenía camas, sólo asientos de primera y un comedor más pequeño: se ponían unas mesitas entre los asientos. Al llegar a la estación final, los asientos se giraban para mirar en la otra dirección.



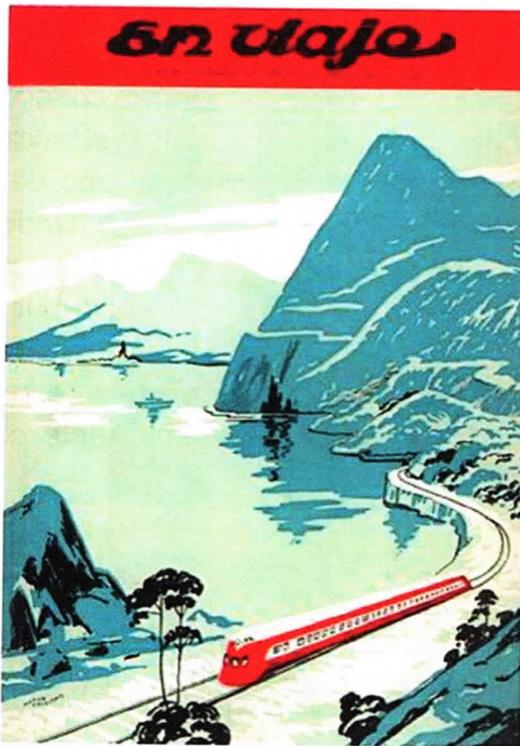
Para la mantención de las líneas, se compraban hasta fines de la década del '50 como un millón de durmientes al año, según lo que me contó un tío de la Cuco, Ernesto Carvallo, que era el encargado en la zona. Posteriormente fueron disminuyendo la reposición y avanzando el deterioro de las líneas.

Cuando hice en 1988 el plan regulador de Lican Ray en la ribera del lago Calafquén, y por la información del tío de la Cuco, pude conocer que originalmente fue el lugar de la instalación de faenas para la producción y acopio de los durmientes. Posteriormente la propia empresa de FFCC loteó el lugar y regaló sitios a sus empleados, dando origen al balneario actual.

La promoción turística la hacían los FFCC por medio de la revista “En Viaje” y la “Guía del Veraneante” donde describían todos los atractivos turísticos, con mapas y fotografías de los paisajes, ciudades y hoteles de la zona centro-sur.

Fuente: <http://nuevomundo.revues.org/25052#tocfrom1n3>

Rodrigo Booth. *Turismo y representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la Guía del Veraneante (1932-1962)*



“La preferencia por el desarrollo turístico de las provincias de Cautín, Valdivia, Osorno y Llanquihue no sólo se observaba en el registro gráfico de las portadas de la guía. Este documento también permite reconstruir el itinerario al que podrían acceder los chilenos de mediados del siglo XX”.



Portada Revista *En Viaje*, n° 123, enero de 1944. Portadas *Guía del Veraneante* 1950 y 1955

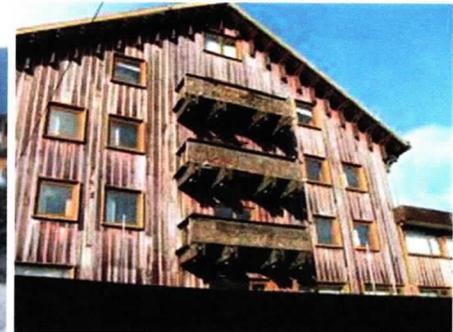
La empresa de los ferrocarriles construyó y operó directa e indirectamente muchos hoteles en Chile, como el Gran Hotel Puerto Varas, Pucón, Pirehueico, Puyehue, Antofagasta y Portillo. [ANEXO 6]

El Hotel Vicente Pérez Rosales de Puerto Montt fue construido a fines de la década de 1950 y estaba recién terminado para el terremoto de 1960.

Fotos: www.hotelsclick.com



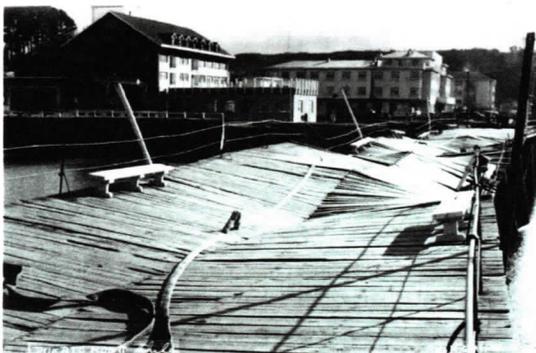
Frente a la Costanera



Frente a calle A. Varas

Tuvo grandes daños, quedando desnivelado 1,50 m entre el frente de la calle Antonio Varas y el lado de la costanera. Además el cuerpo central y las alas a ambos costados no tenían juntas estructurales. Se decidió repararlo, cortando y separando las estructuras laterales y para nivelar el cuerpo central: 1) si hincaron tubos de acero de unos 40 cm de diámetro a cada lado de cada uno de los pilares de la estructura, sobre ellos se instalaron gatas que fueron levantando 10 mm en el punto más bajo, 0,9 mm en el siguiente y así hasta el nivel de la calle. Además cuando revisaron la estructura se encontraron con pilares en que los fierros no llegaban hasta las vigas y ¡hasta encontraron una zapatilla metida en el hormigón!...En el subterráneo los estanques de la calefacción estaban pegados al cielo ¡era muy impresionante! La reconstrucción finalmente costó más que haberlo construido completo.

Foto: Kurt Grassau



Vista desde el muelle



Vista desde calle A. Varas

SIMILITUDES Y DIFERENCIAS DEL DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES DE CHILE CON EL CASO CANADIENSE Y DE ESTADOS UNIDOS

La Mamá de uno de mis amigos de adolescencia era de origen escocés y recibía revistas norteamericanas como el Colliers, Saturday Evening Post, Good Housekeeping, etc. y nosotros no sólo las mirábamos sino que recortábamos cupones y mandábamos a pedir información. Eso me abrió la mente hacia el inglés, hacia Norteamérica, Estados Unidos y Canadá. Recibí mapas y folletos entre otros, de los trenes de Canadian Pacific Railways CPR y del Hotel Banff de CPR construido en las Rocallosas, en la frontera entre British Columbia y Alberta. De ahí me acuerdo de la relación de la empresa de ferrocarriles, la promoción del turismo y la construcción y operación de hoteles. [ANEXO 7]



Esta imagen es la que tenía en mi dormitorio de adolescente: Banff Springs Hotel

PUERTO MONTT

Puerto Montt fue fundado en 1853 por Pérez Rosales como punto de partida para la colonización alemana en la actual Provincia de Llanquihue. Valdivia y Osorno habían sido fundados siglos antes y también recibieron colonos alemanes pero con anterioridad a los de Puerto Montt.

Pérez Rosales estuvo en California en la época de la fiebre del oro, según lo relata el mismo en su libro "Recuerdos del Pasado".

VANCOUVER. [ANEXO 7]

La ciudad de Vancouver en la actual provincia de British Columbia, tuvo su origen en 1886 en la época de la fiebre del oro y su verdadero desarrollo – contemporáneo al de Puerto Montt – se produjo cuando llegó el primer tren de pasajeros de Canadian Pacific en 1887.

Vancouver está situado en un mar interior, como Puerto Montt, con una gran isla hacia el Pacífico, la isla Vancouver, y se accede desde el océano por el Canal Juan de Fuca, equivalente al Canal de Chacao. El clima es el mismo que el de Puerto Montt. Ahí también hay viveros de ostras y en la ciudad de Campbell River, llamada la capital del salmón de Canadá están instaladas las principales empresas salmoneras, varias de las cuales son las mismas que están en Puerto Montt incluso con personal puertomontino. Los cruceros a Alaska, como los nuestros a San Rafael, salen de Vancouver, siguen hacia el norte a través de estos canales e islas.

ESTADOS UNIDOS [ANEXO 8]

En ese país los ferrocarriles se desarrollaron por iniciativa privada, pero tuvieron una ayuda fundamental del sector público, con una interesante ingeniería financiera, con la combinación de bonos emitidos por el gobierno federal (que fueron colocados en Estados Unidos y principalmente en Europa).

Pero el aspecto más interesante y diferente, a mi juicio, fue el de la donación de tierras que convirtió al sistema en una iniciativa inmobiliaria: el gobierno les entregó enormes superficies de terreno a lo largo de las líneas, 10 millas (15 km) a cada lado, 2.600 hectáreas por milla (1,6 km). Un cuadrado para la empresa y un cuadrado para el gobierno en una especie de tablero de damas. Las empresas ferroviarias pagaron los bonos con las ventas de terrenos y el gobierno federal también recuperó con la venta de terrenos a los colonos.

Desconozco si hubo contacto o intercambio directo entre el desarrollo de los sistemas ferroviarios de Chile, Canadá y Estados Unidos.

Pero:

La fuente de financiamiento para los grandes proyectos norteamericanos era Europa, especialmente Londres. Los grandes empresarios chilenos y las empresas extranjeras operando en Chile, también tenían contacto y acceso a los mercados financieros de Europa.

En el siglo XIX no se podía cruzar Norteamérica por tierra; todo el movimiento naviero entre las costas norteamericanas y el europeo con la costa oeste tenía que hacerse rodeando Sudamérica, cruzando el Cabo de Hornos o el Canal de Magallanes. Valparaíso era el puerto obligado de recalada y fue el más importante de toda la costa del Pacífico en América, más y antes que San Francisco. Ahí se instalaron empresas navieras, bancos, comercio, la mayoría de origen inglés, como los Edwards con el banco y El Mercurio de Valparaíso (el diario más antiguo de habla hispana del mundo).

Las empresas salitreras, muchas extranjeras, usaban miles de barcos para exportar su producto a Europa y a la costa oeste norteamericana. El pino "oregón" llegó a Chile como lastre de los barcos salitreros que volvían vacíos: su nombre sugiere que era de la zona de Oregon, al norte de California. Muy probablemente corresponde al "Douglas Fir", el árbol símbolo del Estado de Oregon, cuyos extensos bosques se desarrollan desde California, Oregon, Washington hasta British Columbia.

Chilenos como V. Pérez Rosales y el bandido Joaquín Murieta participaron activamente en la fiebre del oro en la costa oeste, que se extendió desde California hasta Klondike (British Columbia y Yukón al norte de Canadá y Alaska, Estados Unidos).

Los españoles parcialmente ocuparon partes y recorrieron toda la costa del Pacífico, desde California hasta British Columbia. Los nombres españoles de los lugares geográficos perduran hasta el día de hoy. Por supuesto tuvieron que pasar por Chile en sus travesías de ida y vuelta.

De niño me pareció – y sigo creyendo - que hubo bastante similitud en el proceso de construcción de los ferrocarriles de Chile y Canadá: la política en Canadá de cruzar el país desde el Atlántico para llegar al Pacífico en Vancouver, combinándolo ahí con el transporte marítimo y con la construcción y operación de hoteles y la promoción turística, y en el caso de Chile con el avance del ferrocarril al sur, llegando hasta Puerto Montt, combinándolo con el transporte marítimo, la promoción turística, construyendo y operando hoteles.

Y finalmente, no me cabe duda que en los tres países la construcción del sistema ferroviario fue un motor fundamental para la integración física y desarrollo de los respectivos países.

Anexos

ANEXO 1 – AISEN ⁴

Ahora pude comprobar que la memoria no me engaña, cuando descubrí que en el libro “Aisén Hombres y Naturaleza, de Jorge Ibar Bruce 1973”, se describe lo siguiente en su página 12:

COMO SE POBLO EL VALLE SIMPSON

La gesta de los primeros colonizadores de Aisen parece arrancada de un libro de aventuras y recuerda la odisea de los pioneros que civilizaron el Far West.

Y luego en su página 15:

Arriba no encontramos nada que cazar, nos apartamos un poco de Belisario y nos pusimos a tirar al blanco contra un árbol aislado. De repente sentimos gran ruido en el bajo y vimos salir del monte una manada de baguales que se sumergían en el barro blando de los mallines. Huían espantados por los tiros, bramando. Este campo pertenece hoy a Ricardo Wahl.

Para confirmar la leyenda del “far west”: la película “Butch Cassidy and the Sundance Kid” protagonizada por Robert Redford y Paul Newman, se retrata a dos de los últimos cuatreros del oeste norteamericano, que cuando se quedaron “sin pega” decidieron viajar a América del Sur. En la película sólo los muestran en Bolivia; sin embargo en la vida real llegaron a la Patagonia argentino-chilena, donde robaban ganado y los llevaban a vender...a Puerto Montt.⁵

⁴ LIBRO AISEN HOMBRES Y NATURALEZA POR JORGE IBAR BRUCE 1973
<http://www.turismocientifico.cl/recursos/Historia/Aisen%20Hombres%20y%20Naturaleza%20J%20Ibar-1973.pdf>

⁵ Libro “In Patagonia” de Bruce Chatwin. Y en
http://www.patagoniaexpress.com/butch_cassidy.htm

El Mercurio del 20 de Abril de 2013 dijo:

■ Butch Cassidy y Sundance Kid también habrían recorrido la zona

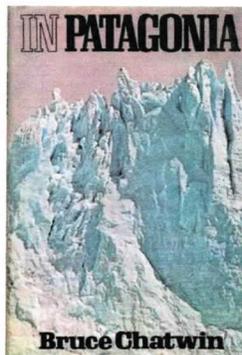
Según registros del Museo de Antofagasta, entre los años 1910 y 1919 la ciudad tenía una población de 30 mil habitantes y operaban en ella 12 bancos.

"No solo circulaban recursos de importaciones y exportaciones de minerales, también las bolsas de los bancos con monedas de oro, que iban selladas y se iban en tren a Bolivia", cuenta el historiador Héctor Ardiles.

La pampa, y en menor medida la ciudad, era para delincuentes nacionales y extranjeros un lugar en donde podían actuar con relativa facilidad.

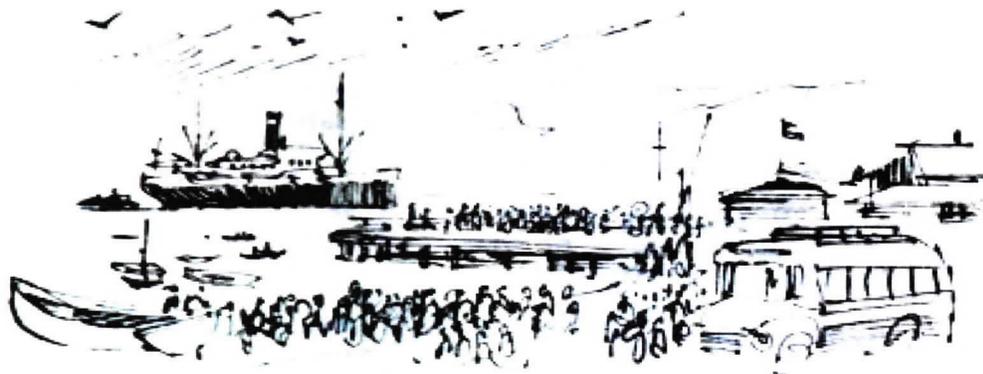
"Acá vinieron estos famosos bandoleros norteamericanos, que son una leyenda. Butch Cassidy y Sundance Kid estuvieron en Bolivia y murieron en ese país, pero habrían ingresado a través de Antofagasta. Bolivia y Chile a comienzos del siglo XX vivían un apogeo enorme de riquezas, aunque guardando las proporciones, similar al de la fiebre del oro en California (en el siglo anterior)", añadió Ardiles.

Su eventual presencia en la zona, hoy casi una leyenda, también figura en reportes del ferrocarril, que incluso contrató guardias armados para proteger sus bienes y la mercancía en tránsito, además de colaborar con la policía de la época en instalar cuarteles en subestaciones diseminadas por el desierto. "Se presume que entre los bandidos asaltantes de trenes y bancos que pasaron por la zona de Antofagasta pudieron haber estado los mundialmente famosos Robert Leroy Parker —Cassidy— y Harry Longabaugh —Sundance", cuenta un boletín de la empresa ferroviaria.



ANEXO 2

La llegada del Tenglo a Puerto Aisen



Era una fiesta la llegada de los barcos a Puerto Aisen. Venían el Tenglo, el Trinidad y el Taitao. Los dos primeros eran destinados a pasajeros y el tercero a carga por su mayor tonelaje. A veces se inclinaba más de lo necesario por la mala estiba, lo que dió motivo a que a uno que ladeaba mucho la cabeza, al caminar, lo llamaran "el Taitao".

ANEXO 3 – COLEGIO ALEMAN PUERTO VARAS

Yo no tuve nada que ver con el proyecto, pero sí he hecho otras asesorías con los profesionales que hicieron el sistema de climatización. El proyecto original del colegio era convencional y cuando le adjudicaron la propuesta de construcción a la Constructora Wörner de Temuco, ellos propusieron mejorar la eficiencia energética aislando toda la envolvente (paredes, ventanas y techo) y un sistema de climatización en base a bomba de calor con agua de pozo profundo. La asesoría del sistema energético fue de Thiele y Sommerhoff Consultores, Valdivia.



Foto Norman Gojberg

Según su información, en el presupuesto con el proyecto original el costo de la calefacción era \$186.000.000 y se estimó un costo de operación anual de \$19.750.000.

Luego de los cambios, el costo de inversión de la envolvente térmica fue de \$24.375.000 y la calefacción más ventilación \$90.000.000, con un total de \$114.375.000. Se incluyó climatización para la piscina cubierta temperada.

El resultado fue un ahorro de la inversión inicial de \$71.625.000. El edificio costó más barato.

El costo de operación del colegio en el primer año se redujo a \$3.800.000, el 19% de la estimación inicial.

En el colegio antiguo se prendía la calefacción desde el inicio al término de las clases. En el edificio nuevo, a los dos meses de operación los alumnos se quejaron de que la calefacción estaba muy fuerte: ¡todavía no la habían prendido!

ANEXO 4 – PUERTO MONTT: AREAS SILVESTRES PROTEGIDAS - ALERCES

- El Parque Nacional Alerce Andino, creado en 1982 y que antes de su creación formaba parte de la antigua reserva forestal Llanquihue creada en 1912, que llegó a tener del orden de 140.000 ha y que posteriormente fue convertido al Parque Vicente Pérez Rosales, el primer parque nacional creado en Chile.
- El Monumento Natural Lahuen – Ñadi (200 ha cerca del aeropuerto El Tepual)
- La Reserva Nacional Llanquihue (33.972) que se ubica por el camino al Lago Chapo.



Foto Norman Goijberg

En 1961 no era posible llegar por camino al lago Chapo, ubicado al nor-este de Puerto Montt: hice un viaje con Mario Tejos, un amigo constructor, por un sendero en que su jeep iba despejando las ramas de los árboles para poder avanzar.

Al llegar al lago tomamos la lancha que él tenía guardada y lo cruzamos hacia el lugar donde había construido una cabaña en un pequeño campo. En el viaje de vuelta nos pescó un temporal de lluvia para lo cual nos sacamos toda la ropa que guardamos en una bolsa y cruzamos el lago en pijama. Al llegar al otro lado nos secamos en la cabaña de un lugareño.

Posteriormente por la construcción de la Central Canutillar, se embalsó el desagüe del lago Chapo en la salida por el río Chamiza; el lago subió de nivel (creo que 25 metros) y la cabaña y terreno de Mario Tejos quedaron bajo el agua. El resto del área constituye hoy la Reserva Alerce Andino. Canutillar desagua hacia el este, en el sentido inverso del río Chamiza, hacia el Estuario de Reloncaví.

ANEXO 5 – EL TREN



“Guillermo Wheelwright, industrial norteamericano, fue el hombre que dotó a Chile de la navegación a vapor y del primer ferrocarril. Proyectó crear una línea de vapores en el Pacífico, y para la realización de tan trascendental idea sea trasladó a Londres, de donde volvió en 1840 piloteando dos barcos, el Chile y el Perú, los que fueron recibidos en Valparaíso en forma delirante por el pueblo. Con estos buques, fruto de su tenacidad incomparable, organizó el primer servicio de vapores entre Valparaíso y Panamá. Pero la principal obra que le dio gloria y prestigio fue la construcción Ferrocarril de Caldera a Copiapó, el no sólo es el primero de Chile, sino que también de América del Sur. Se inauguró con gran solemnidad el 4 de Julio de 1851. Proyectó además la línea férrea entre Santiago y Valparaíso, pero su constructor fue otro industrial norteamericano, don Enrique Meiggs”.

6

“En 1855, se reunió un grupo de empresarios chilenos para formar la Compañía del Ferrocarril del Sur. Entre los fundadores se encontraban: José Tomás Urmeneta, Domingo Matte, Matías Cousiño, Javier Errázuriz Sotomayor y Emeterio Goyenechea Gallo....El primer tramo construido fue el que unió las ciudades de Santiago y Rancagua”...⁷

“Debido a problemas financieros...la llegada de la vía férrea a Curicó debió ser solventada con las arcas fiscales. La construcción de la vía al sur quedó paralizada por un tiempo; mientras tanto se construía la vía de Talcahuano a Chillán, dejando la estación de San Rosendo como puerta de entrada a la Araucanía. Dos años más tarde, fue concluido el enlace entre Curicó y Chillán y los ramales de San Rosendo hacia Angol y Los Ángeles. Posteriormente, las obras ferroviarias en el país fueron interrumpidas por casi diez años”.

⁶ Historia de Chile, Walterio Millar.- Este es el libro con el que estudié historia de Chile en el Colegio, que tenía muchísimas ilustraciones, además del de Frías Valenzuela.

⁷ Fuente: Memoria Chilena, Biblioteca Nacional Digital de Chile: El Ferrocarril del Sur (1855-1913). [http://www.memoriachilena.cl/temas/index.asp?idut=elferrocarrildelsur\(1885-1913](http://www.memoriachilena.cl/temas/index.asp?idut=elferrocarrildelsur(1885-1913)

Además: <http://www.educarchile.cl/Portal.Base/Web/VerContenido.aspx?ID=138046>

“En 1884, fue creada la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile. La red quedó dividida en tres secciones: Valparaíso-Santiago, Santiago-Talca y Talca al sur. Ese mismo año se finalizó la construcción del puente ferroviario viaducto del Malleco, a cuya inauguración asistió el presidente José Manuel Balmaceda”.

“En forma paralela, se fueron trazando una serie de ramales que conectaban los valles interiores de la zona central con la costa, el ferrocarril del Llano del Maipo, el ferrocarril a los balnearios de Cartagena y Lolleo y, por último, los ferrocarriles que transportaban cobre de la mina El Teniente hasta los puertos de San Antonio y Valparaíso”

“Fue el 23 de Noviembre de 1913 cuando partió el primer tren longitudinal que unió Chile desde Iquique hasta Puerto Montt, señalando un hito en la historia del país”.

“La finalización de la red ferroviaria – 8.883 kilómetros – además de ser una de las más grandes obras de ingeniería construidas a la fecha en Chile, fomentó significativamente el desarrollo de los pueblos y ciudades del sur. En torno a las estaciones ferroviarias se conformaron focos comerciales y sociales, dando espacio a polos de encuentro y de desarrollo urbano. El ferrocarril contribuyó, además, a la comercialización segura y eficiente de los productos agrícolas, ganaderos y forestales y a la integración económica de las regiones más alejadas del país”.

“Las principales áreas de interés para el turista fueron retratadas por las hábiles manos de los diseñadores contratados por la empresa de los ferrocarriles. La preferencia por la zona lacustre y la “invención” del sur como foco de atracción para la actividad turística se manifestó en estas tapas con gran elocuencia”.⁸

“En la Guía del Veraneante se expuso con claridad la organización montada por el Estado para difundir paisajes de atractivo turístico que son determinantes en la conformación de una identidad paisajística, según la cual, Chile posee una diversidad escénica inigualable”.

⁸ <http://nuevomundo.revues.org/25052#tocfrom1n3>

Rodrigo Booth: Turismo y representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la *Guía del Veraneante* (1932-1962)

ANEXO 6 – HOTELES DE TURISMO Y FERROCARRILES

“A partir de la década de 1920, es posible observar en Chile el debut de una política general de promoción de la actividad turística que resultaría tener inesperadas consecuencias en el ámbito del territorio y la imagen nacional. La preparación de una plataforma legal para proteger áreas de conservación natural en los primeros Parques Nacionales, inaugurados en las provincias sureñas en áreas cercanas a los lagos Villarrica y Llanquihue, marcaría el inicio de una fructífera relación entre la ciudadanía chilena y sus sitios de atractivo paisajístico.”⁹

“A partir de 1927 el Estado garantizó el desarrollo de la actividad turística mediante leyes que comprometieron la creación de una “sección de turismo” en el Ministerio de Fomento. Esta institución sería la encargada de coordinar las actividades de promoción oficial y la fiscalización del buen funcionamiento del trabajo efectuado por los operadores turísticos privados. Entre los resultados inmediatos a los que contribuyó esta institución se cuenta la disminución de las tasas que afectaban el ingreso de extranjeros al territorio nacional, la preparación de leyes que estimularon la instalación de hoteles y la preparación de profesionales en el rubro turismo. Una acción que podría resumir la decidida participación del Estado en el aliento del negocio turístico durante la década del treinta, lo constituyó la adquisición fiscal de lo que en la época se denominaba un “sitio de interés para el turista”. En diciembre de 1935 una disposición emanada del Parlamento destinó fondos para comprar los saltos del río Pilmaiquén, en la provincia de Osorno, con la finalidad de explotar su riqueza paisajística montando un “negocio visual” centrado en la explotación de las espectaculares vistas propiciadas por la conformación natural del lugar”.

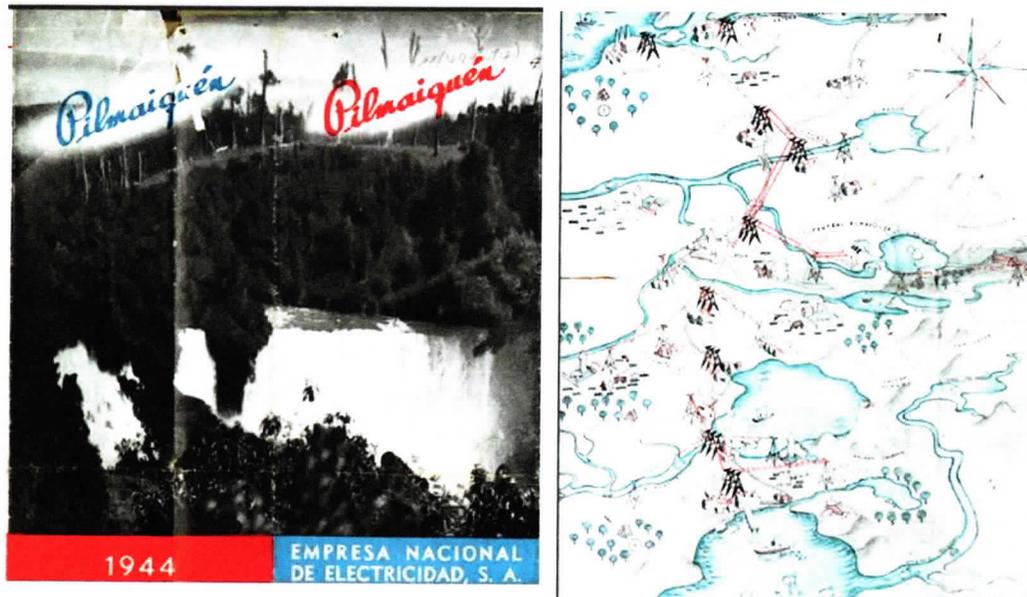


Cartón Postal

“Región de Los Lagos, Chile. Saltos del Pilmaiquén. Editado por el Ministerio de Fomento en la década de 1930. Fuente: colección particular del autor Rodrigo Booth

⁹ *“Ley N° 5754 del 7 de diciembre de 1935. Destina fondos a fin de expropiar el sitio de turismo. Autor Rodrigo Booth*

El Salto del Pilmaiquén desapareció con la construcción de la central hidroeléctrica Pilmaiquén, una de las primeras de Chile. La central se ubica en el Río Bueno, en la frontera de las comunas de Río Bueno y Puyehue, aprovechando las aguas del río Pilmaiquén y el desnivel generado por el salto del mismo nombre. Entró en funcionamiento en 1944, sirviendo a Osorno y Puerto Montt. Dos años más tarde las líneas se extendieron desde Osorno a la ciudad de La Unión y a Valdivia, quedando definitivamente terminada en 1951, con una potencia instalada de 24,24 MW.



“Entre las más importantes decisiones que el Estado tomó a fines de la década de 1920 respecto de las prácticas de desplazamiento motivadas por actividades recreativas, ocupa un lugar destacado aquella de encomendar la organización, producción y difusión del turismo a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

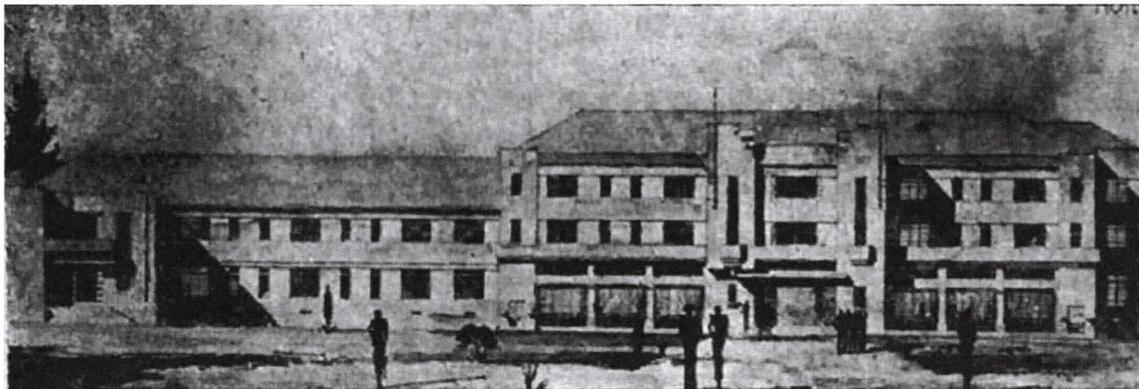
“Ésta reestructuró el funcionamiento de la red de ferrocarriles hacia una vocación eminentemente turística. No sólo permitió el transporte de miles de pasajeros hacia puntos de interés o atractivo, sino que además reconfiguró la manera en que los chilenos comprendieron el territorio nacional. El sistema de ramales que se había desarrollado desde el último tercio del siglo XIX contribuyó en la conexión del país, tanto longitudinal como transversalmente. De mar a cordillera, las principales ciudades chilenas se vieron relacionadas directamente con los lugares más apartados. Como corolario de la integración de zonas remotas, hacia mediados de la década el empuje que había caracterizado a la empresa permitió instalar algunos de los más grandes hoteles del país en áreas que poco tiempo atrás sólo eran visitadas por arrieros, colonos o indígenas. El hotel Pucón en el lago Villarrica (1935), el hotel de Puerto Varas en el lago Llanquihue (1938), el hotel Termas de Puyehue (1946) y varios otros

establecimientos menores fueron desarrollados por el departamento de arquitectura de la Empresa de Ferrocarriles. Estas obras constituyeron los más importantes ejemplos de la recomposición de los “puntos de interés para el turista” que suscitaba la reestructuración territorial impuesta por esta empresa pública”.

“Durante el siglo XX, la acción fiscal no sólo modificó las relaciones de distancia, acceso y movilidad de amplios sectores de la población con el territorio nacional. Además se generó un cambio sustancial en las miradas sobre espacios antes desconocidos. La extensión de un tendido ferroviario eficiente, la inclusión de cómodos vagones y trenes en una flota moderna y la construcción de los mencionados hoteles parecen ser los más evidentes efectos de este trabajo. Sin embargo, a la tarea de organización y producción del turismo que se encomendó a la Empresa de los Ferrocarriles, se debe adicionar una labor que ha sido comúnmente desatendida: la difusión de una gran cantidad de sitios de atractivo. Para ello la Empresa de los Ferrocarriles realizaría la preparación, publicación y venta de innumerables documentos destinados a la propaganda. Los destinos turísticos que durante el siglo XX divulgó la publicidad estatal, contribuyeron en la constitución de una imagen de Chile moderno que incluía nuevas perspectivas entre las que ocupaba un lugar de relevancia el paisaje turístico del sur”.

Gran Hotel Puerto Varas

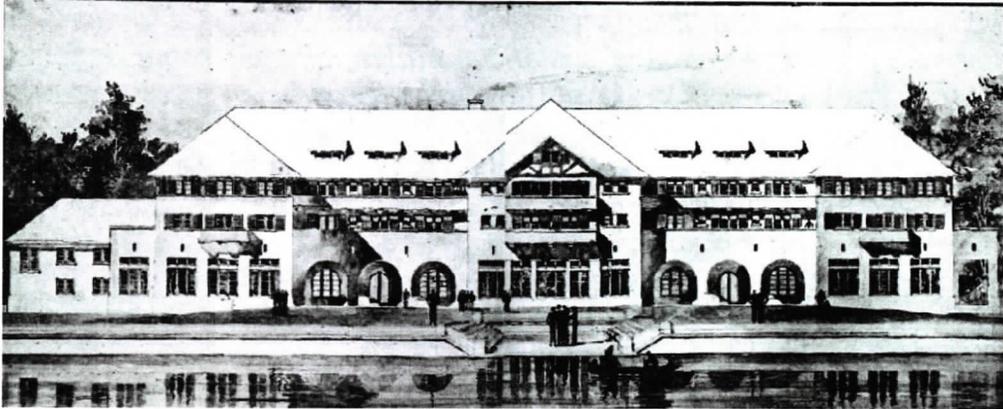
“Formando parte de un gran plan de desarrollo del turismo nacional, creando las bases para el turismo internacional, la empresa de FFCC construyó en la década de 1930 el Gran Hotel Puerto Varas”.



Dibujo de la fachada del proyecto del hotel de Puerto Varas Revista En Viaje, nº 9, Julio 1934

“El Gran Hotel Pucón, coincidiendo con la construcción de la vía férrea del ramal Loncoche – Villarrica, fue uno de los lugares elegidos para este desarrollo y dado que el lugar tenía una precaria infraestructura, para un servicio de la categoría que se pretendía, se implementó, además de un hotel, todos los servicios complementarios y necesarios para la época. Planta eléctrica propia,

red de alcantarillado y agua potable para sus servicios, bomba de bencina, lavandería, limpiado en seco, heladería, pastelería, peluquería, tienda de artículos de pesca, complementos para el baño, además de lanchas y veleros a disposición de los huéspedes, marcaron la nueva y deslumbrante etapa de Pucón. El tren diario Nocturno a Puerto Montt, incluía el coche dormitorio K, exclusivo para los viajeros de Villarrica y Pucón.¹⁰



“El Hotel Pirehueico, también conocido como Hostería Pirehueico o “Pirihueico” era un establecimiento hotelero que funcionó en el extremo oriente del lago del mismo nombre. Fue inaugurado para la temporada de verano de 1947 por el presidente Gabriel Gonzalez Videla; fue construido por la CORFO para alentar el turismo en la antigua Región de Los Lagos. Los huéspedes ...debían tomar el tren hasta la ciudad de Lanco y luego viajar por tierra -por caminos muy precarios- y por lagos Panguipulli y Pirehueico, hasta acceder al hotel”.¹¹ No tuvo mucho éxito hotelero; me parece que se traspasó al ejército y se incendió a principios del '60.



¹⁰ http://www.pucononline.cl/articulo.php?p_id=82 y publicación: Revista En Viaje, nº 4, Febrero año 1934

¹¹ <http://turismoyarquitecturamoderna.cl/?cat=5>



Hotel Termas de Puyehue

Para operar toda la red de hoteles que habían sido financiados por los ferrocarriles, otros hoteles que habían sido construidos o financiados por la CORFO como el Hotel Vicente Pérez Rosales de Puerto Montt y el Hotel de Antofagasta, fueron traspasados y agrupados en otra empresa pública creada para este efecto: HONSA, Hotelera Nacional S.A. Posteriormente todos ellos fueron vendidos.

HOTELERA NACIONAL S. A., CHILE - HONSA, CHILE

CONSORCIO HOTELERO DE CHILE S. A. ORGANIZACIÓN NACIONAL HOTELERA S. A.
 Desde Arica hasta Puerto Montt, la más completa red de hoteles y hosterías, que le
 brindarán DESCANSO, COMODIDAD Y ATENCION ESMERADA.

ARICA:
 HOSTERIA DE ARICA
 HOTEL EL PASO

IQUIQUE:
 HOTEL PRAT

ANTOFAGASTA:
 HOTEL TURISMO ANTOFAGASTA
 HOSTERIA DE CALAMA
 HOSTERIA DE MEJILLONES
 HOSTERIA DE TALTAL

ATACAMA:
 HOTEL TURISMO DE COPIAPO
 HOSTERIA DE CALDERA

COQUIMBO:
 HOTEL "VIC. DE AGUIRRE" - LA SERENA
 BALNEARIO Y CABINAS DE PENUELAS
 HOSTERIA DE VICURA
 HOTEL TURISMO DE OVALLE

ACONCAGUA:
 HOTEL PORTILLO (Temporada de esquí)

VIAJANDO POR FERROCARRIL DISFRUTARA DE LOS ESPLENDIDOS SERVICIOS DE COCHES COMEDORES
INFORMACIONES GENERALES: Telefonos: 3-8-0-9-0-3; 8-1-6-3-8; 3-2-2-2-7

RESERVA: Consorcio Hotelero de Chile S. A. — Calle Miguel Cruzaga N° 920 - 3.er Piso - Teléfono 32227
 Organización Nacional Hotelera S. A. — Calle Bandera N° 84 - 3.er Piso - Teléfono 8-1-6-3-8

Gran Hotel Antofagasta — ANTOFAGASTA

El Hotel Portillo, que tuvo su origen en la afición al esquí de los ingenieros nórdicos que construyeron el ferrocarril Transandino, también llegó a manos de la CORFO.¹²



“En 1887 ingenieros ingleses fueron contratados por el gobierno Chileno para estudiar las posibilidades de instalar un ferrocarril que cruzara los Andes a través del Paso de Uspallata permitiendo que mercancía y pasajeros pudieran viajar entre el valle central de Chile y la ciudad Argentina de Mendoza y eventualmente a Buenos Aires. Los ingleses contrataron a dos ingenieros noruegos, Elmar Rosenquist y Michel Hermundsen para hacer estudios de invierno de la línea propuesta y ellos fueron, sin duda, los primeros esquiadores en atravesar las canchas del Centro de Ski Portillo”.¹³ “Dos años más tarde en 1889, 14 esquiadores noruegos fueron traídos a Chile para transportar el correo entre Chile y Argentina. Se nos ha dicho que este plan no tuvo éxito y que la hazaña no fue repetida”.

“Durante la construcción del ferrocarril, esquiar era una práctica bastante común entre los ingenieros a cargo de la obra, la mayoría eran Ingleses que usaban sus esquís para trabajar y sin duda, para divertirse. Después de la inauguración del ferrocarril en 1910, estos pioneros fueron seguidos por esquiadores recreativos que usaban el ferrocarril internacional como andarivel para disfrutar del esquí entre Caracoles y Juncal, cruzando lo que ahora es el Centro de Ski Portillo. Por lo tanto, el ferrocarril trasandino fue el primer andarivel en Chile. En 1962 Portillo fue comprado por dos Norteamericanos: Bob Purcell y Dick Aldrich”.

¹² [http://www.memoriachilena.cl/temas/index.asp?id_ut=elferrocarrildelsur\(1855-1913\)](http://www.memoriachilena.cl/temas/index.asp?id_ut=elferrocarrildelsur(1855-1913))

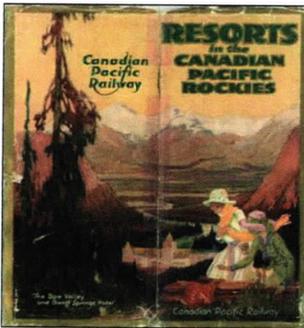
¹³ <http://www.skiportillo.com/vida-en-portillo/historia-de-portillo/?lang=es>

ANEXO 7 - CANADIAN PACIFIC

*“Inicialmente la Canadian Pacific Railway CPR, incorporada como empresa privada, tenía como objetivo construir una vía transcontinental para unir la British Columbia, en la costa oeste, con el resto de Canadá, a través de la montañas Rocallosas. El año 1887 llegó el primer tren de Montreal a Vancouver”.*¹⁴

“La línea se completó en 1915. La empresa CPR no se limitó a los trenes: se expandió a comunicaciones y en 1891 lanzó su flota de barcos”.

“En el acuerdo de incorporación de la empresa CPR se le otorgó una donación de 10 millones de hectáreas de tierras federales, la cual procedió a venderlas a los colonos durante los 50 años siguientes. La llegada de los ferrocarriles fue fundamental para la colonización y en el desarrollo comercial, agrícola y también industrial de la zona. En Vancouver CPR recibió una serie de terrenos que procedió a desarrollar”.

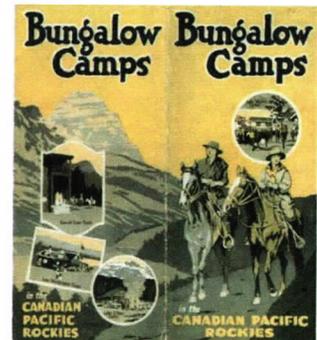


“La belleza espectacular de las zonas que cruzaba el tren se vio como un gran atractivo turístico y CPR se expandió construyendo y operando hoteles. Se consideró que era una complementación adecuada. Al final del siglo diecinueve CPR creó un conjunto de instalaciones para el turismo en las montañas Rocallosas, coronadas por una cadena de resorts que incluía el Banff Springs Hotel y el Chateau Lake Louise”



Chateau Lake Louise

“En los 1920's CPR desarrolló también una serie de campamentos con cabañas de troncos”



“En 1942 CPR se expandió a los viajes aéreos con la Canadian Pacific Airlines con asiento en Vancouver; posteriormente se llamó CP Air y en 1987 se transformó en Canadian Airlines International”.

¹⁴ History of CPR, Vancouver Public Library y The Canadian Pacific Railway and the Making of the Canadian Rockies, 1887-192

ANEXO 8 - ESTADOS UNIDOS

“El primer “Ferrocarril Transcontinental”, conocido originalmente como la “Línea del Pacífico” fue de 1.907 millas (3.069 km) de línea contigua construido entre 1863 y 1869 a través del oeste de Estados Unidos conectando hasta la costa del Pacífico en la bahía de San Francisco, donde se conectaban con barcos que salían de ese puerto”.¹⁵

“El ferrocarril transcontinental había sido un largo sueño para los ingenieros, emprendedores y políticos, pero no fue hasta 1860 que el ingeniero Theodore Judah desarrolló un plan factible para un ferrocarril desde California por Sierra Nevada y los desiertos occidentales hasta el Río Missouri, donde se uniría a líneas ferroviarias ya existentes”.

“El Acta del Pacific Railroad de 1862 fue uno de los mayores logros de la presidencia de Abraham Lincoln, completado cuatro años después de su muerte, dio al Central Pacific de Judah y al recién formado Unión Pacific la tierra y dinero necesarios para construir el ferrocarril. Durante los siete años siguientes, ambas compañías – Central Pacific del oeste y Unión Pacific del Este – hicieron una carrera para construir vías y unirse en el medio”.



“El presidente de Central Pacific Leland Stanford viajó al este en el Júpiter, mientras que el vice-presidente de Unión Pacific Thomas Durant viajó hacia el oeste en el 119, con destino a Promontory Summit con reporteros y otros dignatarios. El 10 de Mayo de 1869, ambas compañías se encontraron en Promontory Summit, Utah, donde se colocó el Golden Spike o Last Spike (que se encuentra actualmente en el Centro de Artes Cantor en la Universidad de Stanford), que simbolizó la finalización del ferrocarril transcontinental uniendo así la red de ferrocarriles del Este de los Estados Unidos con California, en la costa del Océano Pacífico”.

“La construcción fue financiada principalmente por bonos del gobierno de Estados Unidos a 30 años y 6% de interés autorizados por la Pacific Railroad Act de 1862. La emisión era de \$16.000 por milla de línea completada al oeste de una base designada en las montañas de Sierra Nevada. Se triplicaría el valor

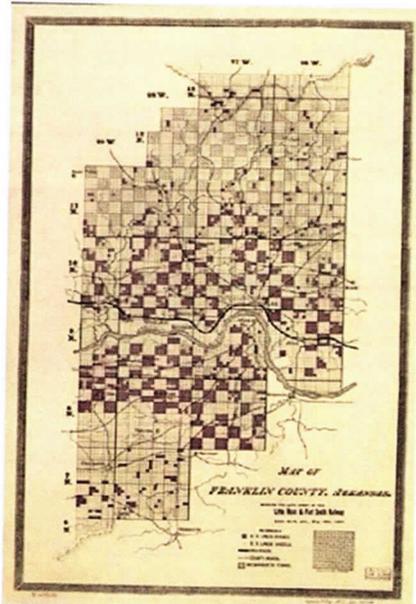
¹⁵ Fuentes: <http://www.landandfreedom.org/ushistory/us13.htm>

http://en.wikipedia.org/wiki/Pacific_Railroad_Acts

a \$48.000 por milla de línea construida en un tramo de 300 millas en las zonas montañosas y al doble (\$32.000) por milla entre las dos cadenas de montañas. Los bonos tenían una garantía sobre los ferrocarriles y todas sus instalaciones”.

“El gobierno financió un total de \$64.623.512 a las compañías transcontinentales. Fueron pagados en su totalidad con intereses a sus vencimientos”.

En los años siguientes J.P. Morgan jugó un rol muy importante en la consolidación de las empresas ferroviarias y este mercado secundario de los bonos.



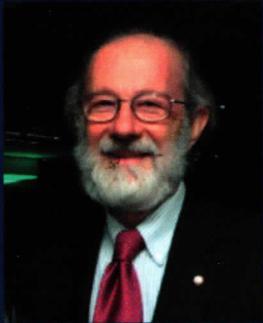
Pero el aspecto más interesante, a mi juicio, fue la donación de tierras que convirtió al sistema en una iniciativa inmobiliaria: enormes superficies de terrenos del gobierno fueron entregadas a lo largo de las líneas y en un ancho de 10 millas (15 km) a cada lado, 2.600 hectáreas por milla (1,6 km). Se distribuyó el terreno en secciones alternativas, como un tablero de damas: una sección para la compañía y la siguiente para el gobierno. A medida que el valor de la tierra aumentaba, ganaban tanto los ferrocarriles como el gobierno.

Partes de estas tierras tenían potencial minero y agrícola mientras que la mayoría era desierto. Se desarrolló la ganadería y se fundaron ciudades. Los ferrocarriles fueron vendiendo sus ahora rentables terrenos y usaron sus ingresos para continuar su expansión.

“Los terrenos se vendían a los colonos a \$1,25 por acre (\$0,40/ha), cuando habían compradores. Los ferrocarriles promovieron el desarrollo de la actividad ganadera, luego agrícola y el establecimiento de pueblos y ciudades”

“En los veinte años entre 1850 y 1871 el gobierno de los Estados Unidos usó una porción del dominio público (territorio de propiedad federal) para asistir y estimular la construcción de ferrocarriles. En total, unos 1,3 millones de acres en veintisiete estados fueron transferidos a la propiedad privada, lo que representaba un 9,5% del dominio público tal como estaba en 1850”.

El Pacific Railroad Act también incluyó provisiones para que las compañías de telégrafos combinen sus líneas con el telégrafo del ferrocarril a medida que se construían: la primera línea del Telégrafo Transcontinental se completó en 1861.



Norman Goijberg Rein

Nació en Puerto Montt en 1935, estudió en el Colegio San Francisco Javier (Jesuitas) y en el Liceo de Puerto Montt. Se tituló de arquitecto en 1960 en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Ese mismo año se casó con María Alicia –Cuco– Benavides Carvallo y tienen 2 hijos: Pamela, arquitecto U. de Chile quien reside en Canadá con su marido James Manders y sus hijos Nicolás y Catalina, y Andrés, ingeniero civil industrial U. de Chile, casado con Kane Sugiura y sus hijos Martín, Hanna y Naomi. Recién titulado y casado llegó a residir a Puerto Montt por 2 años. Participó en obras de reconstrucción con varios proyectos de casas y en planificación urbana. De vuelta en Santiago en 1962, en sociedad con un constructor civil construyeron casas en Vitacura y La Cisterna. Entre 1964 y 1968 fue jefe de programa y luego director ejecutivo de la Campaña Nacional de Reparación de Escuelas. En 1969-1970 fue jefe de programa de la Fundación para el Progreso Económico y Social.

A fines de 1970 fue contratado por la Fundación Panamericana de Desarrollo de la Organización de Estados Americanos y se trasladó con su familia a Washington DC USA; fue nombrado director ejecutivo en 1974. De vuelta a Chile en 1977 se asoció con los arquitectos Guillermo Benavides y Eduardo Stern (SBG Consultores); fue responsable de la realización de 11 estudios de centros turísticos de invierno desde la RM hasta Magallanes y ocho planes reguladores en la IX Región. El proyecto principal de la oficina fue la creación, desarrollo y construcción de Valle Nevado: su responsabilidad desde 1986 hasta 1992 fue la coordinación del desarrollo urbano y de los proyectos de ingeniería de la infraestructura y de los edificios y el control de presupuestos de construcción. En 1993 creó la sociedad Inmobiliaria Marina San Francisco S.A. y desarrolló dos proyectos inmobiliario-turísticos en la Laguna de Aculeo, hasta 2001.

Tuvo la experiencia de haber visto como desaparecían los bosques de alerces y otras especies nativas, haber sufrido en 1973 el embargo del petróleo haciendo cola para la bencina en Washington, cuando allá empezaron a aplicar incentivos para mejorar la aislación térmica de las casas y el ahorro de energía y aprender sobre ecología y protección del medioambiente. De hecho a los estudios para los centros de esquí les agregó por su cuenta análisis de impacto ambiental, años antes de que se creara la ley y la institucionalidad en Chile. Con esos antecedentes y a raíz de una misión tecnológica de la Cámara a Canadá en 1998, incluyendo la primera conferencia mundial de “Green Building Challenge” en Vancouver, encontró su lugar en la “construcción sustentable”, prestando desde entonces asesorías a proyectos inmobiliarios, participando en otras conferencias internacionales y seminarios nacionales, participando en comisiones y comités sobre el tema y como profesor en las facultades de arquitectura de las universidades de Chile, Católica y Mayor.

Desde 1989 es socio de la Cámara Chilena de la Construcción, integrante del Grupo Alerce desde 2006 y vicepresidente desde 2012, participa en los Comités Inmobiliario y de Especialidades y en el Comité de Energía y Medio Ambiente (CCEMA) de la Cámara (Cámara de Energía y Medio Ambiente). Representa a la CChC en el proyecto de Sistema Nacional de Edificios de Uso Público y Eficiencia Energética para Edificios de Uso Público. Es Miembro de Honor del Colegio de Arquitectos de Chile.

