

EL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO Y LA HACIENDA PALPAL



JUAN IGNACIO BASTERRICA SANDOVAL

AGUA DE PEUMO.

Lentos giran los rayos del tosco transporte llevando la pesada carga,
lento es su avance por el sendero que no tiene fronteras a sus lados.

Me saludan al pasar tiuques y chincoles, anunciando otros aires.

Se divisan a lo lejos finos hilos de humo, su número va entre cinco a diez,
los que se dispersan por la cuenca donde el sendero se va haciendo más amable.

Un herrero, un gañán, unos terratenientes, bota de vino en mano,
ablandan sus cicatrices por alguna batalla librada con el gran toqui.

Se come bien y en abundancia en esta villa,

la cual se muestra por primera vez ante mis ojos.

Su escaza gente es muy afable y de una voluntad que no he notado en otros caseríos,
lo que me llamó profundamente la atención.

Estoy agotado por el viaje, me quedaré unos días aquí,
y si es que no me enamoro de este terruño, seguiré mi viaje.

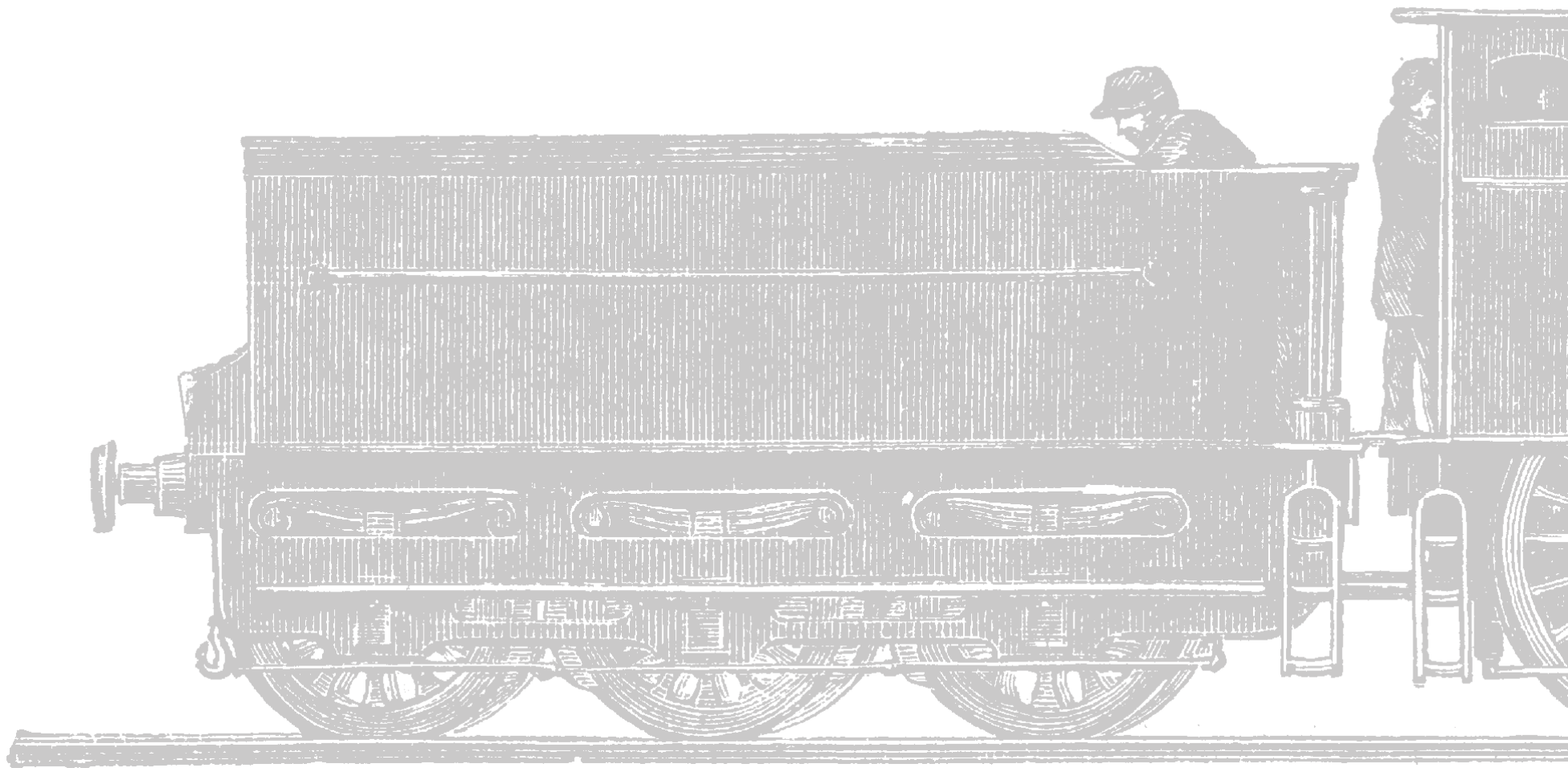
Le pregunto a la gente como se llama el lugar;
levantando la mirada y murmurando una sonrisa me responden;

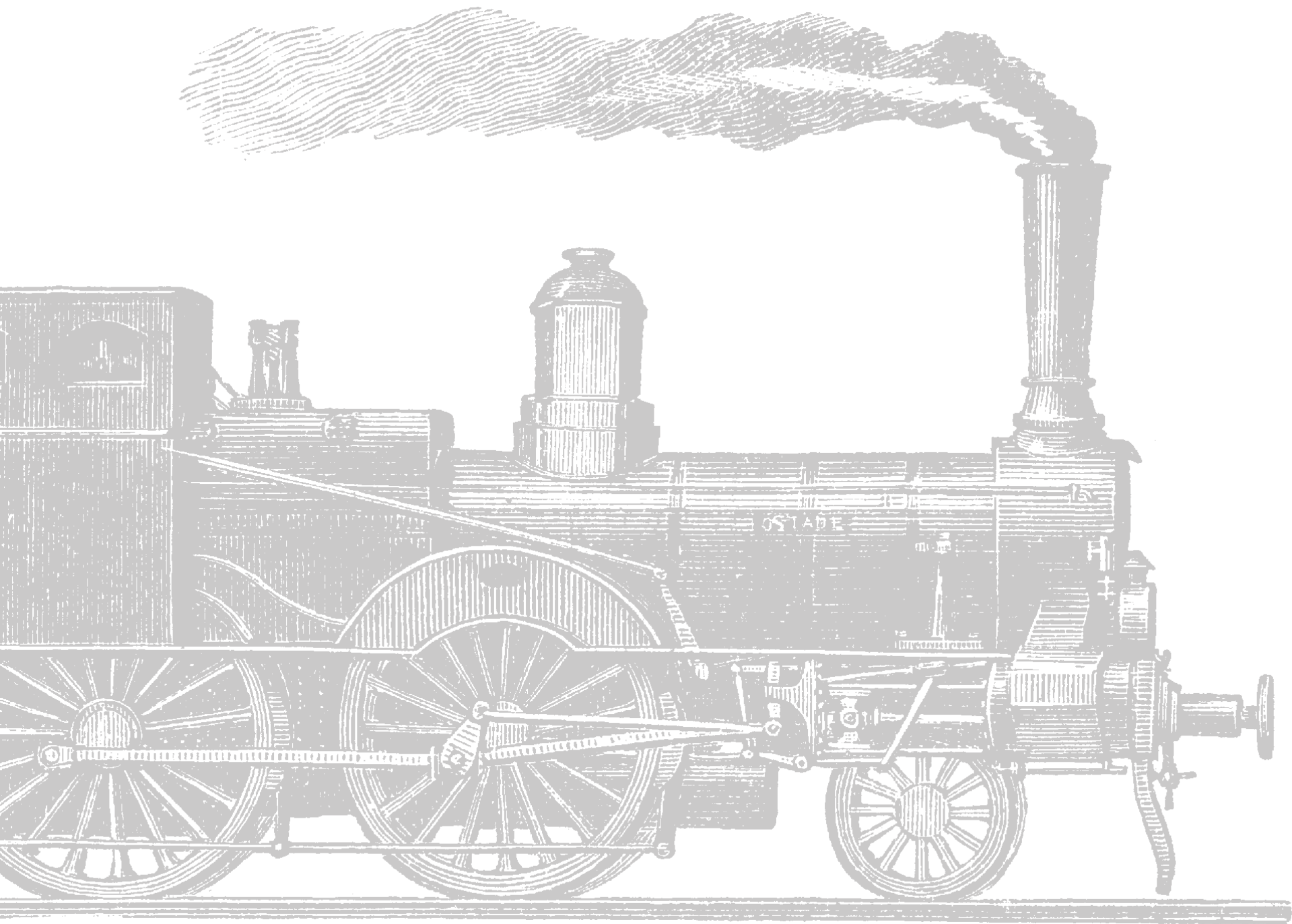
“Agua de Peumo”.

Carlos Guíñez Martínez.

Fotos Antiguas de Pemuco.

Grupo de Facebook.







EL FERROCARRIL DE GENERAL
CRUZ A PEMUCO
Y LA HACIENDA PALPAL

JUAN IGNACIO BASTERRICA SANDOVAL



ESTE PROYECTO HA SIDO FINANCIADO POR EL FONDO NACIONAL DE DESARROLLO CULTURAL Y LAS ARTES ÁMBITO REGIONAL, CONVOCATORIA 2014



EL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A
PEMUCO Y LA HACIENDA PALPAL
©Juan Ignacio Basterrica Sandoval
ignacio.basterrica@gmail.com

Inscripción Propiedad Intelectual N° 246. 194
ISBN: 978-956-358-288-8

Corrección de Textos:
Karen Salinas A.

Diseño y Diagramación:
Siegfried Obrist C.

Impresión: Trama impresores
Diciembre 2014

Queda totalmente prohibida cualquier copia o reproducción, retransmisión, cesión o redifusión, total o parcial y por cualquier medio del contenido de este libro sin autorización por escrita del autor.

Auspicio



1. Municipalidad de Pemuco



SANTO
TOMÁS

ÍNDICE GENERAL.

PRESENTACIÓN	15
PRÓLOGO.	17
INTRODUCCIÓN	21
EL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO Y LA CORDILLERA.	25
<hr/>	
EL DESARROLLO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRES Y LA INTEGRACIÓN DEL TERRITORIO NACIONAL	27
ANTECEDENTES GENERALES DE LEGISLACIÓN SOBRE LOS FERROCARRILES PARTICULARES HACIA 1908	30
LOS FERROCARRILES PARTICULARES Y EL DESAFÍO TRASANDINO EN LA REGIÓN DEL BIOBÍO	33
EL FERROCARRIL DE CHILLÁN A LAS TERMAS.	33
EL FERROCARRIL DE MONTE ÁGUILA A POLCURA.	37
EL ÁREA GEOGRÁFICA DE INFLUENCIA DEL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO Y LA CORDILLERA.	38
BREVE RESEÑA DE LA COMUNA Y PUEBLO DE PEMUCO.	38
LOS DUEÑOS DEL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO Y LA CORDILLERA DESDE SU CREACIÓN HASTA SU LEVANTE.	43
DON ZENÓN MÉNDEZ SEPÚLVEDA, SU PRIMER DUEÑO Y CONSTRUCTOR.	43
LA INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL Y SUS PRIMEROS AÑOS DE FUNCIONAMIENTO.	46
DUEÑOS POSTERIORES Y EL PELIGRO DE SU DESAPARICIÓN.	50
DON LUIS FERNANDO STEVENS CARO Y EL RESURGIMIENTO DEL FERROCARRIL.	51
LA DESAPARICIÓN Y LEVANTE DE LAS LÍNEAS DEL FERROCARRIL.	52
EL EQUIPO FERROVIARIO, SUS MÁQUINAS E INSTALACIONES.	53
EL RECORRIDO FERROVIARIO.	58
LAS ESTACIONES Y PARADEROS.	60

CALENDARIO Y HORARIOS DE FUNCIONAMIENTO DEL FERROCARRIL.	63
VALORES DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA.	63
ALGUNOS DATOS ESTADÍSTICOS HACIA 1937.	64
PERSONAL DEL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO Y LA CORDILERA HACIA 1923.	65
MENCIONES LITERARIAS Y DE LIRA POPULAR SOBRE EL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO	67
ALGUNOS RECUERDOS Y ANÉCDOTAS RESCATADOS DE ANTIGUOS HABITANTES DE PEMUCO.	69
UN DESAFORTUNADO RECUERDO DEL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO.	69
EL HOMBRE AMIGO DE LAS ARAÑAS DEL TRIGO.	69
A MODO DE CONCLUSIÓN.	70
LA HACIENDA PALPAL.	73
<hr/>	
INTRODUCCIÓN.	75
LOS ORÍGENES DE LA FAMILIA STEVENS.	76
HERÁLDICA.	76
LA FAMILIA STEVENS DE CHILE.	78
DON LUIS FERNANDO STEVENS CARO.	83
LA HACIENDA PALPAL DE DON LUIS FERNANDO STEVENS C. Y SU ÁMBITO GEOGRÁFICO.	88
FORMACIÓN DE LA HACIENDA PALPAL.	91
HERENCIA DE DON WILLIAM STEVENS WHISTLER Y SU CÓNYUGE.	91
LA HIJUELA DEL MOLINO PALPAL Y SU PASADO.	92
EL FUNDO PEMUCO Y SU PASADO.	94
LA IMPORTANCIA DEL NOMBRE PALPAL PARA DON WILLIAM STEVENS W.	95

EL FUNDO PEMUCO PROPIEDAD DE DON LUIS FERNANDO STEVENS.	96
EL FUNDO MONTEBLANCO.	96
LOS PREDIOS LABRAÑA, DANQUILCO Y PILLUCO, ACTUAL FUNDO SAN FERNANDO.	98
OTRAS COMPRAS HECHAS POR DON L. FERNANDO STEVENS Y QUE ERAN PARTE DE LA HACIENDA PALPAL.	99
ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y AGRÍCOLAS EN LA HACIENDA PALPAL Y SUS CONSTRUCCIONES.	101
EL MOLINO DE CILINDROS DE PALPAL.	101
LAS CONSTRUCCIONES DEL MOLINO PALPAL Y SUS BODEGAS.	103
PERSONAL QUE TRABAJABA EN EL MOLINO PALPAL	104
LA FÁBRICA DE QUAKER, SELECCIÓN DE SEMILLAS Y SUS CONSTRUCCIONES.	106
LA GENERACIÓN ELÉCTRICA EN LOS PROCESOS INDUSTRIALES Y EL SUMINISTRO A PEMUCO.	106
LA INDUSTRIA VITIVINÍCOLA EN LA HACIENDA PALPAL.	107
LA ELABORACIÓN INDUSTRIAL DE CHICHA DE MANZANAS.	108
LA FÁBRICA DE HIELO Y BEBIDAS GASEOSAS.	109
LA INDUSTRIA MADERERA.	110
LOS BAÑOS TERMALES DE LOS ITATINOS.	112
LA EXPORTACIÓN A LA INDUSTRIA FARMACÉUTICA ALEMANA.	113
LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS EN EL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO Y LA CORDILLERA.	113
LAS ACTIVIDADES AGROPECUARIAS EN LA HACIENDA PALPAL.	114
LAS FICHAS Y BILLETES DE LA HACIENDA PALPAL. UNA MONEDA QUE CIRCULÓ EN PEMUCO Y EL CARMEN.	116
LAS CONSTRUCCIONES DE LA HACIENDA PALPAL.	119
LAS CONSTRUCCIONES DEL FUNDO PEMUCO.	119
LAS CABALLERIZAS Y PESEBRERAS	120
LAS CONSTRUCCIONES DEL ACCESO SUR AL FUNDO PEMUCO ACTUAL FUNDO SANTA GUILLERMINA.	121

LAS CONSTRUCCIONES DE LA HACIENDA EN LA RIVERA NORTE DEL RÍO PALPAL.	121
LA ESCUELA DE LA HACIENDA PALPAL.	121
LAS CONSTRUCCIONES DESTINADAS AL SERVICIO DOMÉSTICO.	122
LAS CONSTRUCCIONES DESTINADAS A CABALLERIZAS, COCHES Y HERRERÍA.	123
LAS CONSTRUCCIONES DESTINADAS AL FUNCIONAMIENTO DE LA PULPERÍA.	124
“EL ALMACENCITO DE LA ELSA PÉREZ.”	124
LAS HABITACIONES DE LOS TRABAJADORES Y CASAS DE INQUILINOS.	124
LOS PATIOS DE MAQUINARIA.	125
LA CASA DEL ADMINISTRADOR.	126
LA CASA PRINCIPAL DE LA HACIENDA.	126
LAS CONSTRUCCIONES DEL FUNDO LABRAÑA.	129
LAS CONSTRUCCIONES DEL FUNDO MONTEBLANCO.	129
LAS OBRAS DE ARTE EN LOS FUNDOS DE LA HACIENDA.	129
LAS FESTIVIDADES EN LA HACIENDA PALPAL.	131
LAS OBRAS SOCIALES Y DE BIEN PÚBLICO EJECUTADAS POR DON LUIS FERNANDO STEVENS COMO INDUSTRIAL Y HACENDADO.	133
LA DIVISIÓN DE LA HACIENDA PALPAL Y SU DESTINO POSTERIOR.	134
A MODO DE CONCLUSIÓN.	136
FUENTES BIBLIOGRÁFICAS	137
ANEXOS	143

AGRADECIMIENTOS.

El autor agradece la colaboración prestada por las siguientes instituciones y personas con cuyo aporte y ayuda desinteresada hicieron posible esta investigación.

Consejo Nacional de la Cultura y las Artes.
Gobierno de Chile.

Consejo Regional de la Cultura y las Artes
de la Región del Biobío.

Dirección Nacional de Bibliotecas Archivos y
Museos DIBAM.

Ilustre Municipalidad de Pemuco, a través de su
Alcaldesa Sra. Jackeline Guiñez Núñez.

Sr. Ramón Mora Gutiérrez. Jefe de Gabinete de la
Ilustre Municipalidad de Pemuco.

Instituto Profesional Santo Tomás Sede Chillán, a
través de su Rector Sr. José Luis Franco Montaña.

Sr. Jaime Antonio Ulloa Ulloa.
Director de Admisión, Extensión y Comunicación
Instituto Profesional Santo Tomás Sede Chillán.

Instituto O'Higiniano de Chile, Filial Ñuble.

Biblioteca Pública de Pemuco.

Dr. Alejandro Witker Velásquez. Director del Taller
de Cultura Regional de Ñuble de la Universidad del
Biobío. Creador y Director de la Revista Quinchamali,
arte, letras y sociedad.

Sr. Marco Aurelio Reyes Coca. Decano de la Facultad
de Educación y Humanidades de la Universidad
del Bío-Bío.

Sr. Armando Cartes Montory.

Academia Chilena de la Historia.

Srta. Alicia Romero Silva. Licenciada en Historia

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

Dr. Manuel Antonio Grez Ibáñez.

Sr Marcelo Fuentes Sepúlveda. Miembro de la Asociación
Numismática de Chile ANUCH.

Familias Herrera Méndez. Méndez Mewes.

Sra. Hilda Stevens Bassalet (1903-1999)

Dr. Luis Sandoval Rivas (1894-1985)

Familia Bórquez Stevens.

Sr. Fernando Bórquez Lagos

Srta. María Lía Estrada Mutis.

Familia Sandoval Stevens.

Srta. Alicia Pilar Sandoval Stevens.
Srta. Helia Sandoval Stevens.

Sra. Teresa Sandoval Stevens.

Sr. Juan Héctor Basterrica del Canto.

Sr. Paulo Basterrica Sandoval.

Familia Stevens Molina.

Dr. Fernando Stevens Falgerete y Familia.

Sr. Orlando Betancourt H. y Familia.

Sr. Carlos Guiñez Martínez.

Sr. Siegfried Obrist Córdoba. Diseñador gráfico.

Srta. Karen Salinas. Correctora de pruebas.

Y a todas aquellas personas anónimas y antiguas de
Pemuco que colaboraron dando testimonios, pistas
y abriendo vetas de investigación mediante el rescate
de su rica tradición oral.

A la memoria de don Zenón Méndez Sepúlveda y
don Luis Fernando Stevens Caro, hombres visionarios
que contribuyeron al progreso y patrimonio de
Pemuco y su gente.

*Dedicada a doña Hilda Stevens Bassalet, y el
Dr. Luis Sandoval Rivas, mis recordados abuelos.*

*A mis padres Juan y Teresa
A mis tías Pilar y Helia
A mi hermano Paulo.*

*A mis hijos Paula e Ignacio.
A la familia Sandoval Stevens.*

*Todos ellos descendientes de don Luis Fernando
Stevens Caro, mi bisabuelo materno a quien
profeso admiración y gratitud.*

*A la gran Familia Stevens con raíces en Yungay,
Los Ángeles y Concepción descendientes de los
patriarcas en Palpal; don William W. Stevens
Whistler y doña Petrona Caro Riffo.*

PRESENTACIÓN



Pemuco es una comuna con historia. Su data es antigua y sus primeros habitantes fueron pueblos originarios y de allí su nombre en mapudungun “agua de peumo”. Como pueblo constituido tiene más de dos siglos de existencia y a su alero se ha escrito la historia de una comunidad orgullosa y trabajadora.

El desarrollo de su devenir histórico está marcado por obras inéditas y por hechos de singular interés. En estas tierras hombres visionarios legaron a sus habitantes, quienes estamparon en la memoria popular, la imagen del recordado Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y la cordillera. Don Zenón Méndez y don Luis Fernando Stevens contribuyeron a legarnos este símbolo de identidad recordado como un pilar de desarrollo en la cultura y el patrimonio de Pemuco y su gente.

Desde esta perspectiva, el trabajo de investigación llevado a cabo por don Juan Ignacio Basterrica Sandoval en esta publicación, que es el resultado de un proyecto adjudicado por el Consejo Nacional de la Cultura 2014 es un gran aporte a la memoria histórica de nuestra comuna. Las investigaciones sobre el “Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y la Hacienda Palpal”

cumplen sin duda el objetivo de dar a conocer con mucho detalle esa época tan nostálgicamente admirada por nuestra comunidad. El trabajo presentado en esta publicación nos sirve para enriquecer y difundir nuestras propias raíces identitarias y presentarlas a las nuevas generaciones y al turista que nos visita.

La Ilustre Municipalidad de Pemuco, representada por su Alcaldesa Jacqueline Guíñez Núñez y en nombre de toda su comunidad, agradece el notable trabajo realizado y el gran aporte cultural que se materializa en esta obra por su autor don Juan Ignacio Basterica Sandoval para beneficio de la memoria y el patrimonio de nuestra tierra.

PemucoProgreso, raíces y tradiciones.



JACQUELINE GUÍÑEZ NUÑEZ
ALCALDESA
Pemuco, Septiembre 24, 2014

PRÓLOGO

ALEJANDRO WITKER
Taller de Cultura Regional UBB

Con especial agrado he aceptado la invitación del estimado amigo Juan Ignacio Basterrica Sandoval para prologar un libro que surge de una vocación que cultiva con talento y esmero. Nuestro amigo estudia y vive la historia. Conoce como la palma de su mano la micro patria de su familia y ha querido desenterrar filones de su pasado convencido que pueden ser cimientos de nuevos emprendimientos.

Egresado de derecho de la Universidad de Concepción renunció a la abogacía para dedicarse a la investigación de la historia provincial de Ñuble a la que está vinculado por hondas raíces familiares. Su prosapia marcó la diferencia con el estilo señorial, fundada más en la vastedad territorial que en la ilustración; lo suyos cultivaron los trigales sin descuidar los jardines del alma.

Se quedó en los veranos de su juventud en el campo, pero no se fue de la ciudad, de sus luces, anhelos y novedades. Acumuló libros bien leídos y tempranamente se dio cuenta que la historia no sólo se estudia, se vive, se siente y se aprende también abriendo los ojos para comprender el paisaje humanizado por los afanes productivos, avances tecnológicos y creaciones culturales.

Esa militancia histórica lo llevó tempranamente a conservar viejas herramientas, artefactos hogareños, monedas, billetes, medallas, aperos, en fin, múltiples testimonios que van siendo desplazados pero que para el historiador siempre constituyen una fuente de conocimientos y sentimientos.

Se dio cuenta que todo es historia, desde un telar a una herradura, que objetos que parecen imprescindibles, pronto se desechan por otros que vuelven a quedar obsoletos, por ahí partió su pasión coleccionista que va configurando un verdadero museo.

“Cuando Chillán tenga un museo en serio, será el momento de hacer nuestro aporte”, se lo hemos escuchado más de una vez.

Pemuco es una pequeña patria que tiene mucho que contar y que debe hacerlo cuanto antes mejor. Las fuentes son precarias y van deteriorándose, los testigos se van muriendo, las sucesiones familiares suelen cambiar de giro, las novedades del mundo grande se instalan y desplazan, pero ninguna comunidad puede dejar morir su pasado sin comprometer su futuro. Una comunidad sin identidad es una nave al garete expuesta a las corrientes y a los vientos.

A esta urgencia viene a dar su aporte Juan Ignacio Basterrica. Con seguridad algunos lectores lo encontrarán gusto a poco y será bueno que así sea porque hay que despertar la sed para sacar agua del pozo que guarda Pemuco en sus profundidades. El mismo autor encontrará en el futuro nuevas vetas y lo mismo harán otros que al leerlo sentirán que también tienen algo que contar.

El libro contiene dos grandes temas: la Hacienda Palpal y el Ferrocarril. Como se sabe, la hacienda fue el motor económico, social y cultural que permitió a la Nación chilena organizarse y perfilarse con un sello propio en el mapa del mundo. Palpal fue una de esas fraguas y, sin duda, una de las más creadoras y pujantes. El timón estuvo en manos fuertes y visionarias que conquistaron prosperidad y prestigio.

En la historiografía chilena se ha venido estudiando la hacienda y más de alguna vez los ojos se han puesto en los abusos patronales orillando o, simplemente, ignorando que en muchas haciendas primó un paternalismo social muy notable, lo que explica por qué en unos cuantos casos en la hora de la reforma agraria los trabajadores estuvieron del lado de los patrones. No cabe duda que en la hacienda Palpal nunca se olvidó que los trabajadores eran también seres humanos y no sólo fuerza de trabajo y, algo que debe subrayarse: la apertura de una escuela para que sus hijos fueran mejores que sus padres.

Recuperar la historia de haciendas como Palpal constituye una tarea pendiente en Ñuble cuyos agricultores mayores se distinguen claramente de sus pares de Maule al norte. Maule al sur predominó una clase propietaria de raíces y prácticas bien diferentes a las que se dieron en las grandes haciendas de Santiago y alrededores.

La vocación progresista de los agricultores mayores de Ñuble los llevó a comprometerse con su tierra no sólo en la hora de las cosechas también se la jugaron en grande para construir canales de regadío y para instalar ramales fe-

rroviarios que miraban nada menos que a la posibilidad de cruzar Los Andes para establecer un tráfico trasandino.

En esta línea se trabajó desde Palpal para establecer un ramal que se mantuvo a puro ñeque por largos años y que dejó a la comunidad una herencia que debe recuperarse: pensar en grande y asumir emprendimientos renovadores.

La Municipalidad de Pemuco hace bien en patrocinar esta publicación que descubre raíces y sugiere tareas: atreverse a innovar, a buscar horizontes, a no esperar que todo venga del centro, que hay que ir al centro con propuestas propias surgidas del conocimiento del entorno, fundadas en sus potencialidades y no tenerle miedo a la innovación. Que debe superarse el espíritu aldeano en cuanto tiene de rémora, conformismo y complejos; que es la hora de crecer a partir de lo que se ha realizado para construir futuro.

Lo invito a participar en esta cita con la historia de Pemuco. Desde luego que aquí no está todo el pasado de esta comuna son solamente dos ventanas abiertas para mirar una hacienda y el ferrocarril; un buen comienzo para una tarea mayor que recién comienza.



INTRODUCCIÓN

Hace algún tiempo surgió en mí un deseo, el que luego se transformaría en un verdadero imperativo. Ese deseo era el de registrar toda la información que he recolectado y que poseo de mi familia materna sobre el Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y la cordillera y de la Hacienda Palpal, para luego respaldarla con diversas fuentes y así poder divulgarla como aporte a la historia local. Información familiar que he centrado en la persona de mi bisabuelo materno don Luis Fernando Stevens Caro. Su figura siempre causó en mí una gran impresión y al adentrarme en el conocimiento de su personalidad a través de los años de mi vida, esta impresión se transformó en una orgullosa admiración. En efecto, en la familia, y desde pequeño junto a mi hermano Paulo, siempre escuchábamos de una de sus hijas, nuestra querida e inolvidable abuela materna doña Hilda Stevens Bassalet, y luego de nuestra querida madre y mis tías, anécdotas e historias sobre la familia, de sus orígenes, y de las actividades e intensa vida social que se desarrollaban a comienzos del siglo XX en la Hacienda Palpal.

21

Escuchábamos con atención y con gran curiosidad en sus gratas y pacientes compañías sabrosas historias impregnadas de estas tierras ancestrales. Observábamos antiguas fotos de esos campos y tiempos y allí aparecían ante nuestros ojos los antepasados, sus fundos, el molino Palpal, las tierras de la Hacienda Palpal, el fundo Suiza, Monteblanco, los pueblos de Pemuco y El Carmen y el para mí curioso e intrigante ferrocarril particular de mi bisabuelo que corría desde General Cruz a Pemuco y de allí a la cordillera.

En esas conversaciones también salía a la luz, a propósito de este tren, el nombre de don Zenón Méndez, su dueño inicial, quien aparecía como un personaje importante de Pemuco quien se atrevió en esos tiempos a realizar una empresa de tan grande magnitud. Mucha curiosidad también nos despertaba su protagonismo en una época en que, junto a mi bisabuelo, y los grandes hombres impulsaban la zona; don Joaquín Prieto Hurtado, los Valdés Errázuriz y los Serrano Palma entre otros insignes vecinos y amigos.

Toda la atmósfera anterior la palpábamos in situ en las largas vacaciones estivales que pasábamos en familia en el fundo San Fernando que era parte de la otrora Hacienda Palpal y que mi querida abuela lo heredara de su padre don Luis Fernando Stevens.

Sin embargo, al pasar los años desde mi niñez hasta ahora que soy adulto, me he dado cuenta que al ir muriendo mis seres queridos, los familiares y la gente que conocía del tema, ya sea por parentesco o porque trabajaron muchos años para la familia, o simplemente aquellos antiguos vecinos que vivieron esa época impregnándose de la historia del lugar con ricas experiencias, también iban muriendo y desapareciendo de a poco con ellos el registro vivo de la historia.

En consecuencia, esta rica memoria, está en claro peligro de ser olvidada y peor aún, ignorada ya sea por desconocimiento o por desinterés, y las nuevas generaciones no tienen fuentes a las cuales recurrir sobre el tema. Para remediar aquello y cumplir ese imperativo al que he hecho referencia antes,

me decidí a buscar un medio que me permitirá registrarlo. Surgió entonces la idea de escribir una reseña, en que se contuvieran todos estos antecedentes que poseo y que he investigado. Una reseña que resguarde a esta historia salvándola del olvido, de la ignorancia, de la desinformación y tergiversación que produce el registro oral a través del tiempo. Esta reseña la he complementado con todas las fuentes que he podido tener a mi disposición. He buscado y recogido bibliografía sobre el tema y sobre todo testimonios vivos de gente que aún mantiene los recuerdos del Ferrocarril y de la Hacienda Palpal.

Agradezco los valiosos testimonios y antecedentes que me han proporcionado familiares, y la incalculable información oral de aquellos vecinos, trabajadores, inquilinos y sus descendientes, quienes amablemente han colaborado conmigo en la consecución y materialización de esta idea.

Creo que cumpliendo este deseado imperativo a que he hecho referencia al inicio a través de este libro, he podido recoger una parte de la historia de las comunidades de Pemuco y El Carmen, verdaderos símbolos llenos de riqueza en el patrimonio de la vida rural de Ñuble y entregarla al lector como fruto de una investigación seria e imparcial.

Los pueblos se construyen a través del tiempo, paso a paso, producto de sus acontecimientos y circunstancias temporales los que, cuales eslabones de una cadena ininterrumpida de sucesos interactúan entre sí formando así su historia.

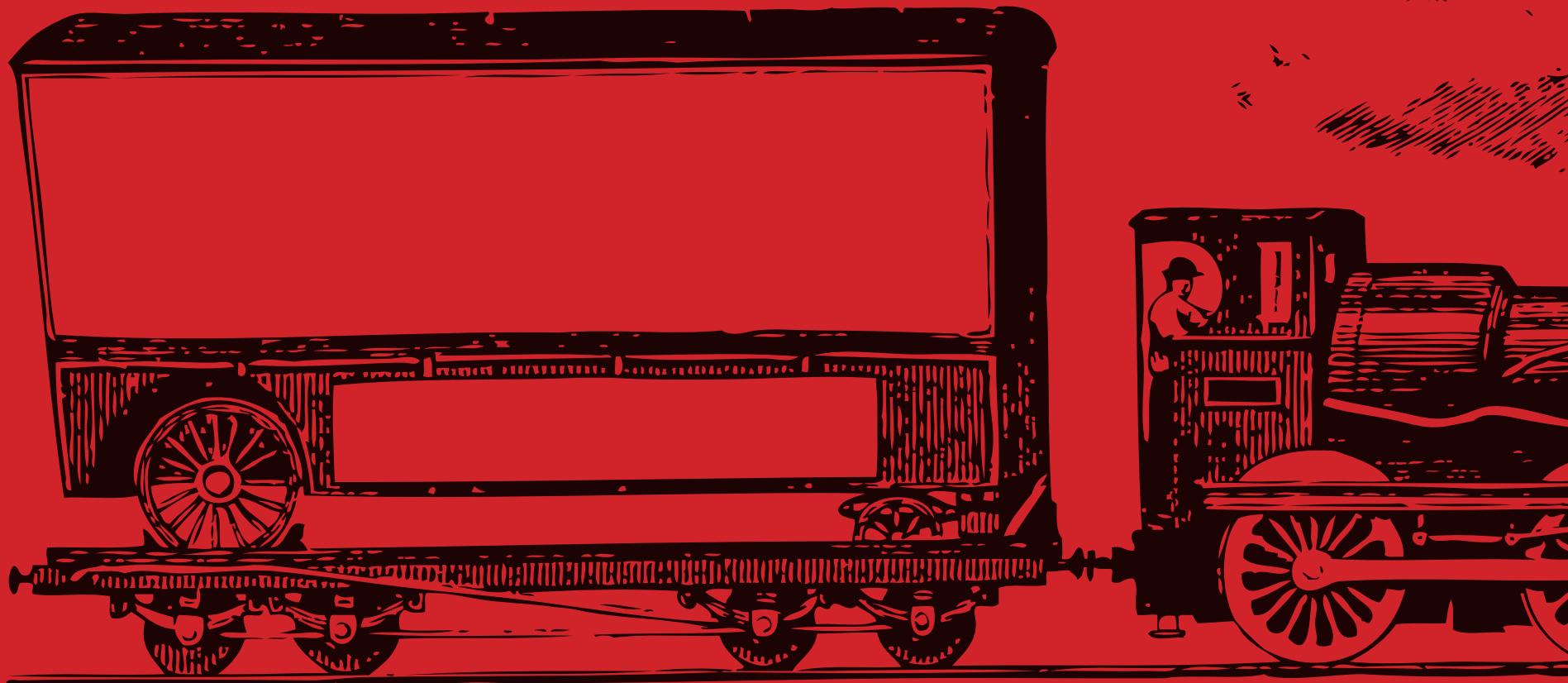


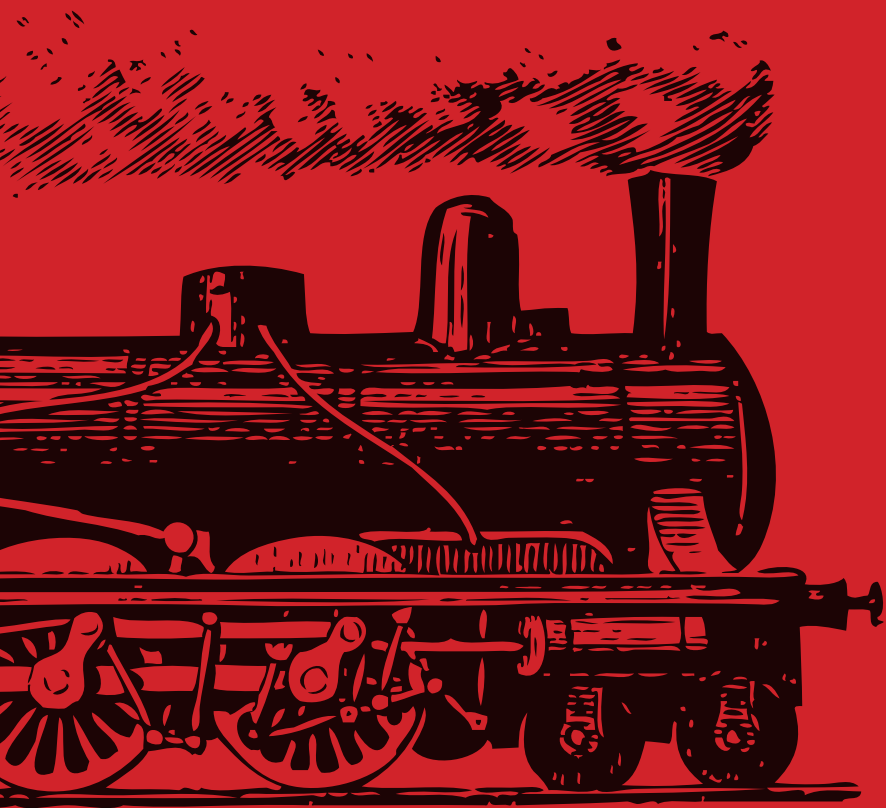
Todo habitante orgulloso de su tierra debe conocerlos al menos en parte y demostrar permanente interés en apreciarlos en su contexto para poder aprender de sus raíces y experiencias y de esta forma poder proyectar con identidad esos cimientos propios en la construcción de su futuro para poder lograr, de esta forma, entender plenamente el presente y darle un sentido para la posteridad.

Para efectos prácticos, y aunque ambos temas de la presente investigación están íntimamente relacionados, he dividido en dos partes el desarrollo de cada una de ellas. En la primera, se desarrolla la historia del Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y la Cordillera con todas sus vicisitudes e implicancias agrícolas y sociales. La segunda parte se refiere a la historia de la Hacienda Palpal y sus vinculaciones agroindustriales y sociales, principalmente, a través de la personalidad de su propietario y formador don Luis Fernando Stevens con los habitantes de Pemuco en la Provincia de Ñuble.

En consecuencia, Ud. como lector de estas líneas, juzgará si mi propósito de cumplir este deseado imperativo ya mencionado se ha cumplido. Espero que así sea y que el esfuerzo generoso sirva de punto de partida a otros en la búsqueda de su propia historia e identidad.

Fundo San Fernando, Junio 30 de 2014.





I^a PARTE.

EL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ
A PEMUCO Y LA CORDILLERA.



EL DESARROLLO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRES Y LA INTEGRACIÓN DEL TERRITORIO NACIONAL.

Como antecedente del desarrollo ferroviario, como un medio vital de comunicación interna de nuestro territorio nacional que permitiera anexar extensos territorios y a su gente al resto de las regiones debido a la larga y angosta geografía de nuestro país, el cual permitiría el desarrollo nacional en sus diversos ámbitos económicos, podemos recordar, a través de una mirada retrospectiva hacia nuestro pasado, su génesis como respuesta a la visión y a la necesidad de unificación real del territorio por progresistas autoridades y particulares que creyeron en este importante medio de desarrollo hacia la modernidad.

Haciendo entonces un recorrido por nuestra historia, podemos sostener que, durante el período de la Colonia, Chile fue considerado un país pobre, por lo cual fue muy poco atendido por la monarquía española. Esta fama de pobreza, si bien lo libró de que afluyeran a su suelo los grandes e intrépidos buscadores de fortunas, hombres generalmente ambiciosos y explotadores sin conciencia y que constituyeron la plaga de los Virreinos del Perú y Méjico, contribuyó a que en la época de la Independencia, fuese Chile la colonia más ignorante y menos conocida de América. Hemos considerado al reproducir la siguiente cita escrita por don Santiago Marín Vicuña y extractada de su obra Los Ferrocarriles de Chile publicada en 1911.



Ambrosio O'Higgins, Gobernador de Chile. 1788-1796

“El espíritu pacífico y aletargado de nuestros antepasados era incompatible con las grandes empresas. Sus días y sus noches constituían siempre un itinerario fijo, reglamentario; la iniciativa individual o colectiva no existía y se consideraba feliz el hombre que podía disfrutar de una renta que permitiera moverse poco de su casa y legar a sus hijos al morir, lo que ellos a su vez, habían recibido de sus padres.

Estos hábitos refractarios a todo adelanto y a toda innovación explican suficientemente nuestro atraso de entonces, a lo que puede añadirse nuestro alejamiento de Europa, pues para los buques de vela era muy larga y peligrosa la navegación por el Cabo de Hornos y el estrecho de Magallanes.

Los propietarios de grandes fundos rústicos, muchos de los cuales eran como una de las actuales provincias, ponían mil cortapisas a cada proyecto de camino público, creyéndolos ruinosos para sus propiedades, por el hecho de atravesarlas y destruir así su unidad.

En 1790 el único camino que existía y al cual las autoridades prestaban algún cuidado, era el que nos unía con Mendoza (vía Juncal), que prestaba grandes servicios a nuestro comercio con el virreinato de La Plata. Sólo en el tiempo de la administración O'Higgins el Gobierno propendió al mejoramiento de este importante ramo.

Don Ambrosio O'Higgins (1720-1801) era un irlandés de ilustración que prestó al gobierno español importantes servicios, en premio a los cuales se le nombró Gobernador de Chile y durante los cinco años de su gobierno imprimió a la administración un carácter progresista que la distingue. Propendió a la construcción de numerosas obras públicas, a viajes de reconocimiento y a la implantación de industrias desconocidas de nosotros hasta entonces.

No es la menos importante de esas obras la construcción del camino de Valparaíso a Santiago (1792), cuya necesidad tan imperiosamente se hacía sentir, pero que, por lo dispendiosa, se la había hecho mirar punto menos que irrealizable.

O'Higgins pasó por sobre esta dificultad y conocedor de su importancia, creó un impuesto especial sobre las cargas que entraban y salían de Valparaíso, logrando así proporcionarse una entrada que le ayudo a sufragar los gastos de construcción del camino.



Después de nuestra independencia nacional, las exiguas rentas fiscales impidieron a los primeros gobiernos de la República prestar a las vías de comunicación la atención que nuestro desarrollo requería: poco, muy poco, se atendía a la construcción y menos aún a la conservación de nuestros caminos, lo que hizo exclamar en cierta circunstancia a uno de nuestros hombres públicos; -Todo anda fuera de camino entre nosotros, menos las aguas.-

La pobreza de Chile, ocasionada primero por la guerra de la independencia y después por los disturbios políticos que le siguieron, inherentes a los países que inician en la vida libre, mantuvo, tanto al erario nacional, como a la fortuna privada, en un estado tan estrecho, que hacía imposible todo adelanto material. Los descubrimientos mineros vinieron a salvarnos. Agua Amarga, Tamaya, Arqueros, Chañarillo, etc. marcan para Chile la hora de su primer resurgimiento.

Chañarillo sobretodo ha tenido en nuestro desarrollo una gran influencia: la fama de su riqueza se extendió por todo el mundo; se agitó entre nosotros el espíritu público; nos llenó de millones; atrajo a nuestro suelo una floreciente inmigración de hombres de negocio y dio, por fin, vida al primer ferrocarril de Chile y aun de América del Sur. El ferrocarril de Copiapó. Desde entonces los ferrocarriles no han cesado de extenderse.

La guerra del Pacífico, que sostuvimos con el Perú y Bolivia aliados (1879-1884) nos trajo después, a título de ocupación y anexión, las ricas provincias de Tacna, Tarapacá y Antofagasta y con ellas la portentosa riqueza que constituye el monopolio mundial del salitre, con lo cual se ha incrementado considerablemente nuestra red particular y del Estado, sobre todo durante las progresistas administraciones de los Excmos. señores José Manuel Balmaceda (1886-1891) y Pedro Montt (1906-1910).

Y así vemos, año a año, que el Estado dedica un grueso tanto por ciento de sus entradas a la construcción de nuevas líneas, en conformidad a un plan determinado por su formación geográfica y los particulares, por su parte, construyen, sobre todo las regiones salitrera y carbonífera, numerosas otras vías, reclamadas por el incremento corriente de la industria”.⁽¹⁾

Asombra y regocija el espíritu constatar la visión de los primeros gobernantes de la República, quienes, junto con dar sólida fundamentación institucional

al país, dieron vigoroso impulso a la implantación de las conquistas científicas de la época: el telégrafo, el ferrocarril y la navegación marítima. Aseguraron, así, a la nación, los medios de comunicación y vialidad, logrando en cuanto a ésta, en corto plazo, la formación de una entidad modelo en su género como organización técnica, como institución económica a la vez que empleadora, y, esencialmente, como empresa de transportes.

Los nombres de los más ilustres ciudadanos rubricaron documentos que dieron vida a las amplias redes ferroviarias, a sus leyes, reglamentos y a su organización técnica y a su financiamiento.

Coordinados los ferrocarriles a la agricultura, a la minería, a la industria y al comercio, longitudinal y transversalmente, fueron el firme sistema dorsal de esta larga y angosta faja que es nuestro territorio nacional continental. El ferrocarril tanto estatal como particular fueron los pilares sin dudas del desarrollo nacional.



Camino de Valparaíso a Santiago, *Atlas de la Historia física y política de Chile* por Claudio Gay. París. 1854.



Don Manuel Montt y Torres, Presidente de Chile 1851-1861

ANTECEDENTES GENERALES DE LEGISLACIÓN SOBRE LOS FERROCARRILES PARTICULARES HACIA 1908.

La base de toda la legislación existente hacia 1908 sobre los ferrocarriles chilenos, tanto los del Estado como los particulares, se encontraban en la ley de 6 de agosto de 1862, conocida con el nombre de Ley de Policía de los Ferrocarriles y que llevaba la firma del Presidente don José Joaquín Pérez y la de su Ministro don Manuel A. Tocornal.

Constaba ésta de tres títulos; en el primero se establecían las prescripciones legales a que debían ceñirse los ferrocarriles en lo concerniente al cuidado y vigilancia de la línea y estaciones, y señalaba medidas de seguridad, condiciones generales sobre las obras de arte, etc. En el título segundo señalaba las reglas y disposiciones sobre su explotación, y en el título tercero se abordaban las disposiciones relacionadas con los delitos o faltas contra la seguridad del tráfico.

A modo general también se aplicaban las normas correspondientes del Código Civil, de Comercio y del Código Penal.

A falta de una codificación especial de leyes en materia ferroviaria, se dictaron un número importante de decretos dictados por el Gobierno y relativos a los ferrocarriles particulares, entre los cuales podemos señalar para esa época, los siguientes;

Decretos que se referían a las concesiones y su reglamentación; dictados el 19 de Octubre de 1904. El 26 de Mayo de 1905 y el de 5 de Diciembre de 1907.

Decreto que fijaba las normas generales para la confección de los proyectos; del 15 de Marzo de 1907.



Don José Joaquín Pérez M. Presidente de Chile 1861-1871

Decreto que reglamentaba la contabilidad de las empresas que gozaban de la garantía fiscal, de 30 de Abril de 1897.

Según los decretos señalados, los ferrocarriles particulares se dividían en tres categorías y según cada una de ellas, se les exigían planos más o menos detallados y completos. Éstas eran; Ferrocarriles de interés general, de carácter regional, y los ramales o desvíos.

La tramitación, una vez obtenida la autorización para ejecutar un ferrocarril, previas las garantías del caso, se iniciaba presentando los planos de los trazados incluyendo las obras de arte para su aprobación. Iniciándose los trabajos de ejecución en el plazo de un año, so pena de perder, el solicitante, tanto la garantía como la concesión. Una vez ejecutada la obra, el Gobierno se reservaba la facultad y derecho de fijar las tarifas y adquirir el ferrocarril, a tasación de peritos nombrados por la Excm. Corte Suprema.

Cabe agregar, que en la época se creó el Bono Ferrocarrilero, por medio del cual, los ferrocarriles que se encontraban en explotación podían hipotecarse al igual que cualquier otra propiedad raíz. También se liberalizaron las trabas para la construcción de ferrocarriles, y por último, se otorgaron subvenciones de dinero y a fondo perdido por cada kilómetro que se entregaba al tráfico, variando su monto de acuerdo a la trocha y a la importancia de la vía. En el último caso se encontraban los ferrocarriles llamados a ser trasandinos de Monte Águila y el de General Cruz que contaron con la ayuda fiscal de una cuota en dinero a fondo perdido por parte del Estado. ⁽²⁾

Hacia 1939 existía la Ley General de Ferrocarriles que otorgaba, al Presidente de la República, amplias facultades para intervenir en cuanto correspondía al transporte por ferrocarriles y a las relaciones de estos con las demás vías de comunicación. La instalación de un ferrocarril por el Fisco o por particulares y todas y cada una de las actividades de su explotación requerían autorización del Gobierno, quien las otorgaba según formalidades legales del caso.

Conforme a la Ley Orgánica de Ministerios y a la Ley General de Ferrocarriles, ya citada, las facultades de que se trataban debían ser ejercidas por el órgano del Ministerio de Fomento y su Departamento de Ferrocarriles, que en ese tiempo se llamaba Inspección Superior de Ferrocarriles.⁽³⁾

De acuerdo a este soporte legal y a las políticas de bonificación y de integración transoceánica del país, la red ferroviaria nacional estaba hacia el 1 de Enero de 1911 compuesta por 3.253 kilómetros de vías particulares y de 2.672 kilómetros de vías estatales, totalizando entre ambas un total de 5.925 kilómetros de vías en el territorio chileno.⁽⁴⁾



Primera locomotora llegada a Chile, Ferrocarril de Caldera a Copiapó. 1851.



LOS FERROCARRILES PARTICULARES Y EL DESAFÍO TRASANDINO EN LA REGIÓN DEL BIOBÍO.

En las provincias de Ñuble y Concepción hubo, aparte del ferrocarril de General Cruz a Pemuco a comienzos del siglo XX, otros intentos de realizar tendidos ferroviarios particulares a fin de lograr la conexión trasandina, y cuyo objetivo era el de formar un sistema de comunicación bioceánica atravesando la cordillera de Los Andes. Estos casos son los del Ferrocarril de Chillán a Las Termas en Ñuble, y el Ferrocarril de Monte Águila a Polcura, conocido como el proyecto Trasandino por Antuco en territorios de la provincia de Concepción de esa época y hoy perteneciente a la actual provincia del Biobío.

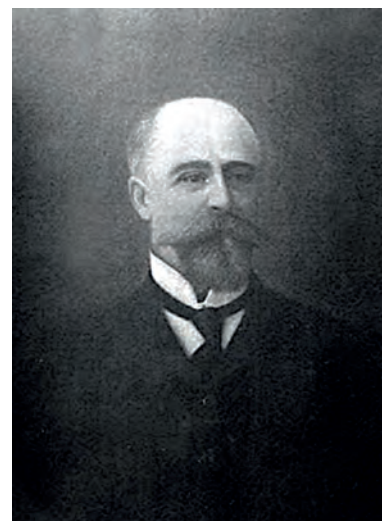
EL FERROCARRIL DE CHILLÁN A LAS TERMAS.

El Ferrocarril de Chillán a Las Termas, también llamado el “tren chico” a Recinto, en relación a su origen responde a dos causas; la primera, de tipo social, consistente en crear un medio de transporte para carga, pero sobretodo pasajeros que año a año aumentaban en número para visitar Las Termas de Chillán en pos de tratamientos sanitarios por sus aguas curativas mundialmente reconocidas. Los medios de transporte y los caminos agrestes hacían del viaje un largo peregrinaje en condiciones muy incómodas para los viajeros a través de caminos de tierra en carruajes y en los primeros automóviles.

La segunda causa, era de carácter jurídica, y se trataba de cumplir una condición establecida por ley N° 1193 de 7 de Febrero de 1899 aprobada por el Congreso Nacional y firmada por el Presidente Federico Errázuriz, la que autoriza a la Municipalidad de Chillán a arrendar el predio y sus instalaciones a un empresario para su administración y explotación.



Primera máquina armada del ferrocarril de Chillán a las Termas



Don Vicente Méndez Urrejola.
Intendente de Ñuble 1908-
1921



Antiguo camino a las Termas de Chillán.

El texto de la ley citada era el siguiente;

Ley Número 1193 de 7 de febrero de 1899.

Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de lei:

Artículo 1- Se autoriza a la Municipalidad de Chillán para que pueda arrendar, hasta por treinta años, los baños termales i terrenos adyacentes que posee en la cordillera de los Andes, siendo condición precisa del contrato de arrendamiento que se celebre la construcción y explotación de un ferrocarril desde la ciudad de Chillán hasta las termas del mismo nombre.

Artículo 2- Se le concede a la misma Municipalidad, o a quien sus derechos represente, permiso para construir i explotar el ferrocarril a que se refiere el artículo precedente, debiendo someter previamente los planos a la aprobación del Presidente de la República.

Artículo 3- Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal i particular que hubieren de adquirirse, durante el tiempo de construcción de la línea, para la vía férrea y sus estaciones.

Artículo 4- Concédese, además, el uso de la parte de los caminos públicos que atraviese la línea siempre que este uso no perjudique al tráfico.

Artículo 5- Las tarifas de carga i pasajeros del ferrocarril serán formadas con aprobación del Presidente de la República.

I por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo: por tanto promúlguese y llévese a efecto como lei de la República.- Federico Errazuriz,- C. Walker Martínez. Diario Oficial 8 de febrero de 1899. ⁽⁵⁾



Estación de Recinto, Ferrocarril de Chillán a las Termas.

En dicha ley, como se puede apreciar, se establecía que el Presidente de la República autorizaba dicho arrendamiento bajo la condición de que se construyera, en el plazo de 30 años, un ferrocarril que uniera a Chillán con Las Termas del mismo nombre. Para lograr el cumplimiento, el empresario, don Enrique Tagle Rodríguez, solicitó al Gobierno una concesión con ese fin, la que le fuera concedida, por Ley N° 1908 del 2 de Enero de 1907, para construir y explotar un ferrocarril desde Chillán a Coihueco con ramales a Pinto, Bustamante y la Isla de Cato y de esa forma, mediante la conexión a Pinto, proyectar líneas hacia Las Termas. Más tarde, en 1908, fue nombrado Intendente de Ñuble don Vicente Méndez Urrejola, quien, como progresista estadista de la zona, realizó los trámites a fin de que el señor Tagle cediera dicha concesión al Estado.



Baños termales de Chillan - La casa de Piedras.



Vista de las antiguas construcciones de las Termas de Chillán.

Pág. siguiente: Medalla conmemorativa del Ferrocarril Trasandino por Antuco (Monte-Aguila a Polcura) a propósito de la concesión otorgada a don J.J.Beláustegui en 1903.

De esta forma, don Vicente Méndez logra concretar bajo su mandato la construcción del citado ferrocarril, el que comunicaría a las localidades de Coihueco, Niblinto, Bustamante, Pinto y Recinto, no lográndose el propósito de llegar finalmente a Las Termas pese a sus esfuerzos y dedicación del probo Intendente. Hubo también intenciones de ampliar las líneas hacia San Ignacio y hacia Bulnes, pero sólo quedaron en proyectos.

El proyecto de traspasar de concesión particular del ferrocarril a ferrocarril estatal contó con el apoyo de don Gonzalo Urrejola Unzueta, quien fuera el

Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación de ese tiempo y, además, tío del Intendente Méndez, y del ex Alcalde de Chillán y parlamentario don Fanor Paredes Aqueveque quien posteriormente sería Ministro de Instrucción Pública.

La intención de don Vicente con el ferrocarril era la de llegar a Las Termas y de allí, a través de la cordillera, a Chos Malal en el Neuquén y empalmar con un ferrocarril argentino que lo comunicara a Bahía Blanca en el Atlántico. Su finalidad era avizorada como integracionista y, además, consideraba el beneficio económico que traería a Ñuble, el poder traer carbón desde Argentina, combustible barato que ayudaría enormemente a la industria local, haciendo que el ferrocarril fuera autofinanciable sin incurrir en gastos de explotación. Según palabras de don Vicente Méndez en entrevista al Diario La Discusión de Chillán el 12 de Noviembre de 1908 expresa al respecto;

“Esta obra- nos ha dicho el Señor Méndez es de tan grande importancia, que vendría , ella sola a incrementar inmensamente el desarrollo, el progreso de este pueblo; el ferrocarril a las Termas va a empalmar, en el kilómetro 90 en el camino a Neuquén, a Pampa Central y a Río Negro, regiones argentinas que se vaciarían integras aquí en Chillán, y aquí se proveerían de cuanto necesitaren. Estoy seguro, nos ha agregado, de que el ferrocarril de Chillán ha de ser el único que podrá estar en condiciones de establecer el tráfico entre esas regiones y esta parte del territorio chileno, pues los pasos más bajos de la cordillera son los de Atacalco y Buraleo que quedan en las mismas nacientes del Ñuble, circunstancias con las cuales no cuentan ni el ferrocarril por Antuco ni ningún otro”.⁽⁶⁾

No obstante, dichas apreciaciones del Intendente sobre las bondades del proyecto que impulsaba con esmero y dedicación don Zenón Méndez Sepúlveda, y luego don Luis Fernando Stevens, aseguraban que el ferrocarril de General Cruz a Pemuco podía, perfectamente, convertirse en trasandino a través de los pasos más bajos de la zona cordillerana de Pemuco.



EL FERROCARRIL DE MONTE ÁGUILA A POLCURA.

El Ferrocarril de Monte Águila a Polcura, también llamado “Trasandino por Antuco”, que se hallaba territorialmente en la provincia de Concepción de esa época, hoy provincia del Biobío, en sus orígenes también fue un intento de ferrocarril particular. Sus líneas partían desde la estación de Monte Águila de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y seguían en dirección a la cordillera de Los Andes llegando a la estación Polcura como última punta de rieles. Su nombre de “Trasandino por Antuco”, era debido al proyecto primitivo que lo haría empalmar, pasando por el boquete de Antuco, con el Ferrocarril que unía a Bahía Blanca con Buenos Aires en la República Argentina.

El origen de la concesión se remonta a la Ley de 13 de Mayo de 1887, en la cual se le otorgó permiso a don Francisco Bustamante y Cía., para construir y explotar un ferrocarril de 1,676 m. de trocha que partiendo desde la estación Yumbel o de otro punto del Ferrocarril del Sur, fuera a empalmar con el ferrocarril mencionado de Bahía Blanca con la capital argentina. Como el concesionario no dio cumplimiento a la obligación de construirlo, se dictó la Ley N° 1589 de 14 de Marzo de 1903, que otorgó a don J.J. Beláustegui el permiso necesario para construir una línea férrea de 1,00 m de trocha entre la estación de Cabrero y el límite con la República Argentina.

Fueron condiciones de esa concesión, entre otras, que el concesionario debía entregar total y completamente terminado el Ferrocarril, dentro del plazo de cinco años, contados desde la iniciación de los trabajos, con las estaciones y equipo necesario para las necesidades del tráfico, y asimismo, la de organizar una Compañía, que, con un capital de 900.000 libras esterlinas, tomaría a su cargo la construcción y explotación de la línea y en la cual una novena parte sería de propiedad del Estado, en acciones diferidas por un valor de 100.000 libras esterlinas. Por su parte, el Gobierno de Chile, en consideración a la importancia de la línea internacional por construir, acordó a la empresa ferro-

carril que se formó al efecto, una prima fija de 200.000 libras esterlinas que serían pagadas en dinero efectivo y a medida que se ejecutaren los trabajos.

El concesionario solamente construyó los 76 primeros kilómetros de vía, es decir, la sección más fácil y menos costosa de la obra y por ella recibió del Fisco, en parte de la prima estipulada anteriormente, la suma de 76.750 libras esterlinas. Las demás obligaciones que le imponía el contrato las dejó incumplidas, inclusive la de entregar al Estado la participación que le correspondía en el Ferrocarril. Posteriormente, el señor Beláustegui fue declarado en concurso, y dentro de éste, se abrió al Ferrocarril un concurso especial de acreedores hipotecarios, entregándose el Ferrocarril al Síndico en administración, y adjudicándosele la línea con todo su equipamiento, instalaciones y anexos al Banco garantizador de Valores por la suma de 1.600.000 pesos de la época.

Sin embargo, dentro de ese concurso especial, el Síndico pidió que se sacara a remate el Ferrocarril. Con tal motivo el Presidente del Consejo de Defensa Fiscal, en representación del Fisco, pidió que se tuviera presente que el Ferrocarril no podría ser explotado por una persona distinta del concesionario, sin aceptación previa del Gobierno y con sujeción a las condiciones que establecía el Decreto N° 2717, a fin de que el subastante diera cumplimiento a las obligaciones que existían en favor del Fisco y que había dejado incumplidas el anterior concesionario.

En Enero de 1919 el Síndico pidió que se le pusiera en posesión de los bienes del fallido concursado, entre los cuales estaba el Ferrocarril, que quedó así bajo la administración del Síndico. De allí pasó a manos del Estado, quien lo siguió explotando. ⁽⁷⁾



EL ÁREA GEOGRÁFICA DE INFLUENCIA DEL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO Y LA CORDILLERA.



Territorio de la comuna de Pemuco
indicado en rojo dentro del territorio de
la Región del Biobío

Al referirnos al escenario geográfico en el cual prestó servicios este importante y moderno medio de transporte, está claramente definido que el punto neurálgico y central para su trazado y el motivo o razón de ser de su creación, es sin lugar a dudas el pueblo de Pemuco, en la provincia de Ñuble, Octava Región, según la actual distribución territorial chilena. Desde este punto geográfico, se encontraba el punto de destino, y a la inversa de inicio, de los recorridos de su trazado ferroviario. Desde allí se dirigía a las localidades cordilleranas de Cartago y Camarico en sus primeros años de existencia.

Desde la estación de Pemuco se salía también a General Cruz para empalmar con el ferrocarril troncal central de la empresa estatal, y desde allí se tomaba el tren de regreso al pueblo. De esta forma, se beneficiaba una extensa zona geográfica y a sus habitantes, dotándolos de este adelantado medio de transporte para pasajeros y para el transporte de sus productos.

Los campos aledaños a la línea, a través de sus paraderos tomaban y dejaban pasajeros con sus mercaderías y vituallas. De esta forma, el destino y punto de partida central de todo este medio de comunicación y transporte era siempre Pemuco influyendo notablemente en su población.



Medialuna de Pemuco "Julio Guíñez Vallejos" Pemuco 2014.

BREVE RESEÑA DEL PUEBLO Y COMUNA DE PEMUCO.

El pueblo de Pemuco, cabecera de la comuna del mismo nombre, está ubicado en la provincia de Ñuble, en la Región del Biobío, Octava región del país. Dista 44 kilómetros desde Chillán al sur. Su paisaje es de lomajes suaves matizados con algunos riscos o quebradas, con bosques nativos, y está a una altura de 178 metros sobre el nivel marino. Por su ubicación, según el Instituto Geográfico Militar, está situado en la mitad de Chile continental en la misma línea paralela de Lirquén y Cabrero. Está emplazado en una zona destinada a explotaciones de carácter agrícola y forestal.

Su nombre deriva de la combinación en idioma mapudungun de pemu= Peumo (árbol autóctono) y co= agua, por lo que su significado sería "Agua de Peumo". Don Francisco Solano Astaburuaga, en su Diccionario Geográfico



de Chile (1899) sostiene que el nombre primitivo era Pelmuco, y provenía de la contracción de pele o pelde y de muco, una especie de nabo (*Brassica campestris*) palabra que significa esa planta en el lodo o barro, y que se hallaban en la zona geográfica en abundancia. Sin embargo, se acepta unánimemente el primer significado del nombre de origen mapuche “Agua de Peumo”.

El origen del pueblo es de antigua data, existen noticias desde la época colonial en que existía Capilla establecida y habiéndola, con el tiempo se fue formando un caserío a su alrededor, como es el caso del nacimiento de la mayoría de los primeros pueblos y villas más antiguos en nuestra geografía. ⁽⁸⁾

Las primeras noticias documentadas de su existencia datan del siglo XVIII, a propósito del viaje por el territorio en visita de inspección durante los años 1765 a 1769, realizado por el entonces Obispo de Concepción, Fr. Pedro Ángel de Espiñeira, en el que constata en registros que existían cuatro Vice Parroquias en la zona visitada, siendo la de Pemuco, una de ellas. ⁽⁹⁾

Posteriormente, el Corregidor de Chillán, don Juan Bautista de Ojeda y Zassú, en un informe realizado indica que en el entonces Curato de Chillán, existían dos Vice Parroquias que dependían de aquél; la de Gallipavo y la de Pemuco.

En 1791 el Gobernador, don Ambrosio O'Higgins, ordena levantar un censo en los territorios de la Diócesis de Concepción, en el cual se informaba que a esa fecha Pemuco tenía 2.308 habitantes y la categoría de Curato.

La Parroquia de San José de Pemuco se establece como tal en el año 1832.

El pueblo, que tenía gran población para la época, quedó totalmente destruido por el terremoto de 1835 lo que le produjo un retroceso para luego, hacia la mitad del siglo XIX, resurgir con mucho impulso. En 1870 por Decreto Supremo de 26 de noviembre, recibe el título de Villa bajo el mandato del Presidente de la República don José Joaquín Pérez.

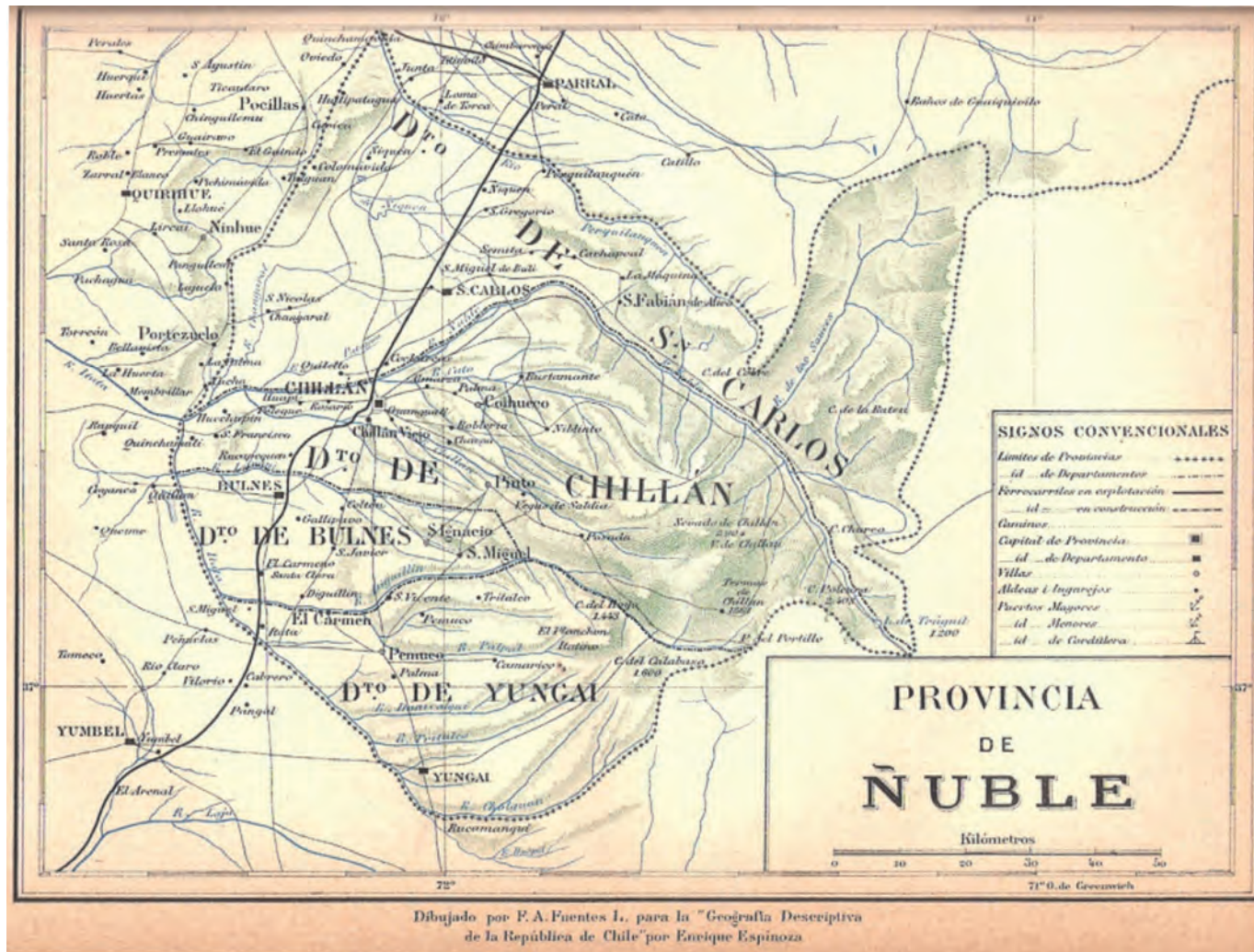


Antigua casa con arquitectura típica de Pemuco.

Pemuco fue creada como Comuna el 22 de diciembre de 1891 a propósito de la ley de creación de Municipalidades y de sus divisiones territoriales que prescribía el Decreto de 19 de Octubre de 1885 que fuera ratificado por Decreto Ley N° 803 de fecha 22 de diciembre de 1925, que fijaba los límites comunales, y los cuales actualmente se conforman de la siguiente manera; Norte; río Palpal desde su nacimiento hasta su confluencia con el río Diguillín, y éste último hasta su confluencia con el río Itata y la prolongación del mismo. Oriente; línea imaginaria que une los nacimientos de los ríos Palpal y Dañicalqui. Sur; río Dañicalqui desde su nacimiento en la laguna del mismo nombre hasta su confluencia con el río Itata y la prolongación de éste. Poniente; río Itata hasta su confluencia con el río Diguillín.

El pueblo de Pemuco por su parte, recibe el título y estatus de ciudad el 11 de diciembre de 1901.

Los límites urbanos de Pemuco son; Norte; estero río Seco. Sur; estero La Lúcumá y canal Santa Guillermina. Este; estero imaginario que pasa por el lado oriente del cementerio y se prolonga hacia el norte hasta el estero río Seco y hacia el sur hasta el estero La Lúcumá. Oeste; límite oriente del Fun-



Mapa de la Provincia de Ñuble, de la *Geografía Descriptiva de Chile* por Enrique Espinoza.1903.



do Santa Guillermina entre el estero río Seco por el norte y canal del fundo mencionado por el sur.⁽¹⁰⁾

El primer municipio data de 1894. A comienzos del siglo XX, hacia el año 1905, los Alcaldes de esa época eran los señores; Alberto Valdés Errázuriz, Rudesindo Mardones y José María Martínez Rioseco. Los Regidores eran los señores; Benedicto Guiñez, Manuel J. Riquelme, Alejandro Stevens, Abelardo Acuña y Eleuterio Stuardo. El Secretario Municipal era don Miguel J. Baeza y el Tesorero Municipal don Arístides Sepúlveda G.⁽¹⁰⁾

Éste era pues, el área geográfica en la que el ferrocarril de General Cruz a Pemuco y a la Cordillera tenía su mayor influencia, agregando los campos que se extendían a ambos costados de las líneas del tren. Don Santiago Marín Vicuña, en su obra Los Ferrocarriles de Chile, al hacer referencia de este ferrocarril en su estudio, señala un interesantísimo comentario sobre su utilidad y su área de influencia económica y social. Según su opinión sostiene lo siguiente al respecto:

“El objetivo principal que se ha tenido para construir este ferrocarril es la valorización de dos extensas propiedades agrícolas que el señor Méndez posee; la denominada Pemuco de 10.000 hectáreas de superficie y Cartago, poblada en gran parte de bosques. Aparte de estas propiedades se extienden a uno y otro lado de la línea férrea una serie de extensos fundos, planos, pero de suelo mediocre. Los mejores terrenos empiezan en el kilómetro 40.

Creo que sería factor importante para el futuro del ferrocarril y progreso regional que se subdividieran más estos campos, a fin de estimular cultivos intensivos.

En conformidad a las averiguaciones practicadas puede estimarse la zona de atracción del ferrocarril en más de 300.000 hectáreas, que podrían aun incrementarse una vez terminado el puente en construcción sobre el estero Palpal, que lo pondrá en comunicación con el pueblo de El Carmen y región tributaria”.⁽¹¹⁾



Salto del Dañicalqui, belleza natural de la comuna de Pemuco.

Como se puede apreciar en el texto del comentario anterior, la idea planteada para aumentar la influencia social y la utilidad pública del ferrocarril, como su autofinanciamiento en este estudio, era ampliar el trazado o vías del ferrocarril hacia el pueblo de El Carmen. Esta idea, que fue acariciada por don Zenón Méndez, su creador y por don Luis Fernando Stevens C. su potenciador y último dueño, no se pudo llevar a cabo por la falencia de su primer propietario y por la muerte temprana del Sr. Stevens.



Don Zenón Méndez Sepúlveda, primer concesionario, dueño y constructor del Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y las regiones cordilleranas de Cartago y Camarico.(Archivo familia Méndez.)



LOS DUEÑOS DEL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO Y LA CORDILLERA DESDE SU CREACIÓN HASTA SU LEVANTE.

DON ZENÓN MÉNDEZ SEPÚLVEDA, SU PRIMER DUEÑO Y CONSTRUCTOR.

Don Zenón Méndez Sepúlveda, agricultor y empresario, quien con el fin de revalorizar las extensas propiedades que heredara de su familia en la zona de Pemuco; los fundos madereros llamados Cartago y Pemuco, en la precordillera de ese lugar y, así, facilitar las explotaciones madereras y el transporte de su producción, inició las gestiones ante el Estado para obtener la concesión propia de un ferrocarril particular que cumpliera esos propósitos. Finalmente, con su empeño y con las influencias políticas familiares logra que se le otorgara dicha concesión, la que se concretaría con la construcción de un ferrocarril particular de trocha métrica, el cual, partiría desde General Cruz y pasando por Pemuco, llegaría a la localidad de Cartago y Camarico. Lo anterior, con la eventualidad de comunicar a la zona, con la provincia de Neuquén en Argentina, zona aledaña a la provincia de Ñuble, y así unir la línea desde allí a Bahía Blanca en el Atlántico.

De la manera señalada, se lograría la ansiada conexión trasandina al Atlántico, con el fin de obtener el premio o prima ofrecido por el Estado de la época, al inversionista que lograra este objetivo. Para hacer más atractiva su presentación don Zenón, incluyó un plano en que se trazaba la urbanización, transformando en el papel, al villorrio de Cartago, en un pujante pueblo con delineación de calles y manzanas, el cual se convertiría en la última estación en Chile de este futuro ferrocarril trasandino.

Como consecuencia de lo anterior, el Estado le otorgó la concesión a don Zenón Méndez Sepúlveda, por Ley N° 2171 del 19 de Febrero del año 1909, la que fue promulgada el 5 de Marzo del mismo año. Dicho texto legal era el siguiente;

Permiso a don Zenón Méndez para construir un ferrocarril que partiendo de la estación de Jeneral Cruz, pase por Pemuco i llegue a Camarico.

Lei núm. 2171.- Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de lei:

Artículo 1-Concédese a don Zenón Méndez o a quien a sus derechos represente:

Permiso para construir i explotar un ferrocarril de tracción a vapor o eléctrica, de trocha de un metro, que, partiendo de la estación de Jeneral Cruz, de los Ferrocarriles del Estado, pase por el pueblo de Pemuco, i siga al oriente hasta llegar a Camarico, a sesenta kilómetros del punto de partida. Esta concesión será por el término de noventa años, contados de la fecha de la promulgación de esta lei.

El uso de los terrenos fiscales necesarios para la construcción de la vía férrea, estaciones, desvíos, almacenes, talleres i demás edificios destinados al servicio de la vía en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República.

El uso de las vías públicas i vecinales en la parte que las recorra o atraviere la línea, con tal que este uso no embarace o perjudique el trafico público.

Artículo 2- Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particular que se necesitaren para la línea, sus estaciones i anexos, debiendo hacerse las expropiaciones en conformidad a la lei de 18 de Junio de 1857.

Artículo 3- Una vez entregado a la explotación todo el ferrocarril, se devolverá al concesionario el valor de los derechos de Aduana que hubiere pagado por la internación de materiales que se empleen en la construcción i por el material rodante necesario, no pudiendo exceder tales derechos la suma de ciento cincuenta mil pesos i debiendo justificarse ante el Presidente de la Republica el empleo de dichos materiales en la línea y sus anexos.

Artículo 4- Los planos del ferrocarril se someterán a la aprobación del Presidente de la República en el término de dieciocho meses, a contar de la promulgación de esta lei.

Si transcurridos tres meses desde la fecha en que se presentaren los planos, el Presidente de la República no decretare modificaciones, se considerarán dichos planos como aprobados i el concesionario podrá dar principio a la ejecución de los trabajos.

Los trabajos de construcción de la vía se iniciarán en el término de seis meses i deberá terminarse i entregarse la línea al servicio público en el término de cinco años, contados ambos plazos desde la fecha de la aprobación de los planos.

Los trabajos se considerarán iniciados cuando se hayan invertido en ellos cien mil pesos, a lo menos.

Artículo 5- Dentro de seis meses, contados desde la fecha de la presente lei, el concesionario constituirá en arcas fiscales un depósito de diez mil pesos, en bonos de la Caja de Crédito Hipotecario, en garantía del cumplimiento de las disposiciones del artículo que antecede. Este depósito quedará a beneficio fiscal i caducará el permiso, si faltare a cualquiera de los plazos determinados en dicho artículo.

Caducará igualmente la concesión si no se hiciere el depósito en el plazo designado.

Los dividendos correspondientes a estos bonos, que serán renovados si fueren amortizados, serán percibidos por el depositante i los bonos le serán devueltos cuando la línea haya sido terminada i entregada al tráfico público.

Artículo 6- Sin perjuicio de las obligaciones impuestas por la lei de policía de ferrocarriles, de 6 de agosto de 1862, el concesionario estará además obligado a someter al Presidente de la República las tarifas de carga i de pasajeros i éstas deberán permanecer fijadas en un sitio público en todas las estaciones de la vía.

Artículo 7- El Estado acuerda al concesionario una prima de cinco mil pesos por cada kilómetro de vía que construya.

Esta subvención se pagará:

Cuando el concesionario haya concluido i entregado al tráfico público la sección de veinticinco kilómetros que unirá la estación de General Cruz con el pueblo de Pemuco.

Una vez concluida i pagada esta sección, el concesionario recibirá la subvención de cinco mil pesos por cada kilómetro que construya en la prolongación del ferrocarril desde Pemuco hacia la cordillera, en dos porciones; una de dos mil quinientos pesos por cada kilómetro construido, i el resto, de dos mil quinientos pesos por cada kilómetro construido, cada vez que complete una sección de veinte kilómetros, debiendo hacerse el pago de la sección final, aun cuando su longitud fuere inferior a veinte kilómetros.

Artículo 8- Si este ferrocarril llegare a empalmar en territorio argentino con otra u otras líneas ferreas que lleguen a la costa del Atlántico, el Estado abonará al concesionario la cantidad de mil libras esterlinas por cada kilómetro de ferrocarril construido en territorio chileno, deducido lo que se le hubiere abonado en conformidad al artículo que precede i sin que la cantidad total exceda de cien mil libras esterlinas.

Artículo 9- Si los derechos conferidos por esta concesión fueren transferidos a personas o sociedades extranjeras, la cesión no será válida sin la estipulación expresa de que los concesionarios renuncian por sí y por sus sucesores a toda acción diplomática para hacer valer los derechos emanados de esta concesión, debiendo sujetarse a lo que resuelvan los tribunales de la República.

Artículo 10- Vencido el plazo de noventa años, la vía con sus materiales, equipo i edificios pasará a ser propiedad del Estado sin gravamen alguno.



Don Víctor Domingo Santa María Márquez de la Plata. Ingeniero jefe del diseño del trazado del Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y Cordillera.

Transcurridos diez años desde la promulgación de esta lei, el Estado podrá adquirir la propiedad del ferrocarril con todos sus anexos, pagando a su dueño su justo precio, previa tasación de peritos, aumentado en un diez por ciento.

Artículo 11- El Presidente de la República hará inspeccionar cada seis meses la ejecución de las obras i certificar su conformidad con los planos aprobados.

I por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese y llévese a efecto como lei de la República.

Santiago, 19 de Febrero de 1909.-Pedro Montt.-Manuel Espinosa Jara.⁽¹²⁾

De acuerdo a la citada ley de concesión otorgada a don Zenón Méndez Sepúlveda, y a quien sus derechos representen, se establecía jurídicamente el permiso para construir y explotar por el término de 90 años, un ferrocarril, que partiendo de la Estación de General Cruz de los Ferrocarriles del Estado, pasara por el pueblo de Pemuco y siguiera al oriente hasta llegar a Camarico, a sesenta kilómetros del punto de partida, pasando luego a manos del Estado una vez cumplido dicho plazo de explotación.

Esta concesión incluía la obligación del Estado de devolver al concesionario, una vez terminada la construcción del ferrocarril, los derechos de aduana sobre materiales de construcción que internara, siempre que estos tuvieran un valor inferior a \$150.000 pesos de la época. La misma ley asignó al concesionario una prima de \$5.000 pesos por cada kilómetro que entregase a la explotación, la que se elevaría a 1.000 libras esterlinas si la línea proyectada, en su prolongación hacia el oriente, llegase a convertir el tren en “trasandino”, empalmando con algún ferrocarril argentino, que estuviera en comunicación con algún puerto del Atlántico.

El proyecto de ingeniería del trazado se le encargó a dos prestigiosos ingenieros chilenos de reconocida reputación nacional e internacional, don Domingo Víctor Santa María y don Germán Holtheur.

Respecto del primero, el Sr. Santa María, debemos decir que fue un eminente profesional de la Ingeniería en Chile, siendo uno de los fundadores del Instituto de Ingenieros de Chile, primer Director General de Obras Públicas, decano de la cátedra en la Universidad de Chile. Ingeniero de gran prestigio por sus obras, quien tuvo una amplia y meritoria trayectoria en Chile, en los múltiples proyectos de desarrollo de ferrocarriles, en la construcción de puentes, como en la minería y en la enseñanza universitaria.⁽¹³⁾

LA INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL Y SUS PRIMEROS AÑOS DE FUNCIONAMIENTO.

La construcción del ferrocarril se realizó en dos etapas, la primera, desde General Cruz a Pemuco, fue inaugurada en 1908 antes de ser entregada formalmente al tráfico, y a dicha ceremonia asistieron numerosas autoridades y personalidades de la época, asistiendo inclusive el Obispo de Concepción, quien se encontraba en visita de inspección a la Parroquia de Pemuco, así da cuenta la revista Zig-Zag del 2 de Noviembre del año 1908.

La segunda etapa, desde Pemuco a Cartago, en 1909, y su continuación a Camarico se inauguró en el año 1913.⁽¹⁴⁾

Los planos de la primera parte del trazado, con una longitud total de 31,8 kilómetros, fueron aprobados por Decreto N° 1006, de 5 de Junio de 1909. Los de la segunda sección, comprendida entre los kilómetros 32 y 50, fueron aprobados por Decreto N° 821, de 6 de Abril de 1910.

La primera sección fue entregada formalmente al tráfico el 28 de Junio de 1909, y la segunda, el 15 de Noviembre de 1910. En el Decreto de recepción de la primera sección hasta Pemuco se pagó a don Zenón la totalidad de la prima kilométrica por parte del Estado.

No obstante lo anterior, mientras se tramitaba la ley de concesión y previa autorización gubernativa, don Zenón Méndez dio, en Agosto de 1907, comienzo a los trabajos de construcción del ferrocarril.

Esta concesión, en consecuencia, fue como se señalara anteriormente, el acto jurídico que dio origen al nacimiento y a la creación del ferrocarril de General Cruz a Pemuco y a las localidades de Cartago y Camarico en la cordillera. Así, su origen responde a una finalidad consistente en satisfacer una necesidad netamente económica de su creador, y no como se ha dicho en otras

publicaciones, en un anhelo de la comunidad del pueblo de Pemuco de contar con un medio de transporte más seguro para sus productos, ya que en la época, la escasa población del pueblo y sus alrededores, que no sobrepasaban los 2.000 habitantes según datos estadísticos de esos años, hacían imposible la rentabilidad de un proyecto como éste, para una comunidad tan menguada en número de habitantes.

Sólo la visión y los intereses comerciales e industriales del Sr. Méndez, sus conexiones políticas e influencias familiares, y la coyuntura de la política integracionista del Estado en ese tiempo, hicieron que un proyecto de este tipo viera la luz de su concreción en esta localidad, lo que sin duda coincidió con la satisfacción de ese anhelo comunitario que algunos sostienen.

En el diario La Discusión de Chillán, de fecha 6 de Noviembre de 1908, se transcribe un telegrama que fuera enviado por don Zenón Méndez, al Intendente de Ñuble, don Vicente Méndez Urrejola, informándole con gran satisfacción de la inauguración de la primera sección del ferrocarril y cuyo contenido indicaba;

“Ferrocarril de Jeneral Cruz a la Cordillera, inauguración de su primera sección; En la intendencia fue recibido ayer el siguiente telegrama de Pemuco; Estimo un deber de mi parte que cumpla con agrado el poner en conocimiento de vuestra señoría como representante del Gobierno y como primer mandatario de esta provincia la inauguración del ferrocarril de Jeneral Cruz a la cordillera, en su 1ra sección de 25 kilómetros. Ayer hizo su primer viaje entre Jeneral Cruz y Pemuco el primer tren de pasajeros conduciendo al Señor Obispo de Concepción y a su comitiva que viene en visita pastoral a este pueblo. Aunque este ferrocarril no es obra del Estado sino del esfuerzo particular y exclusivo del solo industrial, creo que el Gobierno lo mirará con agrado, ya que es obra de progreso que desarrollará la producción y las riquezas de una importante región de la República. Dentro de muy poco, espero que los trenes que llegan a Pemuco, llegarán también hasta la cordillera; lo que me será muy agradable



FERROCARRIL JENERAL CRUZ A LA CORDILLERA

DAMOS aquí algunas vistas sobre el Ferrocarril de General Cruz á la Cordillera actualmente en construcción y cuya realización será debida á la acción única y exclusiva de un agricultor de la provincia de Ñuble, que ha querido favorecer con esa obra á dos estensos fundos que posee en esa

atravesará nadie las podrá desconocer. Es él una obra de gran valor y porvenir con la cual se lleva progreso y riqueza á varias poblaciones y á estensos y feraces campos que alcanzarán brillante prosperidad.

Por otra parte, muy digno de notarse es el hecho de deberse su



1. El Hmo. señor Obispo de Concepción y comitiva.—2. La primera locomotora que llega á la nueva estación.—3. Grupo de gente esperando la llegada del tren

ciudad. El 2 de Noviembre último se inauguró la sección desde General Cruz á Pernuco, pueblo que tiene dos mil habitantes. Se inauguró esta sección con motivo de una visita que el ilustrísimo señor Obispo de Concepción hizo á esos pueblos en cumplimiento de su deber de recorrer la diócesis.

La importancia que dará este ferrocarril á las regiones que él

construcción á la sola iniciativa de un particular que confiado en la energía de su carácter y en su espíritu de empresa no ha titubeado un instante en acometer una obra de esta naturaleza á pesar de los innumerables obstáculos que siempre en nuestro país encuentran en su realización todas las aspiraciones justas y honradas.



noticiar al progresista señor Intendente de Ñuble con las mismas respetuosas consideraciones con que hoy me he permitido enviarle el presente telegrama.- Zenón Méndez. ⁽¹⁵⁾

Según las noticias de la época, y de acuerdo a los testimonios generacionales de antiguos habitantes de Pemuco pasados de abuelos a nietos, cuando el tren corrió por primera vez, y se realizó el primer viaje desde General Cruz a Pemuco, la máquina estaba engalanada por dos banderas chilenas y algunas guirnalda.

“El coche de pasajeros y los de carga estaban también decorados con guirnalda tricolores y banderines. En la estación de Pemuco se concentró un gentío enorme, casi todo el pueblo estaba en la estación esperando la llegada del ferrocarril.

Era un día asoleado y caluroso y casi al mediodía la locomotora anunciaba su llegada haciendo sonar el pito accionado por el vapor de la caldera de la máquina. La expectación, la algarabía y el asombro de las personas eran inmensos. En el vagón de pasajeros venían diversas autoridades locales, don Zenón Méndez y su familia, acompañados por el Obispo de Concepción don Luis Enrique Izquierdo Vargas y otros sacerdotes que le secundaban.

A la llegada hubo un acto cívico, se pronunciaron discursos en que se alababa la obra de don Zenón y las autoridades se felicitaban por el hecho de contar con este medio de transporte y de progreso, lo cual hacía que Pemuco demostrara el auge de una tierra agrícola empeñosa al resto de la provincia. Hubo una ceremonia en que el Obispo en visita procedió a bendecir la máquina y las instalaciones, para luego terminar con un banquete ofrecido a las autoridades y vecinos del pueblo. La alegría era mucha y la satisfacción estaba mezclada con orgullo por tal evento modernizador para la zona.”⁽¹⁶⁾

Desde su inauguración, y hasta 1914, el ferrocarril funcionó transportando la producción maderera de los fundos del don Zenón Méndez. Sin embargo, y pese a las primas aportadas por el Estado a esta obra, los costos de construcción de un ferrocarril particular de este tipo significaron contratación de préstamos con garantías sobre el mismo ferrocarril construido y su concesión.

Los costos aproximados de su construcción se estimaban en unos 750.000 pesos de la época. Así da cuenta el informe que elevara sobre el mismo a la Caja de Crédito Ferrocarrilero para los efectos de un crédito hipotecario solicitado por don Zenón Méndez, y que elaborara en Junio de 1910 don Santiago Marín Vicuña. En este contexto económico, y luego de agotar las explotaciones madereras de sus fundos: Cartago y Pemuco en las cercanías de Camarico, y dada la poca rentabilidad de este ramal en ese tiempo, don Zenón debe entregar la propiedad y ceder la concesión el 1 de Diciembre de 1914 al Banco Garantizador de Valores como su principal acreedor, tomando este último el dominio del ramal.⁽¹⁷⁾

En consecuencia, el ferrocarril permaneció en dominio exclusivo de don Zenón Méndez, explotándolo por el breve plazo de seis años. Desde los últimos años en que el ferrocarril permaneció en su propiedad, y debido al progresivo agotamiento financiero, el ramal empezó a caer en un continuo deterioro en sus maquinarias, teniendo en ese tiempo sólo un vagón o coche de pasajeros para primera, segunda y tercera clase. También las vías fueron cayendo en un paulatino deterioro, lo que causó en ese entonces, algunos descarrilamientos sin muertes y solamente con algunos heridos.

El resultado negativo de los negocios realizados por don Zenón Méndez, la adversa situación de sus deudores quienes no le pagaban los productos vendidos, principalmente madereros, y la traición a su confianza que le causaron personas que creía eran sus amigos, hicieron que su creador perdiera no solo el ferrocarril sino también sus fundos.



Ante este escenario adverso, don Zenón inició la defensa en largos juicios, invirtiendo mucho dinero en sendos estudios de derecho para apoyar su postura que versaba sobre “El pago de lo no debido”,⁽¹⁸⁾ sin lograr recuperar ni el dinero invertido de su peculio ni sus tierras. Sostenía que el tramo de Cartago a Camarico no estaba contemplado en las primas que el Estado otorgó al proyecto, y que lo habría construido con dinero propio, de tal forma que no estaba afecto a las prohibiciones y limitaciones de las primas fiscales, y por ende no le podía, el Fisco, cobrar ningún pago por ello, ni caducar la concesión por causa de un tramo que no contemplaba el proyecto y que consideraba propio.

Sin poder concretar sus sueños de hacer de este ferrocarril un medio de comunicación trasandino, como fuera su deseo original, se retira con una enorme pena y una gran depresión a su casa de Santiago en el barrio Yungay. Este estado de salud que lo fue disminuyendo físicamente y del que no pudo recuperarse produjo su deceso sin poder llegar a la vejez con sus sueños realizados, según recuerdan sus descendientes. Casó con doña Carmela Aravena Moraga dueña de varios fundos en Cauquenes, con descendencia Méndez Mewes, Herrera Méndez entre otros. De sus hijos, don Ramiro Méndez Aravena fue Diputado por Cauquenes, Constitución y Chanco en el periodo 1937-1941.⁽¹⁹⁾

No obstante lo anterior, don Zenón Méndez Sepúlveda, fue un visionario, un progresista, un realizador, quien no dudó en hacer realidad un proyecto tan emblemático como fue el Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y a la Cordillera, dándole generosamente al pueblo de Pemuco y a su gente un estatus especial dentro del concierto regional, dotándolo de comunicación y modernismo. Por ello, la calle en donde se accedía a la estación en Pemuco lleva hoy el nombre de Avenida Méndez, como una manera de perpetuar con su apellido, su obra ferroviaria.



Medalla conmemorativa de los Hermanos Borsig, fundadores de la fábrica de máquinas ferroviarias Borsig, Berlín Alemania.

Timbre utilizado por don Zenón Méndez Sepúlveda cuando explotaba el Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y la Cordillera.1908-1914.(Archivo familia Méndez)

DUEÑOS POSTERIORES Y EL PELIGRO DE SU DESAPARICIÓN.

Con fecha 18 de Enero del año 1917, por Escritura Pública ante el Notario don Luis Cousiño, el Banco Garantizador de Valores, transfiere el ferrocarril a don Joaquín Prieto Hurtado, quien lo adquiere con la finalidad de desmantelarlo y vender el fierro de las instalaciones y vías. La transferencia fue aprobada por Decreto N° 131 de 2 de Junio de 1917, y don Joaquín lo mantuvo en su propiedad durante el bienio de 1917 y 1918.

De su inminente desmantelamiento y levante del ferrocarril da cuenta el diario La Discusión de Chillán en la edición del 7 de Mayo de 1918, que en su contenido señalaba lo siguiente;

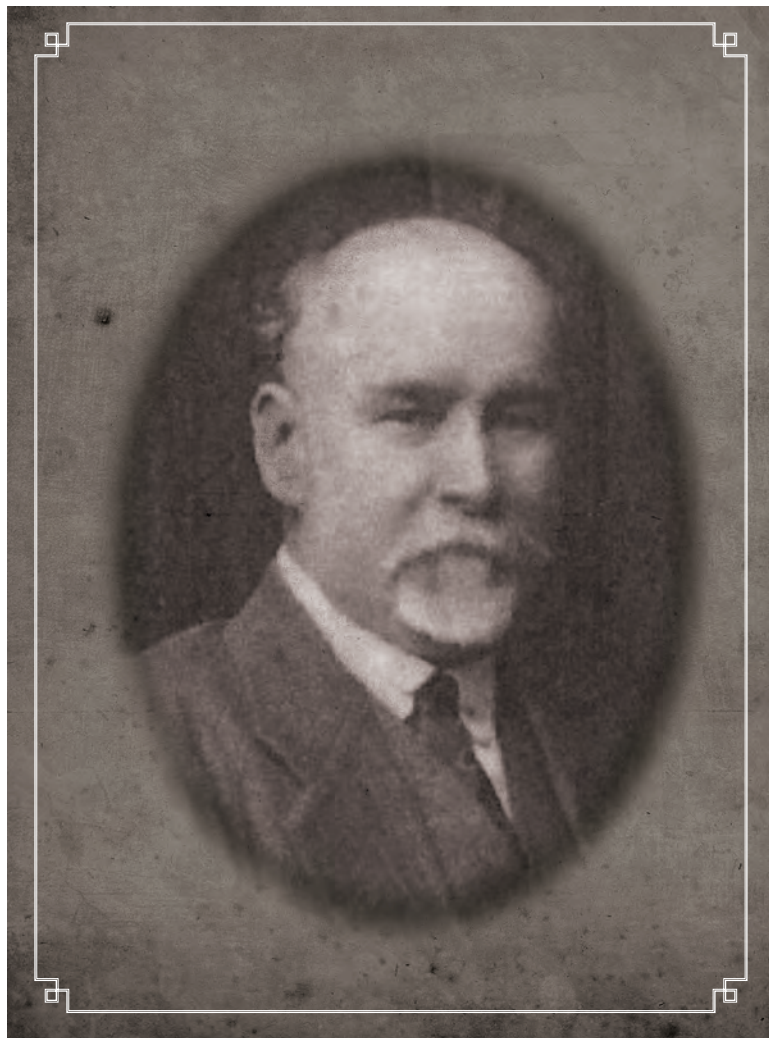
“Pemuco, Mayo 4, Ferrocarril de Jeneral Cruz a Pemuco y Cartago.- Esta empresa que presta importantísimos servicios a esta región, ha vendido una parte de su línea férrea a una compañía minera; actualmente se están sacando los rieles en una estencion de doce kilómetros. Ya han conducido una gran cantidad de rieles a la Estación Jeneral Cruz del Ferrocarril del Estado, para embarcarlos a su nuevo destino y continuar con mucha actividad los trabajos de destrucción y acarreo de los doce kilómetros de línea vendidos. La parte de la línea férrea vendida, corresponde al recorrido que hacían los trenes dentro del fundo Cartago de propiedad de los mismos señores que son dueños del ferrocarril, y se nos dice que esos doce kilómetros no comprendidos en la subvención con que el Fisco ayudó a estos empresarios al construir la línea, de acuerdo con disposiciones de la ley que autorizó la construcción”.⁽²⁰⁾

Esta situación contraria a la legalidad, y que comprendía 25 kilómetros de la línea adscrita a la subvención fiscal de la concesión, motivó al Ministerio de

entonces a remitir los antecedentes al Consejo de Defensa del Estado el 2 de Mayo de 1919, con el objeto que iniciara este organismo las acciones judiciales correspondientes en defensa de los intereses del Fisco. Dicha acción fue interpuesta por el Consejo de Defensa del Estado en el mes de Abril de 1922, cuando el ferrocarril ya había sido enajenado por el Sr. Prieto Hurtado.

Posteriormente, por Escritura Pública celebrada ante el Notario Público don Luis Cousiño de fecha 15 de Febrero de 1919, don Joaquín Prieto Hurtado, al ver la poca utilidad de su explotación, vende y cede, entre otros de sus bienes, el ferrocarril, a don Roberto Sproule, el que fue su dueño junto a su sucesión durante el quinquenio que abarcaba desde el año 1919 al año 1923. Sin embargo, el Gobierno no dio lugar a la aprobación de esta transferencia por Decreto N° 248, de 24 de Junio de 1921 y también negó lugar a una solicitud del Sr. Sproule en que pedía autorización para levantar la línea de este ferrocarril.

Durante este período, que abarcaba desde los últimos años en que el ferrocarril era propiedad de don Zenón Méndez, como el período en que fueran sus propietarios don Joaquín Prieto Hurtado y doña Mercedes Encina, viuda de Sproule, el ferrocarril hizo más evidente su abandono, al extremo que casi no prestaba servicios regulares. La poca población a que se ha hecho referencia antes y a la cual servía este medio de transporte, llevaba inexorablemente al ramal a una pronta desaparición por falta de inversión, lo que se demostraba, además, con el levantamiento y venta de parte de sus vías como ya se mencionara anteriormente.



Don Luis Fernando Stevens Caro, impulsor y propietario del Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y la Cordillera (1923-1943) y dueño de la Hacienda Palpal.(Archivo familia Sandoval Stevens)

DON LUIS FERNANDO STEVENS CARO Y EL RESURGIMIENTO DEL FERROCARRIL.

Sin embargo, la frágil situación de este ferrocarril ya prácticamente condenado a su desaparición, tuvo un cambio sustancial en el año 1923. El 7 de Diciembre de ese año doña Mercedes Encina, viuda de Sproule, vende al industrial y agricultor don Luis Fernando Stevens Caro, dueño de la Hacienda Palpal, el Molino del mismo nombre, y de extensos fundos madereros en la cordillera, el Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y a la Cordillera. Dejándose constancia, al igual que en las compraventas anteriores, que entra en ella, el terreno vendido o cedido en uso al primitivo dueño don Zenón Méndez para los efectos del citado ferrocarril, en que tiene construida la línea que ha sido comprada o cedida. La venta comprendía, en general, todos los bienes muebles e inmuebles que estaban destinados al ferrocarril y la empresa.

Por su parte, la concesión para la construcción y explotación del ferrocarril fue aprobada y transferida por Decreto Supremo N° 660 del 19 de Diciembre del año 1923 del Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación a don Luis Fernando Stevens. En este Decreto se declara que dicha aprobación es sin perjuicio de los derechos que ejercite el Fisco por el levantamiento de la línea en la parte que se extiende entre Pemuco y la Cordillera, quedando de esta forma el ferrocarril con la carga del diferendo jurídico, que hubo entre éste y su primer propietario don Zenón Méndez, suspensivo en el tiempo, para ser, posteriormente, en la década de 1940, reabierto por el Estado, lo que influyó en el cierre del ferrocarril y su posterior levante definitivo.⁽²¹⁾ Esta última compra del ferrocarril y su cambio de dueño da inicio a su resurgimiento, el que se vio traducido en la etapa de mayor auge de su actividad por casi dos décadas.

Don Luis Fernando Stevens C. no solo salvó el ramal de su extinción y consecuente levante, sino que, además, impulsó la modernización del ferrocarril,

reparó e implementó cambios de rieles y durmientes en las líneas, adquirió nuevos carros de pasajeros separando los pasajeros en las tres clases, reconstruyó la estación de Pemuco, contrató y preparó mano de obra del lugar para su operación, y habilitó nuevos carros de carga para el transporte de sus productos. En ellos se trasladaba la harina producida por el Molino Palpal, la avena quaker, las bebidas gaseosas, los licores y vinos producidos por la Hacienda Palpal, y el traslado de las maderas provenientes de sus aserraderos en sus fundos de la pre cordillera. Utilizando, así, el ferrocarril para conectar a la red estatal y desde allí dirigir sus productos a sus bodegas de Talcahuano, Tomé y Valparaíso para su exportación, y para su distribución a Santiago, y el resto del territorio nacional.

Este auge económico que registró el pueblo de Pemuco, durante las cuatro primeras décadas del siglo XX, especialmente entre 1923 y hasta 1943, se tradujo en el mayor desarrollo en la historia de la actividad ferroviaria de este ramal en particular, y es la fuente de los más nostálgicos recuerdos que con orgullo añoran los habitantes de Pemuco.

Además de lo señalado, don Luis Fernando al igual que don Zenón, pusieron su empeño en comunicar a través de Los Andes, con su ferrocarril, a la zona de Neuquén en Argentina. Para ello realizó diversos estudios de trazados en sus enormes predios forestales y precordilleranos de Suiza, Placilla, Ponce y San José, los que tenían una extensión en conjunto, de más de 20.000 cuadras en la precordillera de Pemuco, y en la comuna vecina de El Carmen. También sostuvo negociaciones para comprar importantes estancias en Neuquén, en Argentina, para estos propósitos, las que por su repentina muerte no logró concretar.⁽²²⁾

Posteriormente, y al poco tiempo, con la muerte temprana de don Luis Fernando, acaecida el 21 de Febrero del año 1926, la propiedad de este ferrocarril particular, quedó en manos de su sucesión, conformada por sus hijos y su viuda, doña Ofilia Bassalet de Stevens, los que se adjudicaron, en herencia,

la concesión del ferrocarril y todos sus adherentes. La sucesión, pese a las crisis económicas y agrícolas de la época, continuó con el funcionamiento del ferrocarril para el traslado de los productos de la Hacienda Palpal y de los habitantes de Pemuco, explotándolo la firma comercial Stevens Hermanos y Cía. con domicilio en Pemuco.

LA DESAPARICIÓN Y LEVANTE DE LAS VÍAS DEL FERROCARRIL.

Finalmente, el Estado deja sin efecto la concesión N° 2171 otorgada a don Zenón Méndez, mediante Decreto Supremo N° 1035 de fecha de 14 de Marzo de 1941 del Ministerio de Fomento, el cual fue notificado a los propietarios de ese tiempo, la sucesión de don Luis Fernando Stevens, aduciéndose en el fondo motivos jurídicos y otros netamente políticos, ya que en la discusión parlamentaria del presupuesto del Estado, y con el objeto de recaudar ingresos para destinarlos al mejoramiento del camino público de General Cruz a Pemuco, el Estado decide sacar a propuesta pública la concesión, rematando los bienes del ferrocarril. Sin embargo, el mejoramiento del citado camino sólo se llevó a cabo 70 años después.

La Sucesión de don Luis Fernando, al ver que este decreto era ilegal por considerar estatales los bienes muebles e inmuebles del ferrocarril que les pertenecían por ley, iniciaron acciones judiciales en contra de esta arbitraria resolución fiscal. Finalmente, esta controversia fue zanjada y el Presidente de la República reconoció el derecho de sus dueños y autorizó expresamente a la sucesión de don Luis Fernando Stevens, para llevar a cabo el levante definitivo del ferrocarril de General Cruz a Pemuco. Esta desafortunada situación se produjo a consecuencia de la caducidad de la concesión por la controversia judicial que se mantuvo suspensa en el tiempo, originada con su primer propietario don Zenón Méndez y el levante de la línea en la sección de Cartago a Camarico que estaba en litigio ya que el Sr. Méndez sostenía que esa sección



no estaba sujeta a primas por parte del Estado y fue construida con recursos propios para internarla en su fundo, a objeto de sacar la producción maderera de su aserradero.

No obstante lo anterior, el levante definitivo de las líneas del ferrocarril, se produjera jurídicamente en el año 1943, materialmente sólo se realizó el año 1945, por parte de sus legítimos dueños.

Posteriormente la Sucesión Stevens vende, a la Compañía de Teléfonos de Chile, el apostamiento y tendido de cables telefónicos que comunicaban a Pemuco con la línea troncal y que se ubicaba aledaño al trazado de la vía del ferrocarril.

Este ferrocarril particular y la Hacienda Palpal de don Luis Fernando Stevens fueron un polo de desarrollo para el Pueblo de Pemuco y sus habitantes durante las cuatro primeras décadas del siglo XX.

EL EQUIPO FERROVIARIO, SUS MÁQUINAS E INSTALACIONES.

El ferrocarril contaba con dos máquinas locomotoras a vapor alemanas marca Borsig Tegel, modelo Tender 1907 de catorce toneladas de peso y de un metro de trocha. Éstas arrastraban un carro de pasajeros mixto para primera, segunda y tercera clase en sus inicios. Después, en 1926, se complementó con un carro adicional, a fin de separar la primera clase en uno, y la segunda y tercera en el segundo. Existía además un autocarril, conocido como la maquina chica, cuyo propósito era revisar las vías para su mantención y era usado para traslados de emergencia en algunas ocasiones por su dueño el Sr. Stevens.

Los carros destinados al transporte de carga eran diez vagones para ocho toneladas de capacidad cada uno.⁽²³⁾



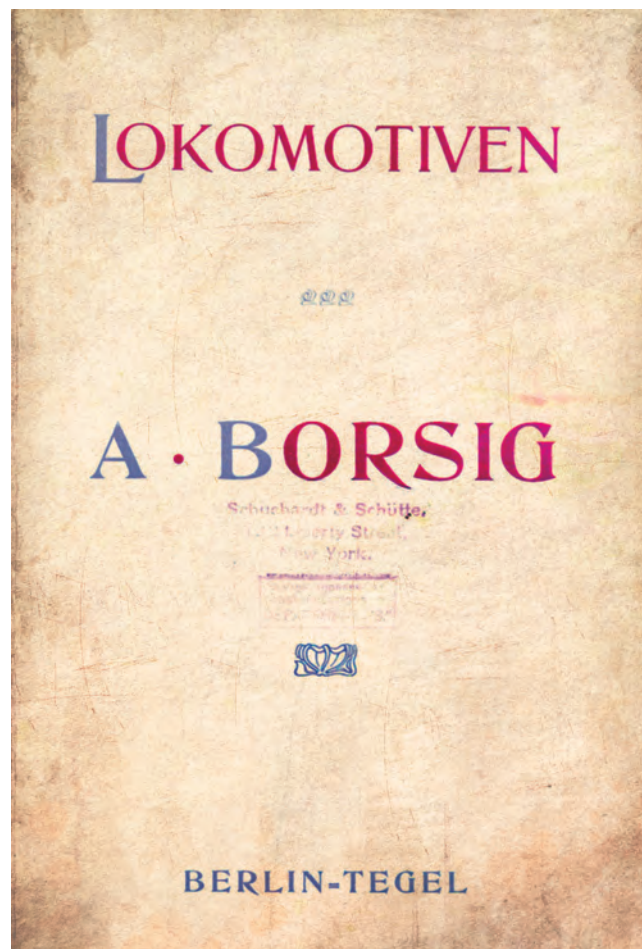
Modelo de locomotora similar a las utilizadas en el Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y Cordillera, (modelo 1907) con sus características técnicas generales (1904). (Archivo familia Sandoval Stevens.)

Además de los vagones o carros señalados, don Luis Fernando Stevens adquirió un carro especial para el uso de la familia e invitados a la Hacienda Palpal. Sobre ello, contamos con el testimonio de doña Hilda Stevens Bassalet, hija de don Fernando, y quien era mi abuela materna, quien nos entregaba en mi niñez el siguiente recuerdo;

“Mi padre tenía en el tren, un carro especial para la familia. En el coche viajé muchas veces con amigas de colegio, cuando estudiaba en El Sagrado Corazón con las monjas y que invitaba a Palpal a veranear desde Concepción. Además, allí viajaron familiares, hermanos, amigos de mi padre, políticos famosos y personalidades que siempre visitaban la casona de Palpal. Siempre había invitados y mucha gente. Recuerdo que este vagón era hermoso, estaba tapizado de felpa roja italiana en parte de sus paredes y combinado con hermosas maderas en el resto de los costados y el cielo interior, contaba con cómodos asientos con diseños en fierro fundido, aplicaciones de bronce, y los mullidos asientos y respaldos eran tapizados con cuero oscuro capitoné. Contaba con lámparas de bronce y apliques a parafina muy bonitos. Había hermosos cortinajes en las ventanas del coche, y para el que viajaba, era cómodo, y era una hermosa y memorable experiencia”.⁽²⁴⁾

54

Las vías estaban compuestas de rieles más ligeros a los recomendados para el tipo de trocha en la época de su construcción. Este error técnico se resolvió aumentando a más del doble el número de durmientes, a fin de darle estabilidad y seguridad a las máquinas. Sólo después de que don Luis Fernando Stevens adquiriera el ferrocarril hacia 1926, se realizaron los trabajos definitivos a fin de solucionar el problema haciendo los cambios de vías por rieles más pesados y reasegurando los sectores en que no se podía hacer modificaciones por la geografía.



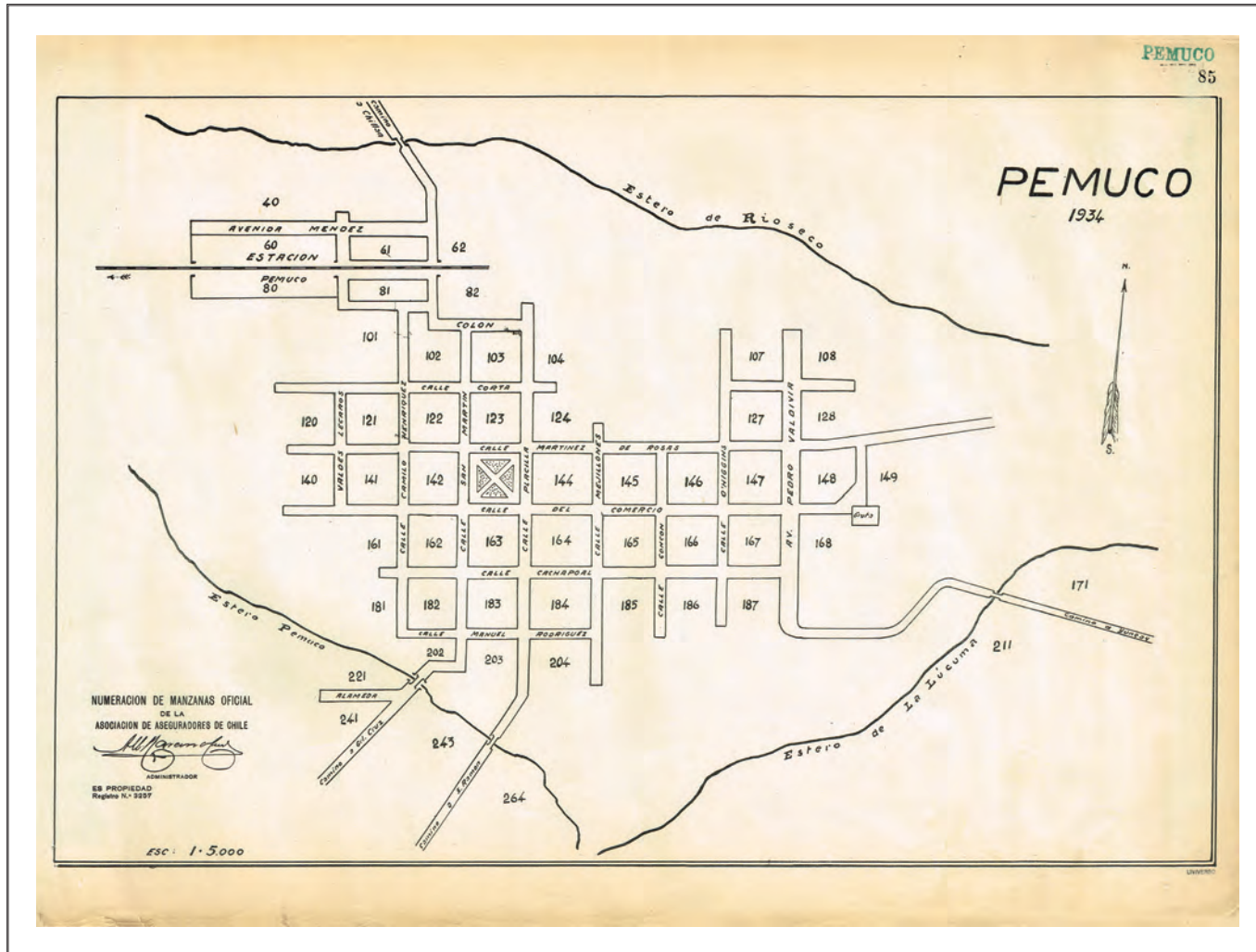
Portada catálogo maquinaria ferroviaria Borsig Tegel, Berlín, 1904.
(Archivo familia Sandoval Stevens.)



Publicidad de las fábricas Borsig Tegel en Berlín, 1904.(Archivo familia Sandoval Stevens.)



Mapa de Ñuble con las vías de comunicación y de ferrocarriles hacia 1927. Confeccionado en vitela. Se aprecia el recorrido del ramal de General Cruz a Pemuco y Palpal. (Archivo del autor.)



Plano de Pemuco hacia 1934 de la Asociación de Aseguradores de Chile. En él se aprecia el tendido del ferrocarril y la estación de Pemuco. (Colección del autor.)

EL RECORRIDO FERROVIARIO.

El trazado de la línea de este ferrocarril, se iniciaba en la Estación de General Cruz (Estación de los Ferrocarriles del Estado en la red central situada a 446 kilómetros al sur de Santiago y distante 138 kilómetros del puerto de Talcahuano) con rumbo general y constante hacia el oriente. En su primer trayecto cortaba algunas lagunas que, en ese tiempo se hallaban desecadas; en el kilómetro 7 cruzaba el camino público existente hacia Los Ángeles y en el kilómetro 9 se acercaba al camino hacia Pemuco, que lo seguía hasta el kilómetro 11,5, continuaba después al norte por el citado camino, que lo cruzaba en el kilómetro 14,4; seguía por el lado sur y volvía a cruzarlo en el kilómetro 16,5. En el kilómetro 19 pasaba por la laguna Batuquito y llegaba al kilómetro 24,6 donde se ubicaba la Estación Pemuco, situada en la cabecera noroeste del pueblo del mismo nombre.

De Pemuco, siguiendo siempre con rumbo general hacia el oriente, la línea remontaba el estero Beco hasta el kilómetro 31 y en seguida continuaba más o menos próxima al camino público a Cartago; en el kilómetro 32,4 cruzaba el estero Dominguejo; en el kilómetro 33,7 tocaba a la laguna Redonda y seguía desarrollándose entre el camino ya citado y los esteros Ciprés y Oriente, hasta llegar a la Estación Cartago, ubicada en el kilómetro 50, y desde allí continuaba su recorrido hasta el kilómetro 60 para llegar al villorrio de Camarico.

En cuanto a las obras de arte se pueden mencionar la existencia de un puente de 9 metros de luz en el estero de los Chequenes en el kilómetro 15,4, otro de 6 metros de luz en el estero Pemuco en el kilómetro 24, 47 puentecitos menores de luz que iban desde 0,60 metros a 3,50 metros. Además de esas obras, existían 33 guarda-vacas de 2 metros de luz en su recorrido. ⁽²⁵⁾



Máquina locomotora del Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y la cordillera. Junto a ella, sentada doña Hilda Stevens B. De pié la Srta. Raquel Colvin, Reinaldo y Walterio Stevens, y a la derecha también de pie, el maquinista Senén Maldonado. (Archivo Familia Sandoval Stevens.)

LAS ESTACIONES Y PARADEROS.

Las estaciones y paraderos contemplados en el trazado del ramal, comprendían la Estación de General Cruz, perteneciente a los Ferrocarriles del Estado como punto de partida de la vía particular o kilómetro 0 hacia el oriente. Luego, el recorrido contaba con un paradero en Relbún (o Relvún) en el kilómetro 6, otro llamado Los Valles en el kilómetro 13, para llegar a la Estación de Pemuco, al norponiente del pueblo del mismo nombre ubicada en el kilómetro 24,6. De allí hacia la cordillera, a la localidad de Cartago, existía un paradero en el kilómetro 35, a unos 100 metros al norte de la Laguna Hermosa, para llegar luego a la Estación de Cartago en el kilómetro 50.

Desde allí se dirigía al interior del fundo Camarico hasta llegar al último paradero en el villorrio o caserío del mismo nombre en el kilómetro 60. Con posterioridad al levante de la parte de la línea a Camarico este último paradero desaparece. Y más adelante, hacia 1930, desaparece la estación de Cartago al venderse, a su muerte, los fundos madereros de don Luis Fernando Stevens por los herederos correspondientes, quedando, finalmente, los paraderos y la estación de Pemuco, ya que no había ninguna razón económica para seguir explotando el recorrido desde Pemuco a Cartago.⁽²⁶⁾

Hacia 1923, al adquirir el ferrocarril, don Luis Fernando Stevens, inició los trabajos de mejoramiento de la infraestructura de la estación de Pemuco que se encontraba en estado muy precario por las vicisitudes de sus dueños anteriores que, como señalamos en su oportunidad, intentaron dismantelar el ferrocarril y vender el fierro de sus instalaciones.

La estación del ferrocarril en Pemuco estaba ubicada en la entrada norponiente del pueblo. Las construcciones de la estación, de sus bodegas y los patios de carga y descarga se emplazaban en la que hoy se conoce como calle Estación, cuyo nombre evoca el recuerdo de su existencia y a la cual se accede por Avenida Méndez, llamada así por el apellido de su primer dueño, y que hoy es la Cancha de Carreras Luis Fernando Stevens C, en homenaje al propietario que lo potenció salvándolo de su desaparición como ya se mencionara anteriormente. Esta cancha, donada por don



Exteriores de la Estación de Ferrocarriles de Pemuco.1925.
(Archivo familia Sandoval Stevens.)



Emilio Bórquez Stevens al pueblo, también era el acceso al Fundo Pemuco de don Luis Fernando Stevens, y que hoy en esa parte corresponde al Fundo Santa Guillermina de propiedad del nieto de éste, don Emilio Bórquez Stevens, recientemente fallecido, y hoy en manos de sus descendientes.

La calle Estación, de una cuadra de extensión, se encuentra paralela en la actualidad a calle Carrera, comunica de norte a sur a la Avenida Méndez y la Avenida Colón. Las construcciones de la estación original estaban en la mitad de dicha calle por el costado oriente, y la línea del tren pasaba desde el poniente con dirección oriente por lo que hoy es el Fundo Santa Guillermina, antes Pemuco, encontrándose allí en la época del ferrocarril, el pozo, la bomba y la torre con el estanque desde el cual se aprovisionaba de agua a las locomotoras. ⁽²⁷⁾

Al costado de la estación había un galpón de madera y adobe de unos 10 metros de ancho por 50 metros de largo en donde había un espacio abierto para la tornamesa, que era la que cambiaba de dirección y sentido a las máquinas en las vías de riel. En estas construcciones se guardaban las máquinas y carros, realizándose allí sus mantenencias mecánicas. Al costado sur de la estación, se ubicaban las bodegas y sus patios de descargas y las residencias del personal.

Hasta hace unos años, y antes del terremoto del 27 de febrero de 2010, quedaban en pie algunos muros y construcciones de adobe en mal estado que cayeron con el sismo y fueron demolidas, en la esquina de calle Avenida Colón. Esa parte de las construcciones de la esquina citada, fueron vendidas por la sucesión Stevens una vez terminado el ferrocarril, a don Alejandro Martínez Gálvez, quien fuera en esos años el mecánico encargado de la mantención de las máquinas y vagones del ferrocarril cuando su propietario era don Luis Fernando Stevens.

Hoy día, sólo quedan algunos vestigios del trazado, algunos de los terraplenes que sostenían los durmientes de la línea, y alguno que otro clavo de hierro repartido en manos de los lugareños.



Estación de Pemuco, llegada de pasajeros. Srta Hilda Stevens, Raquel Colvin y hermanos Stevens. 1927.(Archivo familia Sandoval Stevens.)



Llegada a la Estación de Pemuco, Don Emiliano Bórquez Lantaño, Sra Guillermina Stevens B. de Bórquez e hijos.
(1928)(Archivo familia Sandoval Stevens.)



CALENDARIO Y HORARIOS DE FUNCIONAMIENTO DEL FERROCARRIL.

El calendario y horario de las salidas y llegadas, desde y hacia Pemuco era el siguiente:

En el año 1930, el tren tenía salidas desde y hacia General Cruz los días miércoles y viernes. Salía desde General Cruz a las 13:40 y llegaba a Pemuco a las 15:40. Por su parte, la salida desde Pemuco era a las 9:30 horas y llegaba a General Cruz a las 11:30 horas.

El horario del recorrido del año 1937, se mantenía igual respecto de la salida desde Pemuco hacia General Cruz, pero hubo cambios respecto al horario de salida desde General Cruz, el que era a las 15:00 horas y la llegada a Pemuco era a las 17:00 horas.

El calendario de funcionamiento se mantenía igual los días miércoles y viernes.

El tiempo promedio regular de viaje era de dos horas entre ambos destinos.⁽²⁸⁾

VALORES DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA.

En los comienzos del funcionamiento del ferrocarril, en su primera década de existencia, los valores del transporte de pasajeros y de la carga no habían sido fijados por el Gobierno. Ante la situación señalada, las tarifas para este ferrocarril particular se regían por las del ferrocarril trasandino por Antuco, que era paralelo y se situaba en la misma zona geográfica más al sur.⁽²⁹⁾



Boleto de pasajeros de primera clase y de carga del Ferrocarril de General Cruz a Pemuco 1926. (Archivo familia Sandoval Stevens.)

En cuanto a los pasajes y sus valores en la época en que don Luis Fernando Stevens era el dueño del ferrocarril, éstos eran los siguientes;

El pasaje de pasajero de primera clase, desde General Cruz a Pemuco y vice-versa, era de 6 pesos por persona.

El valor del pasaje de segunda clase era de 4,60 pesos para ambos trayectos.

Finalmente, el valor del pasaje de tercera clase era de 3.60 pesos para los recorridos ya señalados.

Sin embargo, por expresa disposición de don Luis Fernando Stevens, los niños y jóvenes que estudiaban en la escuela de su Hacienda Palpal, como los hijos de sus empleados y el personal y sus familiares estaban liberados del pago de pasajes.

Respecto del precio del transporte de carga se cobraba a razón de 20 centavos por kilo de peso.

64

ALGUNOS DATOS ESTADÍSTICOS HACIA 1937.

En los siguientes cuadros extractados de la memoria sobre la obra Nuestros Ferrocarriles, realizada por don Carlos Huidobro Díaz, bajo el auspicio del Ministerio de Fomento, Departamento de Ferrocarriles, Inspección Superior y publicada en 1939, podemos tener un claro escenario social y económico, en donde se pueden apreciar, tanto un detalle estadístico sobre los pasajeros transportados, la carga trasladada y los estados financieros del ferrocarril de General Cruz a Pemuco. Los datos son tomados desde el año 1926 hasta el año 1937, cuando su propietario era don Luis Fernando Stevens C. y su sucesión, que lo explotaba bajo la razón social Stevens Hnos., y cuya administración se hallaba en la estación de Pemuco.

FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO					
Distancia	CUADRO 42 GENERAL CRUZ A PEMUCO		Distancia	CUADRO 42-A PEMUCO A GENERAL CRUZ	
	Miércoles y Viernes			Miércoles y Viernes	
0 Sale G. CRUZ	15.00		0 Sale PEMUCO	9.30	
Combinaciones: de Curico <input type="checkbox"/> S	.5		25 Llega G. CRUZ	11.30	
del Sur <input type="checkbox"/> S-A	.5		Combinaciones: a Santiago <input type="checkbox"/> S-A	.5	
25 Llega PEMUCO	17.00		al Sur <input type="checkbox"/> S	.5	

Itinerarios de invierno 1937.(Colección del autor.)

AÑOS	MOVILIZACION					
	PASAJEROS		EQUIPAJE		CARGA	
	Núm.	Pas. Kms.	Ton.	Ton. Kms.	Ton.	Ton. Kms.
1926	3.782	93.415	—	—	2.408	59.339
1927	5.962	147.261	—	—	1.735	42.845
1928	3.842	94.897	—	—	3.425	84.598
1929	6.318	294.320	—	—	4.593	113.459
1930	6.389	260.420	—	—	3.482	86.003
1931	4.370	167.454	—	—	2.439	60.242
1932	5.996	122.316	—	—	1.460	36.062
1933	2.955	73.875	—	—	1.533	38.325
1934	3.265	81.625	—	—	1.871	46.775
1935	2.186	54.054	—	—	1.687	41.668
1936	2.885	71.258	—	—	2.804	49.358
1937	3.019	74.568	—	—	3.730	92.131



RESULTADOS ECONOMICOS

AÑOS	Entradas	Gastos	Ganancias	Pérdidas	Coef. de explot.
1926	51.778	43.085	8.693	—	0,83
1927	53.364	44.500	8.864	—	0,83
1928	51.191	36.015	15.176	—	0,70
1929	77.609	64.007	13.602	—	0,82
1930	79.970	63.571	16.399	—	0,79
1931	57.394	52.701	4.693	—	0,92
1932	23.973	27.378	—	3.405	1,14
1933	37.265	32.195	5.070	—	0,86
1934	38.329	41.573	—	3.244	1,08
1935	38.188	36.651	1.537	—	0,959
1936	42.438	40.813	1.265	—	0,96
1937	53.106	52.106	1.000	—	0,98

RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACION
al 31 de Diciembre de 1937

Longitud de vía en explotación	Kms.	24,7
Pasajeros transportados	Núm.	3.019
Pasajeros-kilómetros	>	74.568
Carga P. V. transportada	Tons.	3.730
Ton.-kms. de carga P. V.	Núm.	92.131
Entradas totales del ferrocarril	\$	53.106
Gastos totales	>	52.100
Utilidad	>	1.000
Coefficiente de explotación	%	98
Promedio de empleados y obreros	Núm.	18

BALANCE DE SALDOS EN 31 DE DICIEMBRE DE 1937

NOMBRE DE LAS CUENTAS	DEUDOR	ACREEDOR
Caja	\$ —	\$ —
Pasajes	—	6.942,70
Carga	—	44.763,00
Reparación Maquinarias	2.730,00	—
Gastos Generales	8.925,70	—
Sueldos y Jornales	19.400,00	—
Combustibles y Lubricantes	19.650,00	—
Reparaciones Vía	1.400,00	—
Entradas Especiales	—	1.400,00
Varios Deudores	533,00	—
Enseres y Utiles	570,00	—
Molino Pal-Pal	—	7.157,50
Ganancias y Pérdidas	7.054,50	—
TOTALES	\$ 60.263,20	\$ 60.263,20

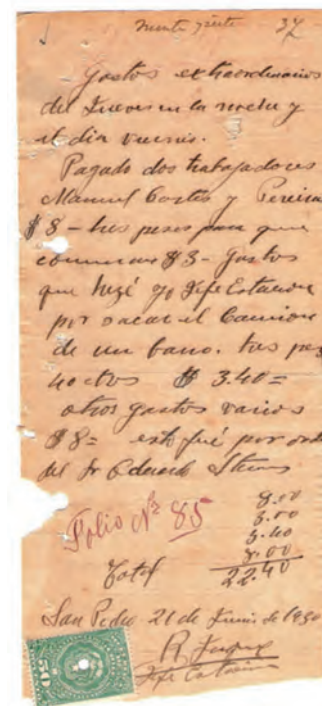
Minuta simple de gastos realizada sobre la hoja de un telegrama por funcionarios del Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y a la Cordillera. Junio 1930. (Archivo familia Sandoval Stevens.)

En estos datos llama la atención el uso del ferrocarril para transportar los productos elaborados por el Molino de cilindros Palpal de don Luis Fernando Stevens, dando cuenta de que se usaba para el traslado de los diversos productos agropecuarios elaborados en la Hacienda Palpal, y que veremos con más detalle en la segunda parte de este trabajo, y que se refiere a ella.⁽³⁰⁾

PERSONAL DEL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO Y LA CORDILLERA HACIA 1923.

De todo el personal que debió haber trabajado en el ferrocarril durante su existencia, tenemos registros de algunos que figuraban en él durante las postrimerías de la década de los años veinte del siglo pasado bajo las órdenes de don Luis Fernando Stevens y su sucesión.

De acuerdo al Anuario Cab de 1935, la planta de empleados del año 1931, constaba de 14 personas. Sin embargo, a este número hay que agregar el personal extra, que se ocupaba de las faenas de reparación, de carga y el personal de mantención externa en las diferentes labores necesarias para el normal funcionamiento del ferrocarril, llegando de acuerdo a la temporada a las 70 personas y a veces más, por lo que el ferrocarril también constituyó para Pemuco, una fuente de trabajo para muchas familias pemucanas.⁽³¹⁾



Minutas simples de gastos del Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y a la Cordillera. 1930 (Archivo familia Sandoval Stevens.)

Diez y ocho 38
Junio 1930

50

Recibo

Se nos dio a los trabajadores por servir
 el Sr. Manuel Cortés B7-
 otros que cuantaron como de nuevo para
 llegar con bolijas a Pemuco \$3-
 otro cobalto y finca que fuera autómata
 Los Chiqueros \$4-
 Viáticos maquinista Fogonero y Palanquero \$13
 por compra de carbón \$44,20 \$44,20
 por compra de bolas para los fardos 4,20
 por compra de parafina limpiar ruedas y pagar del
 auto Diesel 4 botellas 4,00
 por soldar una pieza de la máquina - 1-
 1 libra clavos - -80
 26 2 lb carbón - -2,80
 26 5 pesos al Maquinista Fogonero y Palanquero 5-
 26 7 pesos para que comieran en J. C. 7-
 \$59,20

Jolio N.º 85

66

Entre las personas que prestaban servicios más representativos tenemos los siguientes registros:

Jefe de Estación de Pemuco; se desempeñaba como tal, don Romilio Jaque.

El Jefe de estación de General Cruz de los Ferrocarriles del Estado era en ese tiempo, don Alfredo Valenzuela.⁽³²⁾

El mecánico encargado de la mantención y buen funcionamiento de las máquinas, vagones y autocarril en las bodegas y talleres de la estación de Pemuco, era don Alejandro Martínez Gálvez.

El palanquero era don P. Herrera.

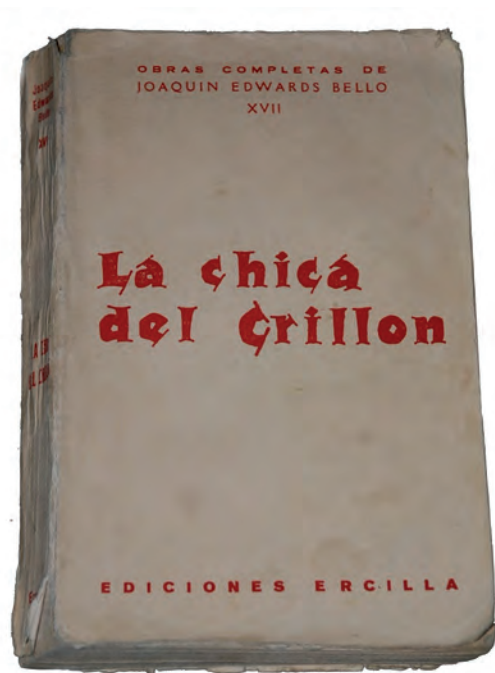
No hemos podido averiguar los nombres de los conductores de las máquinas, ni de los fogoneros. Sólo a través de un verso popular relativo al primer dueño del ferrocarril, don Zenón Méndez, hemos podido extraer los nombres de pila del maquinista llamado Segundo, y del fogonero llamado Francisco, sin saber sus apellidos. Este verso popular que era recordado por los más antiguos habitantes de Pemuco decía;

“El trencito del Sr. Méndez está empezando andar ligero,
 con Segundito el maquinista y Panchito el fogonero,
 de Chequenes parriba a orilla de una barranca,
 un trocete que agarra, parece una chancha manca”.⁽³³⁾

MENCIONES LITERARIAS Y DE LIRA POPULAR RELATIVAS
AL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO.

*Ilustración: *Lira Popular* edición Moulinette.





Portada de una edición de la novela de Joaquín Edwards Bello, *La Chica del Crillon*. Novela costumbrista que en una de sus partes menciona al Ferrocarril de General Cruz a Pemuco en un contexto de ficción.

Aparte del verso popular señalado anteriormente y creado durante la propiedad del ferrocarril de don Zenón Méndez, el ingenio de la gente de los campos y de Pemuco también fue creador de versos que hacían mención al ferrocarril, a su funcionamiento y a sus propietarios. Hemos logrado rescatar los siguientes relativos a la época en que el ferrocarril resurge como un medio de transporte potenciado en manos de don Luis Fernando Stevens y de su Hacienda y Molino Palpal.

*“Arranca la máquina y se mueve de a poquito,
los carros de harina del molino y de pasajeros llenitos.
Pitea al salir y agarra vuelo el trencito,
y se va pabajo por el carril derecho.
A General Cruz los pasajeros y la carga,
ojala no haya en la vía demora larga”.*⁽³⁴⁾

Estos pocos ejemplos de las muchas creaciones populares de la época, que fue muy generosa en ingenio, nos hacen ver el impacto y la importancia social que debió haber causado en los habitantes de la zona, especialmente de Pemuco. Sin duda deben de haber existido muchos otros versos y refranes referentes al ferrocarril y de los innumerables hechos que ocurrieron en el transcurso de su existencia. Sin embargo, muchos también deben estar al borde del olvido e irán desapareciendo poco a poco a medida que desaparezcan las generaciones que los saben y a las cuales se les fueran transmitidos por la oralidad de sus mayores.

En el área literaria, este ferrocarril es mencionado en una parte de la novela *La Chica del Crillon*, del autor chileno don Joaquín Edwards Bello, y cuya novela, según explica, nace de un diario de vida que le fuera entregado y que al leerlo lo motivó a hacerlo novela. En uno de sus pasajes se menciona que la protagonista viajaba en este ferrocarril, y que el encargado de ir a buscarla, no pudo hacerlo debido a que el ramal de Pemuco a General Cruz había sido cortado por una sublevación popular. Situación, obviamente, que mezclaba realidad con ficción.⁽³⁵⁾



ALGUNOS RECUERDOS Y ANÉCDOTAS RESCATADOS POR ANTIGUOS HABITANTES DE PEMUCO

UN DESAFORTUNADO RECUERDO DEL FERROCARRIL DE PEMUCO.

Era un día cualquiera en la estación del ferrocarril en Pemuco, en los tiempos en que era don Luis Fernando Stevens su propietario.

En las vacaciones de verano, algunos jóvenes trabajaban con el objeto de obtener recursos propios. Uno de esos jóvenes de Pemuco trabajó como cochero del coche Break de la Hacienda Palpal. A este joven se le había encargado, que esperara la llegada de unas visitas que venían en el tren, advirtiéndosele a aquel muchacho, que tuviera especial cuidado con los caballos del coche puesto que se asustaban con facilidad cuando el tren llegaba a la estación y el maquinista hacía sonar el silbato de la máquina.

Pasaban las horas y el tren venía con retraso, el joven cochero olvidando la advertencia que se le hiciera, enrolló las riendas del carruaje de cuatro caballos, alrededor de su brazo izquierdo, y distraídamente se dispuso a leer un libro mientras duraba la espera.

Estaba en eso, cuando llega el tren y el maquinista acciona el pito de la máquina. Los caballos tal cual la advertencia, se asustaron y abruptamente irrumpen en estampida hacia el camino de Pemuco a las casas de la Hacienda en las riveras del Palpal arrancando el brazo del muchacho en que tenía enrolladas las riendas. El coche desbocado, en su carrera por el camino público, fue casualmente visto por don Erik Mostard, vecino y amigo de la familia, quien al advertir la dantesca escena, en un valeroso e intrépido acto se interpuso frente a la ruta del coche, quien gracias a su gran altura y corpulencia hace detener a los caballos en una acción casi cinematográfica logrando así que se le prestaran los auxilios médicos al joven cochero.

Ese joven que perdió su brazo en esas circunstancias, era don Diego Herrera Vega, quien años más tarde, sería un destacado vecino de Pemuco, pero que siempre llevaría consigo las señas de este desafortunado recuerdo del ferrocarril.⁽³⁶⁾

EL HOMBRE AMIGO DE LAS ARAÑAS DEL TRIGO.

En el año 1944, cuando se realizó el levante definitivo de la línea del Ferrocarril de General Cruz a Pemuco, propiedad de la sucesión de don Luis Fernando Stevens. Sus herederos, por una orden arbitraria del Estado, y muy a pesar de todos ellos, procedieron a realizar el desarme de las vías del tren.

La faena empezó a realizarse en el verano de 1944. Muchos trabajadores se encontraron al dismantelar los durmientes con un sinnúmero de arañas del trigo, las cuales son letales con su mordedura. Así las cosas, nadie quería realizar esta labor. Pasó un tiempo, y un trabajador anónimo de Pemuco dijo estar dispuesto a llevar a cabo el trabajo. El extraño obrero comenzó a dismantelar solitariamente los tramos de la vía y a sacar sus durmientes bajo el calor abrazador del verano, entre malezas y cizañas. Los otros trabajadores veían con pánico, cómo un enorme número de estas arañas recorrían el cuerpo del hombre mientras trasladaba al hombro los pesados durmientes.

Sin embargo, el misterioso obrero trabajó todo el verano en las mismas condiciones y nunca fue mordido por ninguna de las mortíferas arañas. El nombre de este personaje, a quien se le atribuían por los otros trabajadores extraños poderes o pactos sobrenaturales con los letales arácnidos, se ha olvidado y probablemente nunca se sabrá quedando en la memoria de la gente del sector como una sabrosa anécdota del ferrocarril.⁽³⁷⁾

A MODO DE CONCLUSIÓN.

Como hemos podido constatar a través de esta investigación histórica y social del Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y a la Cordillera, su creación fue el resultado de una obra visionaria, vislumbrada y materializada por la mente y empuje de don Zenón Méndez Sepúlveda, quien, sin dudarlo, puso todo su esfuerzo y su fortuna en pos de alcanzar tanto las finalidades económicas que lo posibilitaran como una realidad, como el lograr la meta de conectar con Argentina a través de la cordillera de Los Andes. Como la empresa era difícil, y los riesgos altos, no dudó en asumirlos con las consecuencias que el destino quiso desfavorables para él. En pos de esta obra, perdió sus fundos y el propio ferrocarril que consideraba como su legado a la historia de la zona de Pemuco y a sus habitantes.

70

Duros tiempos hubo de pasar el ferrocarril, que vislumbraba su pronto final, para ser vendido como fierro viejo.

Su fin se veía temprano, hasta que el rico industrial molinero y hacendado, don Luis Fernando Stevens Caro, lo adquiriera rescatándolo de su pronta desaparición y revigorizándolo para resurgir cual ave fénix y convertirse, por más de dos décadas en su propiedad, en un símbolo diferenciador de Pemuco y las zonas aledañas. El ferrocarril prestó servicios importantes, dio comunicación y estatus al pueblo de Pemuco, acercó a sus habitantes al progreso y al confort. En torno al ferrocarril surgió con más fuerza la industria local, que se tradujo en un aumento en el empleo y en la educación, posibilitando a jóvenes estudiar humanidades en Concepción, ciudad que parecía lejana y de imposible acceso a la mayoría de ellos. Su función social fue importante si consideramos la época y las condiciones de los caminos, tiempos de tecnología precaria para una gran mayoría.

Don Luis Fernando Stevens lo convirtió en un medio de transporte para los diversos productos de su Hacienda Palpal y de su Molino, en sus carros se trasladaba harina, madera, bebidas gaseosas, licores, vinos y un sinnúmero de otros productos destinados a la exportación y a la distribución nacional. Fueron, aquellos, tiempos dorados de la economía local, en el empleo, en el surgimiento y educación de jóvenes, y en la comodidad para los más ancianos.

Según el historiador ñublense don Lionel Yáñez Merino en su obra *Andenes de Ñuble Adentro*, que trata sobre el Ferrocarril de Chillán a Las Termas, se refiere al tema de la importancia del ferrocarril para las tierras agrícolas de Ñuble con las siguientes palabras;

“Cuando uno escarba en la historia, comprueba por ejemplo, que la agricultura de todo el valle central de Ñuble, sale de su letargo colonial, en pos de mejores técnicas y uso racional del suelo, precisamente gracias al incentivo, que le proporciona el tendido ferroviario.

En 1874, sale de Chillán el primer tren a Concepción, el 17 de Septiembre de 1910, llega el tren de trocha angosta a Coihueco, en 1916 inicia su explotación comercial el romántico ramal a Concepción, vía Dichato- Tomé; el mismo año empieza a correr el tren en el ramal de Coihueco a Níblinto y con ello sale a los centros de consumo, toda la producción agraria de la fértil zona de Cato, Bustamante y las Hijuelas de Níblinto”.

Y agrega;

“A contar de entonces, mediante el tren, se canalizará la actividad económica de los productos de la tierra. Ya no más lentas caravanas de carretas, que demoraban hasta 3 días de viaje de ida a Chillán o semanas al puerto de Tomé. Todos los productos de la generosa tierra de Ñuble, ya tienen un cauce expedito y seguro, para llegar a los centros de consumo”.⁽³⁸⁾



Todas estas referencias a los ramales estatales de Ñuble son plenamente compartidas por los ferrocarriles particulares, como es el caso del Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y la cordillera, considerando que fue, finalmente, el único tren en manos de particulares en la provincia de Ñuble en la primera mitad del siglo XX, y que contribuyó, sin dudas, al adelanto agrícola del valle de Pemuco.

Su ocaso, producto de la competencia de otros medios de transporte de carga y de pasajeros; la aparición de camiones y buses, los que comenzaron a expandirse y masificarse desde 1940 contribuyeron a la desaparición del mítico ferrocarril que fuera la principal herramienta de adelanto para la zona a la que servía y a su población.

Sin lugar a dudas Pemuco recuerda a este ferrocarril como un símbolo importante de su existencia, como sinónimo de una comunidad de gente progresista y visionaria. Este viaje, que a través de los capítulos de la presente investigación, abre la puerta de los recuerdos, pero también abre la puerta a otros investigadores para que desde estos datos, fuentes y recuerdos puedan recoger el desafío de estudiarla y enriquecerla, de usar este recordado ferrocarril como una rica fuente de patrimonio e identidad que pueda contribuir a potenciar el turismo de este valle de Pemuco y enorgullecer las raíces de los hijos de la tierra del Agua de Peumo.

Máquina Borsig similar a las usadas por el Ferrocarril de General Cruz a Pemuco.1907.







2^a PARTE.

LA HACIENDA DE PALPAL



“ Escena campestre en la Hacienda Palpal “
Óleo pintado por doña Elsa Stevens Bassalet de Silva. Pemuco 1918. (Colección familia Estrada Mutis.)



INTRODUCCIÓN.

Se advierte al lector que la presente investigación pretende ser la relación de una mirada retrospectiva al primer tercio del siglo veinte en la existencia de la Hacienda Palpal ubicada en la provincia de Ñuble y su importante influencia en el desarrollo productivo e industrial en las comunas de Pemuco y El Carmen al alero de su propietario, don Luis Fernando Stevens Caro. Este gran y visionario hombre, quien a través de sus múltiples actividades en las zonas referidas, logró constituir y dar forma a un gran núcleo multidisciplinario de desarrollo económico que se ubicó principalmente en su hacienda Palpal en las afueras del pueblo de Pemuco.

Como consecuencia de ello, con propiedad podemos afirmar que don Luis Fernando, y su hacienda, tuvieron el protagonismo más importante en la vida económica de Pemuco durante las tres primeras décadas del siglo XX, ello, como consecuencia de la gran cantidad de transacciones industriales y comerciales y su impacto por el gran número de mano de obra local contratada.

Don Luis Fernando Stevens, como industrial, desarrolló el rubro de la molinería a través de la explotación del molino de cilindros Palpal, heredado de

su padre. Incursionó en la elaboración de avena quaker, en la elaboración de bebidas gaseosas y la fabricación de hielo, en la industria vitivinícola y la producción de chicha de manzanas. A las actividades agrícolas tradicionales agregó cultivos innovadores en la época, como la introducción del cultivo del lupino, del espárrago europeo, la mora, entre otras. Destacándose en la calidad de sus productos, los cuales no solo eran destinados al mercado nacional, sino también al mercado internacional a través de la exportación. Exportó a Europa en ese tiempo, para la industria farmacéutica, hierbas y productos naturales con principios farmacológicos activos tales como el piche, la hierba de San Juan, el boldo, y la corteza de quillay, entre otras.

Don Luis Fernando, también desarrolló la actividad industrial de la madera mediante la explotación de sus fundos madereros; Suiza, Placilla, Ponce y San José, ubicados en la zona precordillerana de Cartago.

Todas estas actividades las complementó con la explotación del ferrocarril de su propiedad, consistente en el recordado ramal que comunicaba la localidad de General Cruz con el pueblo de Pemuco y a éste con la localidad cordillerana de Cartago y Camarico.

No podemos olvidar el enorme beneficio social y aporte a la comunidad de Pemuco y alrededores, que el ferrocarril de don Luis Fernando brindó por más de dos décadas.

No pudiendo tampoco abstraernos del rol generoso y comprometido de este visionario industrial, a través del gran aporte social que siempre impuso en sus actividades y a sus muchos empleados, a los cuales siempre brindó beneficios y mejoras desconocidas en las contrataciones tradicionales de la época. Muchos de estos beneficios los hizo extensivos a la comunidad pemucana y carmelina, como la educación, no solo a los hijos de sus dependientes sino también a los hijos de los vecinos que lo requirieran, mediante la escuela que mantenía en la Hacienda Palpal, becando a muchos de ellos para estudios superiores, mejorando así su futuro y el de sus familias. Realizador, además, en forma desinteresada y altruista de diversas obras para el progreso de la comunidad de Pemuco y El Carmen.

76 La figura de don Luis Fernando Stevens Caro junto a su familia, siempre dispuestos a ayudar a la comunidad de Pemuco y El Carmen en cuanto fue requerida con acciones concretas no deben ser olvidadas de la memoria colectiva. Hoy, aunque los más viejos lo recuerdan con respeto y aprecio, los más jóvenes ignoran esta parte de la historia de la tierra de sus padres. Vaya entonces, para subsanar aquello, la reseña que se manifiesta en estas líneas.

LOS ORÍGENES DE LA FAMILIA STEVENS

Para poder adentrarnos en el desarrollo de la investigación sobre la Hacienda Palpal de don Luis Fernando Stevens Caro, su formador y propietario, es necesario hacer algunas precisiones sobre su ascendencia familiar, ya que sus orígenes influyeron decididamente en su formación como agricultor e

industrial y en su visión y sentido que dio como resultado el gran aporte económico y social a la zona de influencia de su Hacienda y Ferrocarril.

El apellido STEVENS es de origen británico, con casas troncales en Inglaterra y Escocia, y sus orígenes se pierden en el tiempo. Muchos de sus miembros probaron su nobleza a través de la historia. Miembros de esta familia han destacado en todas las órdenes militares, de la ciencia y de las artes, como así mismo en la religión, la política, la invención, la creación intelectual y la industria. Algunos miembros se han instalado en diferentes partes del mundo, tal como ocurrió con el padre de don Luis Fernando, quien se radicó en Chile formando familia, y su descendencia se vincula a la sociedad nacional.

HERÁLDICA

Como ya se señaló, las dos ramas principales del apellido Stevens son la inglesa y la escocesa, y sus escudos de armas son los siguientes

La rama inglesa tiene por armas, *escudo chevronado en plata sobre campo de sinople, con dos halcones de oro encapuchados en plata mirando a la izquierda, dispuestos en jefe. Cimera; un halcón en oro con sus alas abiertas.*⁽¹⁾

La rama escocesa tiene por armas; en campo de plata, un chevrón ondeado de azur, cargado de una flor de lis, y ésta acostada de dos estrellas, todo en plata; y acompañado en jefe de dos crecientes, y en punta de una mano diestra cortada, todo en gules. Cimera; Una mano diestra, sosteniendo un cincel, todo en su color natural. Lema; “Vi et arte”.⁽²⁾



Stevens

Escudo de armas ingles de la familia Stevens



Stevens

Escudo de armas escoces de la familia Stevens.(Archivo del autor.)

LA FAMILIA STEVENS DE CHILE.

La familia ascendiente de don Luis Fernando Stevens, rama paterna que se asentó en Chile, tiene su origen inmediato en su padre don William Stevens Whistler, quien llegó al país a mediados del siglo XIX procedente del estado de Virginia en Estados Unidos de América, en donde su familia tenía importantes vinculaciones sociales y teniendo, además, familiares en Inglaterra. Su familia era de terratenientes, dedicados a la agricultura poseyendo grandes plantaciones de algodón y tabaco. Teniendo en su territorio el monopolio de la producción de esos cultivos. Todo esto era así hasta el fin de la guerra de la Secesión norteamericana en que, al pertenecer la familia al bando sudista perdedor, el patriarca del hogar, don William Webster Stevens y su cónyuge doña Anne Louise Whistler, les ordena a sus dos hijos varones; William y Edwards que abandonaran el país y el hogar paterno por los temores a las represalias de los vencedores del Norte, a consecuencia de la participación de ellos en el conflicto. Sólo se quedaron en la tierra natal sus padres, debido a sus edades avanzadas y sus hermanas menores, las señoritas Sophy y Natalia Stevens Whistler. El padre de estos hermanos les entregó los recursos para que se embarcaran abandonando el país con dirección al sur del mundo.⁽³⁾

En el barco en que viajaban los hermanos William y Edward Stevens, se encuentran con dos coterráneos suyos que también emigraban, don Joseph Ham Taylor, y don William Wicker, con quienes llegaron al puerto de Talcahuano y que más tarde se vincularon a la familia en el caso del primero y formando una gran amistad con el segundo. Allí decidieron seguir juntos con destino al puerto de Tomé, quedándose en Chile, a excepción de Edward, el hermano de don William, quien optó por continuar viaje a otros rumbos, dirigiéndose a Australia donde se radicaría, separándose físicamente los hermanos en Valparaíso.⁽⁴⁾

Don William Stevens W. se estableció por algún tiempo en Tomé en donde, como ingeniero, es contratado por la empresa de Matías Cousiño para instalar un molino. Es allí donde conoce a doña Petrona Caro Riffo quien provenía de una antigua familia de la zona de ascendencia vasca e italiana, con la cual contrae matrimonio instalando el hogar en Concepción.

Don William se hizo cargo administrando los bienes de su cónyuge, entre los que se contaba la casa familiar que poseía en calle Salas entre Chacabuco y Víctor Lamas, un molino en Concepción, además de una heredad de tierras en la zona de Palpal, la que era parte de un fundo más grande herencia de sus padres. También una línea de coches de sangre que prestaba servicios de transporte de pasajeros entre Tomé, Chillán y Yungay. Estos eran los padres de don Luis Fernando Stevens Caro, el formador de la Hacienda Palpal y de quienes trata esta parte de este libro.

Don Luis Fernando, su hijo, se educó en Concepción en donde repartía su tiempo entre sus estudios y el campo. Desde muy joven trabajó junto a su padre en la industria de la molinería explotando el Molino de Palpal, y en las empresas familiares en Concepción, Chillán y Yungay. Como lo dijéramos anteriormente, don William Stevens quedó muy impresionado con la heredad de su cónyuge la que por sus condiciones geográficas era ideal para el desarrollo de la molinería. Así fue, como en este lugar, en las afueras de Pemuco y en la rivera del río Palpal, instaló su primer molino de cilindros accionado por la fuerza motriz proporcionada por el agua del río.

El matrimonio formado por don William Stevens W. y doña Petrona Caro R. dio cuatro hijos; tres varones y una mujer, estos eran de acuerdo a sus edades.

Don Guillermo Segundo Stevens Caro, tronco de la familia Stevens que se asentó en Yungay.

Don Alejandro Stevens Caro, tronco de la familia Stevens asentada en la ciudad de Los Ángeles.

Doña Natalia Stevens Caro, quien casó con don José Ham Vergara, formando la familia Ham Stevens radicada en Yungay, Río Bueno, Chillán y Santiago.

Y el menor de los hermanos, don Luis Fernando Stevens Caro, quien casó con su prima materna doña Ofilia Bassalet Caro, asentándose el matrimonio en la ciudad de Concepción y en la Hacienda Palpal.



Don William Webster Stevens. Virginia. USA.1827.
(Colección del autor.)



Marie Anne Louise Whistler. Virginia. USA 1827.
(Colección del autor.)

Srta. Sophy Stevens. Virginia, USA.
Srta. Nathaly Stevens. Virginia, USA.
Don Edward Stevens Whistler. Virginia, USA.
Don William W. Stevens Whistler. Virginia, USA.
Doña Petrona Caro Riffo, Palpal 1910.
(Colección del autor.)







Don Luis Fernando Stevens Caro en su juventud. Concepción 1893. (Colección del autor.)



DON LUIS FERNANDO STEVENS CARO. (1873-1926)

Al hacer una semblanza de don Luis Fernando Stevens C, podemos describirlo físicamente a los 50 años como de 1.75 metros de estatura, de pelo rubio canoso, ojos azules, de contextura delgada a mediana. Su frente era amplia, y usualmente usaba una bien cuidada barba y bigote blanco. Era un hombre muy culto, que manejaba conocimientos de ingeniería hidráulica, agronómicos y comerciales. Muy interiorizado en la filosofía clásica y la historia estadounidense. Dominaba perfectamente el inglés, idioma que su padre utilizaba en el seno familiar.

En la Hacienda siempre se le veía vestido con traje de montar, con pantalón inglés y botas Chantilly, tenuta que era su preferida por su afición al uso del caballo inglés.

Su figura distinguida y flemática demostraba esa mezcla de la sangre de origen británico-americana de su padre y española por su madre que corría en sus venas.

Su carácter era cariñoso y afectuoso con su familia y amistades.

Don Luis Fernando, gozaba de un carácter afable, pero firme en sus convicciones. Demostraba en su trato con la gente calidez y don de mando. Siempre por su visión práctica de las cosas resolvía los problemas metódicamente, mas con celeridad.

Como patrón, don Luis Fernando, era recordado como un empleador muy paternalista con sus empleados y sus familias y a pesar de tener diversos mayordomos y capataces para dirigir las actividades de la Hacienda, siempre estaba cercano a ellos y sus problemas. Le gustaba supervigilar personalmente la marcha de las diversas actividades que en ella se desarrollaban. Se le recuerda por las familias de los muchos empleados con cariño, y con gran respeto.

Don Luis Fernando sentía una enorme responsabilidad en el progreso de sus empleados y sus hijos, siempre fue protector y ayudaba a los que sobresalían con talento para que los desarrollaran. Debido a su formación familiar de orientación extranjera, su estilo para llevar sus negocios y actividades era muy práctico y concreto sin postergar los desafíos que se le presentaren en su consecución.

Por esta razón, aplicando esta forma de actuar muy adelantada para aquellos tiempos en la zona, es que fue inicialmente incomprendido, sin embargo, con su trato, su visión, y sus enormes logros se ganó rápidamente el respeto absoluto de las comunidades del lugar a las cuales favoreció y destacó con sus empresas.

Don Luis Fernando simpatizó con el Partido Liberal primero, para luego ingresar al Partido Radical, el sector ideológico que más se asimilaba en la época al concepto conservador del Estado de Virginia del que su padre participaba. Admiraba la figura del presidente Balmaceda y su concepción de desarrollo para el país.

En su escritorio, tenía un enorme medallón de bronce con la figura de don Manuel Antonio Matta, el que confirmaba sus ideas políticas de modernidad y adelanto que impregnaba con la creación de cada nueva industria.⁽⁵⁾ Fue varias veces Alcalde y municipal de Pemuco y El Carmen, y ocupó, por muchos años, la cabeza del partido en el Departamento de Yungay logrando posesionar a esta fuerza política en primera mayoría por casi tres décadas. Muchas veces se le ofreció la posibilidad de ser Diputado y Senador, y siempre las rehusó, prefería el amor a sus tierras y trabajar por todos aquellos que dependían de él, y de los cuales se sentía responsable.

Fue filántropo de las causas justas y siempre extendió anónimamente su mano a los más débiles o a quienes se lo pedían.

En definitiva, don Luis Fernando Stevens, era un adelantado a su tiempo y lo demostró con todos sus logros e innovaciones, como en los beneficios que brindó siempre a sus trabajadores y sus familias dejando huella en la historia local. Fue industrial, agricultor, político y filántropo, adjetivos que ayudan para definir su vida y actividades.

Sus méritos personales, y su recto y justo actuar, le granjearon las más altas consideraciones de respeto y admiración social.

En una de las tantas notas periodísticas aparecidas con motivo de su fallecimiento en 1926 se le recordaba de la siguiente manera:

Inserción.

“Lejos del bullicio de la ciudad, entregado por entero al trabajo, en su Fundo Suiza, situado al interior de Yungay, - en plena cordillera, ha caído uno de los hombres más industriosos de la provincia de Ñuble, un político de acrisolada honradez, un hombre de profundos sentimientos humanitarios, don Fernando Stevens.

Industrial en el ramo de la molinería implantó en Palpal un molino de gran potencia donde ocupaba un numeroso personal y alrededor de cuyas instalaciones constituyó un pequeño pueblo para residencia del personal a sus órdenes.

La firma Stevens alcanzó a ser conocida en todo el país por la seriedad en el cumplimiento de sus compromisos.

Agricultor en grande escala, adquirió extensas propiedades, las que cultivaba bajo su dirección personal, arrancándoles fabulosos rendimientos.

Al hombre de trabajo le acompañó, como dicen, la suerte, dejando al desaparecer después de arduo trabajo, una cuantiosa fortuna.

Como padre de familia, el señor Stevens se reveló u jefe austero e inteligente, formando a todos sus hijos, hasta el punto de girar hoy los molinos de Palpal bajo la razón de uno de sus hijos.

Como político, fue el jefe radical de todo el departamento de Yungay, teniendo en su mano, por sus extensas relaciones, la primera fuerza electoral de aquella región.

Pudo el señor Stevens llegar a ser Senador o Diputado, pero era de esos hombres que prefieren el trabajo a los honores y de ahí que siempre rehusó estos ofrecimientos hechos repetidas veces por la dirección del partido radical.

Los que le conocieron de cerca cuentan del señor Stevens que era uno de esos hombres sencillos y francos, sin que desapareciera nunca de su ceño la sonrisa hospitalaria del hombre bueno. Su casa fue durante toda su vida la sombra hospitalaria y cariñosa de sus numerosas relaciones. Su mano siempre abierta a los impulsos de su generoso corazón ahogó muchas miserias y consoló muchas lágrimas.

Sobre su tumba aletearán cotidianamente las mariposas blancas de los agradecimientos, y el recuerdo perenne de su vida de trabajo debe ser para su distinguida familia el bálsamo en estas horas de dolor y de lágrimas.

-Nemesio Segundo Olave.-



Don Luis Fernando Stevens antes de morir.1926.(Archivo del autor.)



Doña Ofilia Bassalet de Stevens. Concepción 1910.
(Archivo del autor.)



El matrimonio formado por don Luis Fernando Stevens C. y doña Ofilia Bassalet C. dió diez hijos:

1-Don *Eduardo Stevens Bassalet*, nacido el 26 de Noviembre de 1893, industrial, casado con doña *Olga Del Pino Ide*. Sin descendencia.

2-Doña *Orfelina Stevens Bassalet*, nacida el 21 de Marzo de 1896, casada con el agricultor don *Julio Mutis Saldés*, con sucesión: *Mutis Stevens, Cousiño Mutis, Lara Mutis, Estrada Mutis*.

3-Doña *Berta Guillermina Stevens Bassalet*, nacida el 17 de Enero de 1898, casada con el abogado don *Emiliano Bórquez Lantaño*, con sucesión. *Bórquez Stevens, Bórquez Lagos, Bórquez Rojas, Bórquez Vivanco, Bórquez Ricci*.

4-Doña *Elsa Ester Stevens Bassalet*, nacida el 11 de Junio de 1899, casada con el abogado, y diputado radical don *Javier María Silva*. Con sucesión *Silva Stevens, Silva Ide*

5- Don *Guillermo Stevens Bassalet*, nacido el 14 de Agosto de 1900, estudiante, quien falleció soltero, siendo adolescente, producto

de una apendicitis, mientras estudiaba internado en el Colegio Sagrados Corazones de Concepción.

6-Don *Aristides Reinaldo Stevens Bassalet*, nacido el 26 de Noviembre de 1901, agricultor, casado con doña *Telma Sandoval Vargas*, con sucesión: *Stevens Sandoval*.

7-Doña *Hilda Sofía Stevens Bassalet*, nacida el 27 de Agosto de 1903, casada con el médico cirujano don *Luis Alfredo Sandoval Rivas*, con sucesión: *Sandoval Stevens, Molina Sandoval, Sandoval Navarrete, Basterrica Sandoval*.

8-Doña *Ofilia Irene Stevens Bassalet*, nacida el 6 de Marzo de 1905, casada con el médico cirujano don *Héctor Esterio*. Con descendencia *Esterio Stevens, Perez Esterio*.

9-Don *Raúl Alfonso Stevens Bassalet*, nacido el 11 de Abril de 1906, agricultor, casado con doña *Olga Molina Zurita*, con sucesión *Stevens Molina*.

10-Don *Walterio Archibaldo Stevens Bassalet*, nacido el 20 de Agosto de 1907, médico cirujano, casado con doña *Aida Falgerete Solari*, con sucesión *Stevens Falgerete, Stevens Kraft*.

Parte de Matrimonio de don Luis Fernando Stevens con doña Ofilia Bassalet. Pemuco, 15 de Agosto 1892



Don Luis Fernando Stevens C y Señora Ofilia Bassalet C de Stevens, junto a sus hijos. En la primera fila junto a sus padres; Reinaldo, Walterio, Hilda, Ofilia y Raúl Stevens. Segunda fila; Guillermina, Elsa, Eduardo, Orfelina y Guillermo Stevens Bassalet. Concepción 1910.(Archivo familia Sandoval Stevens.)

LA HACIENDA PALPAL DE DON LUIS FERNANDO STEVENS Y SU ÁMBITO GEOGRÁFICO.

Para poder tener una visión más acabada de la que fuera la Hacienda Palpal de don Luis Fernando Stevens, y no confundirla con otras propiedades que han existido en la zona con el mismo nombre, debemos hacer algunas consideraciones generales que nos permitan definir en el tiempo y en el espacio la ubicación de ésta y su área de influencia.

Esta descripción se realiza de acuerdo a los antecedentes extractados de la época con el objeto de acercar al lector y situarlo en el contexto de aquélla. De esta forma referimos tanto a las localidades y poblados como a los fundos de importancia en ellas.

88

PEMUCO

El Diccionario Geográfico de la República de Chile publicado en 1899 por don F. S. Asta-buruaga lo define así: “*Villa del departamento de Yungay situada a 22 kilómetros de su capital la villa de Yungay. Yace en un pequeño valle poco distante de la rívera sur del río Diguillín y rodeada de alturas y quebradas selvosas. Contenía a esa fecha 1470 habitantes, tenía una Iglesia mediana, dos escuelas gratuitas, oficina de correos, telégrafo, Registro Civil y Municipalidad, que comprende el territorio de las subdelegaciones de Laureles, Pemuco y Relvún.*

Su primer asiento es de origen anterior a 1811, año en que, por el número de sus vecinos, se pretendía que se la erigiera en Villa. Pero después tuvo algún atraso, especialmente en el terremoto del 20 de Febrero de 1935 que arruinó varias poblaciones del sur. Creada en 1848 la Provincia de Ñuble a que pertenece, tomó un movimiento de adelanto y se le confirió el título de Villa por decreto de 1870”.⁽⁶⁾

Según el Breve Diccionario Enciclopédico Chileno de Historia-Geografía-Ciencias-Artes de don César Silva Cortés publicado en 1938, “*Pemuco, recibe tal nombre que proviene de la voz araucana agua o río del peumo*”. Contando a la fecha de dicha edición con 1665 habitantes.

Pemuco recibe el título de Ciudad el 11 de Diciembre de 1901. El cura párroco de la época era don José Belisario Carrasco.

A comienzos del siglo XX, en 1905, y según el Anuario Prado Martínez: única guía general de Chile de los años 1904-1905, “*los alcaldes en esa época eran los señores Alberto Valdés Errázuriz, Rudesindo Mardones y José María Martínez Rioseco. Los Regidores los señores Benedicto Guiñez, Manuel J. Riquelme, Alejandro Stevens (hermano de don Luis Fernando Stevens.), Abelardo Acuña y Eleuterio Stuardo. El Secretario Municipal don Manuel J. Baeza B. y el Tesorero Municipal don Arístides Sepúlveda G.*

Los alcaldes de Yungay, cabecera del departamento del mismo nombre y al cual pertenecía Pemuco entonces, eran los señores José Ham Vergara (esposo de doña Natalia Stevens C.) Leopoldo Cid, Vicente Mardones. El Secretario Municipal don Manuel Pertuzé.

Los subdelegados del Departamento de Yungay, eran los señores Guillermo Segundo Stevens, don Luis Fernando Stevens, Segundo Jara, Guillermo Ruiz, Francisco Desent, Francisco Sanhuesa, Lisandro Herrera, Juan Otárola, Ricardo Acuña M, Manuel Hurtado Lecaros, José A. Riquelme, y J. S. Otárola”.⁽⁷⁾

Los apellidos de las familias más antiguas y oriundas del lugar son entre otros; Herrera, Guiñez (Fernández Guiñez), Carrasco, Seguel, Troncoso, Betancourt, Olate, Vega, Astroza, Vallejos, entre otras tantas.

EL CARMEN

Según el mismo Diccionario Geográfico, F. A Astaburuaga lo define en esa época como “*Aldea del Departamento de Yungay situada a 35 kilómetros hacia el NO*



de su capital en la banda sur del río Diguillín. Contiene una pequeña Iglesia, dos escuelas gratuitas, estafeta y 1570 habitantes con los del contorno. Hase llamada Aldea del Palpal por un riachuelo vecino de ese nombre, y principió a formalizarse en caserío hacia el año 1855. El nombre es tomado de la advocación a la Virgen.”

PALPAL

El citado diccionario lo define de la siguiente forma: “*Corriente de agua de corto curso y caudal en el departamento de Yungay, tiene origen en la base occidental del cerro Calabozo, y de allí va hacia el O. a juntarse con el Diguillín por su margen austral a poca distancia al N. de la villa de Pemuco. El nombre es duplicación de pal, estaca para cavar*”.⁽⁸⁾

CARTAGO.

Localidad precordillerana situada a 22 kilómetros al oriente de la ciudad de Pemuco.

GENERAL CRUZ.

Estación de los ferrocarriles del Estado cuyo nombre se debe al General don José María de la Cruz insigne patriota en la época de la Independencia nacional. El lugar era cabecera de conexión del ferrocarril particular a Pemuco y su entronque a la red central. Junto al lugar existe un balneario a orillas del río Itata y se desarrolla un pequeño poblado.



Medalla Sociedad Nacional de Agricultura. Chile 1894

HACIENDAS Y FUNDOS EN LA ZONA DE PEMUCO HACIA EL SIGLO XIX Y COMIENZOS DEL SIGLO XX.

Según el Álbum de la Zona Central de Chile de informaciones agrícolas del autor don Juvenal Valenzuela O. publicado en 1923, y complementadas por otras fuentes, las propiedades agrícolas más destacadas, en la comuna de Pemuco, eran:

-Fundo Pemuco de 600 hectáreas, ubicado en Pemuco, de la Sucesión de don Manuel Hurtado Lecaros.

-Fundo Casablanca, de 3.300 hectáreas, ubicado en General Cruz, de la Sucesión de don Manuel Hurtado Lecaros.

-Fundo Camarico y Canelillo, de 1.820 hectáreas, en Cartago de la Sucesión de don Manuel Hurtado Lecaros.

Todos estos fundos, provienen del siglo XIX y eran propiedades de la familia de don José Joaquín Prieto Vial, es el caso de la original Hacienda Pemuco que el Gobierno de Chile le habría concedido en la primera mitad del siglo XIX por servicios prestados a la Patria. Pasando luego a las familias Valdés Lecaros, Valdés Errázuriz, Prieto Hurtado y sus Sucesiones.

-Fundo San Luis de Palpal, de 3.148 hectáreas de doña Natalia García de la Huerta, ubicado de Pemuco al oriente.

-Fundo Culenco, de 600 hectáreas de doña Natalia García de la Huerta. Ubicado en el oriente de Pemuco.

Estas Propiedades, también tienen un origen anterior al siglo XX y pertenecieron primitivamente a los ancestros de los propietarios, la familia Urrejola, que fueron los Méndez Urrejola, Arteaga Alemparte, Sánchez García de la Huerta y Méndez Sepúlveda

-Fundo San Miguel, de don Juan Serrano Squella, de 5.000 hectáreas, ubicado en General Cruz.

-Fundos El Rosal y San Pedro, de don Juan Serrano Squella, de 5.000 hectáreas, ubicados en General Cruz. La existencia de estos fundos también es anterior al siglo XX. Estos pertenecieron a la familia Serrano Squella, Serrano Palma, y sus sucesiones, Serrano Besa. etc. En parte de uno de ellos, actualmente, se levanta el complejo agroindustrial Orafti, de capitales belgas, destinados a la producción de inulina

-Fundo Pemuco, de don Luis Fernando Stevens, de 800 hectáreas, ubicado adyacente al pueblo de Pemuco, en su costado Sur poniente. Adquirido a don Joaquín Prieto Hurtado.

Este fundo conforma en conjunto con la Hijuela del Molino Palpal y otras 48 propiedades adyacentes y el Fundo Monteblanco a la Hacienda Palpal, de propiedad de don Luis Fernando Stevens, las tierras de que trata este capítulo, y que en total tenían una superficie de 2.000 cuerdas y comprendían gran parte del territorio situado entre el pueblo de Pemuco y el de El Carmen a ambos lados del camino público que los une.⁽⁹⁾



Descrito el ámbito espacial y temporal de las principales predios existentes en la época, diremos que el nombre que nos ocupa en esta reseña, y que don Luis Fernando Stevens, denominó simplemente Palpal, corresponde a un conjunto de tierras en que, como relataremos en las líneas siguientes, se incluye a la suma de fundos, heredades, predios, lotes y retazos que don Luis Fernando por herencia o por compra logró reunir en un todo. Este todo y que en la práctica conformaba una unidad de territorio tenía un sello propio que la diferenciaba de las haciendas tradicionales por sus características singulares. Ésta no solo satisfacía las necesidades internas sino más bien su énfasis estaba enfocado en la producción. Producción destinada a los mercados ubicados más allá de los límites de la zona dando trabajo a gran cantidad de empleados a los que siempre se les brindó beneficios y prestaciones desconocidas hasta entonces en los predios agrícolas de este sector geográfico.

Como consecuencia de lo anterior, a esta unidad de territorio, complementada con una pujante actividad industrial y económica y con un sello social privilegiado, nos referimos con la denominación de la “Hacienda Palpal de don Luis Fernando Stevens C”. o simplemente la “Hacienda”.

FORMACIÓN DE LA HACIENDA PALPAL

La constitución territorial de la Hacienda Palpal se describe en estas líneas haciendo referencia a los orígenes de los diversos predios que la conformaban, conjuntamente con las diferentes industrias anexas con que don Luis Fernando la implementó en la prosecución de la visión personal que tenía para ella.

HERENCIA DE DON WILLIAM STEVENS WHISTLER Y SU CÓNYUGE.

Como ya se señalara antes, al morir don William Stevens Whistler, padre de don Luis Fernando, dejó a sus hijos como herencia las siguientes propiedades:

- A su hijo mayor don Guillermo Segundo Stevens Caro, le heredó un molino en Yungay, la Hacienda Los Placeres y el fundo San José de 500 cuadras, ubicado en la entrada nororiente de la ciudad de Yungay.
- A su hijo don Alejandro Stevens Caro, le heredó, un molino situado en Los Ángeles, además de una heredad de tierras en esa zona
- A su hija doña Natalia Stevens Caro, le heredó la Hacienda Rucayó de 9905 hectáreas, ubicada en el sector Esperanza de Río Bueno.
- A su hijo menor don Luis Fernando Stevens Caro, le heredó la Higuera del Molino Palpal de 60 cuadras con la casa patronal, sus construcciones y el molino de cilindros que allí explotaba en las afueras de Pemuco en la rivera norponiente del río Palpal. Le heredó las propiedades de que era dueño en el pueblo de Pemuco y de El Carmen y que destinaba al funcionamiento de bodegas de frutos del país. Además de la gran propiedad habitacional que le heredara su madre doña Petronila Caro situada en Concepción y ubicada en calle Salas entre Chacabuco y Víctor Lamas, aparte de una bodega de frutos del país.

LA HIJUELA DEL MOLINO PALPAL Y SU PASADO.

Esta propiedad, que originalmente era de la cónyuge de don William Stevens W., doña Petrona Caro Riffo, correspondía a su vez a una hijuela de 60 cuadras que formaba parte de un fundo, y que había recibido como herencia de su padre. Fue administrada por don Williams, puesto que éste incursionó en la industria de la molinería, construyendo allí el Molino de cilindros Palpal que obtenía la fuerza motriz de las aguas del río Palpal.

En el pasado, en el periodo de la Colonia, estas tierras pertenecieron a la familia Riquelme, más exactamente a los padres de doña Isabel Riquelme y Meza, madre del libertador don Bernardo O'Higgins Riquelme. Según algunos historiadores, como don Domingo Amunátegui Solar y el novelista histórico don Jorge Inostroza, el prócer habría nacido en este lugar y no en Chillán Viejo.⁽¹⁰⁾ Teoría que no parece extraña si se considera la imposibilidad de que un funcionario al servicio de la corona se pudiera unir con una criolla en ese tiempo por disposición o real cédula. Considerándose que la mejor forma de ocultar la vulneración de esta obligación era dar a luz lejos de la ciudad en donde se expondría con mayor publicidad la veracidad de un embarazo prohibido.

En el pasado colonial la heredad era de propiedad de don Simón Riquelme de la Barrera y Goycochea, padre de doña Isabel Riquelme y Mesa, y abuelo materno del ilustre Libertador. Esta heredad de Palpal, que le correspondiera como única herencia, consistente en 400 cuadras, fue vendida por sus hijos; don Manuel y don Estanislao Riquelme por escritura pública ante el Notario Zenteno de Santiago suscrita el 15 de Junio de 1811 a su vecino don Manuel Puga, quien poseía 1.000 cuadras colindantes, abandonando los Riquelme y Mesa desde entonces estas tierras familiares. Sin embargo, aún quedan en la zona personas de ese apellido que dicen ser familiares del Libertador, apellido que probablemente adoptaron por la costumbre de adscribir los antiguos



Doña Isabel Riquelme y Meza.(1758-1839)



Don Bernardo O'Higgins Riquelme, Libertador de Chile.



General don José Joaquín Prieto Vial.
Presidente de la República de Chile. (1831-1841)

inquilinos al apellido de los dueños de la tierra a la que servían, o por provenir de alguna rama natural cuyo tronco pudo haber sido reconocido.⁽¹¹⁾

En la heredad de Palpal de los Riquelme que quedaba en la ruta de Chillán hacia la recién fundada ciudad de Los Ángeles, el Gobernador de Chile, don Ambrosio O'Higgins, pernoctó muchas veces dada la amistad que le unía al abuelo de su hijo Bernardo. Es allí en donde conoce a la joven Isabel y según algunos historiadores, la joven habría sucumbido a los encantos del Gobernador y de esta manera nuestro máximo prócer fuera allí concebido. Otros historiadores, como Jaime Eyzaguirre, sostienen incluso este lugar como la

tierra natal de don Bernardo O'Higgins en donde nace para convertirse en el forjador de nuestra República.⁽¹²⁾

Fuera de la heredad de la familia Riquelme en Palpal, tenía otra parte don Gregorio Alemparte padre de don José Antonio Alemparte Vial, insigne patriota penquista. Esta propiedad o estancia de Palpal tenía 5.000 plantas de viñas y fue hipotecada hacia 1824 a fin de financiar la casa adquirida en Santiago por la familia Alemparte en su cambio desde Concepción a la capital. Posteriormente, la heredad de Palpal fue vendida por sus herederos.⁽¹³⁾

EL FUNDO PEMUCO Y SU PASADO.

Don Luis Fernando continuó en la industria molinera creada por su padre con la explotación del molino Palpal, el cual, por la calidad de sus productos y la exportación de éstos, le produjo ingentes ganancias. Don Luis Fernando Stevens fue invirtiendo dichas utilidades en la compra de 48 lotes de tierras, de diferentes extensiones que se encontraban adyacentes a su hijuela.

Al mismo tiempo, adquirió el *fundo Pemuco*, a don Joaquín Prieto Hurtado y a la sucesión Valdés Lecaros, fundo ubicado en el acceso norponiente del pueblo del mismo nombre de una extensión de 800 hectáreas.

El fundo Pemuco originalmente, en el siglo XVIII, fue de propiedad de don Andrés Hurtado y Castaño, a quien le fuera secuestrado por el Gobierno Patriota en el período de la Independencia nacional por su calidad de español realista, quien se autoexilia en Perú durante dichos acontecimientos históricos.

Fue entonces que don Bernardo O'Higgins, como Director Supremo de Chile, al reconocer la gran labor patriótica del General don José Joaquín Prieto Vial, dicta el siguiente decreto;

Santiago, diciembre 5 de 1821

Siendo deber tan esencial de la buena administración castigar los crímenes, como premiar las virtudes, el Supremo Gobierno dejaría un vacío a este deber sagrado si no reconociera el mérito del Brigadier don Joaquín Prieto, a quien no solo debe el Estado recientemente sus glorias sobre las Vegas de Saldías, la extinción del bandolaje del sud y la pacificación de la provincia de Concepción, sino las mayores economías del Tesoro y la seguridad en todo el país, que amagada por la combinación de los pérfidos Carrera y Benavides estuvo inminentemente expuesto a la convulsión más desastrosa; por tanto, y usando

las facultades supremas que me dispensa la Constitución, vengo en conceder a este General benemérito de la Patria, y que por su defensa perdió las valiosas propiedades heredadas de su familia en la propia provincia de Concepción, la hacienda de Pemuco, secuestrada al español prófugo don Pablo Hurtado, en toda propiedad y dominio y libre de pensión, reconocimiento o hipoteca que, caso de ligarla, se traspasaran a otros fundos de los secuestrados por virtud de este decreto, de que se tomara razón por el Tribunal de Cuentas y Tesorerías General y Principal de Concepción. Transcribese al Intendente de la Provincia y al agraciado, imprimase y archívese.

O'Higgins—Vial⁽¹⁴⁾

De esta manera, el fundo Pemuco pasa a manos de quien fuera futuro Presidente de la República de Chile entre 1831 a 1836; don José Joaquín Prieto Vial y sus descendientes. Su hijo, Joaquín Prieto Warnes casa después con doña Primitiva Hurtado Alcalde, descendiente directa y nieta del español Pablo Hurtado, a quien le fuera secuestrado el Fundo Pemuco y concedido al General don J. Joaquín Prieto en recompensa por sus servicios a la patria.

De esta forma, el fundo Pemuco queda en manos de las dos familias que serían sus dueños hasta pasar a don Joaquín Prieto Hurtado en la tercera generación que amalgama en su persona a ambas historias familiares en la propiedad del fundo. Posteriormente, dicho fundo es vendido por el Sr. Joaquín Prieto Hurtado, adquiriendo la parte del fundo correspondiente a 800 hectáreas que se ubicaban hacia el sector del camino a General Cruz a don Pascual Guíñez Rivas, agricultor y ex Alcalde de Pemuco⁽¹⁵⁾, y vendiendo la otra parte de 800 hectáreas que rodean al pueblo de Pemuco por su lado poniente hasta el río Palpal a don Luis Fernando Stevens C.

Con posterioridad, y más hacia el norte de sus tierras, el Sr Stevens adquirió por sucesivas compras, el predio *Dañicalqui*, *El Coironal*, *Las Corontas*, *Labraña* y el *fundo Monteblanco*, de 476 cuadras el último, ubicadas en el sector sur del

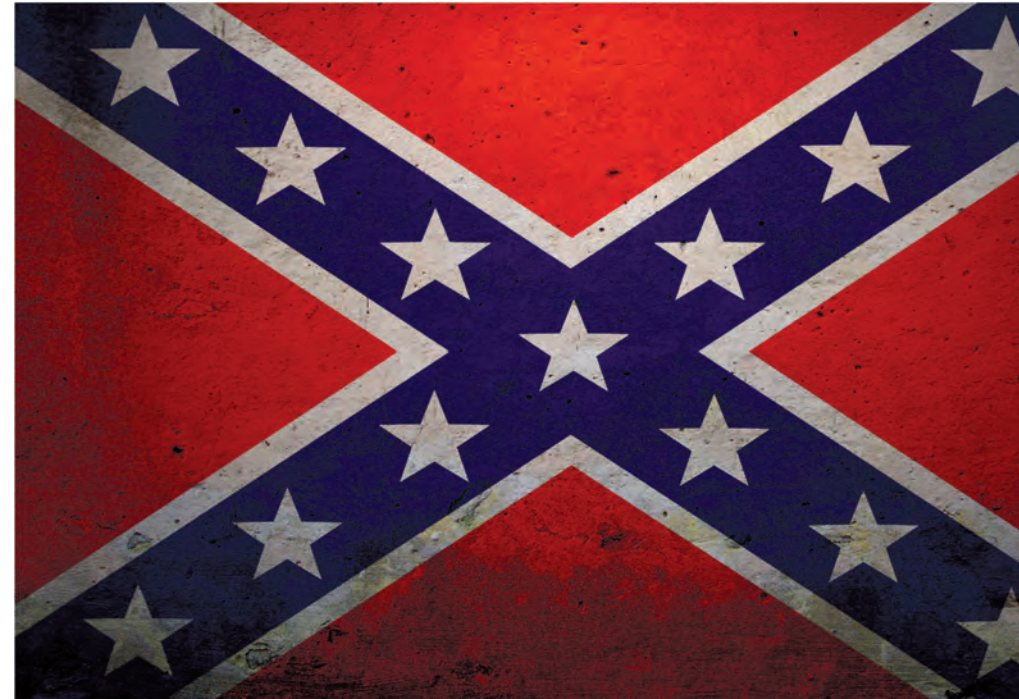


pueblo de El Carmen. De esta manera, todas las propiedades heredadas y compradas por don Luis Fernando Stevens y que conformaban entre todas una unidad de 2.000 cuadras de tierras aproximadamente dieron forma a lo que era la *Hacienda Palpal de don Luis Fernando Stevens C.* y a la cual siempre llamó cariñosamente como Palpal.

Como consecuencia de su ubicación geográfica, y pese a que la mayor parte de su territorio estaba ubicado al Norte del río Palpal y correspondía a la comuna de El Carmen, por la cercanía del núcleo principal de industrias ubicados en la Higuera Molino Palpal con el pueblo de Pemuco, esta Hacienda siempre influyó de preferencia y por cercanía en Pemuco y su gente.

LA IMPORTANCIA DEL NOMBRE PALPAL PARA DON WILLIAM STEVENS W.

Como lo dijimos, no solo con esta tierra y su denominación original de Palpal, nombre que proviene desde la Colonia y que en lengua mapudungun significa *pal= estaca para cavar*, había simpatía. El lugar significó el comienzo de una nueva vida, en una tierra lejana a las raíces paternas, y en las cuales se asentó la primera industria de don William Stevens W., con el objeto de una permanencia definitiva en ésta, la que sería su nuevo hogar. Una tierra que sería para su descendencia el entronque definitivo con ella y que con trabajo y visión se convertiría en un verdadero polo y ejemplo de desarrollo para la tranquila vida de los habitantes de sus alrededores. Una tierra, que don William Stevens le tendría un especial cariño y amor hasta el fin de sus días. El nombre de Palpal lo identificó para siempre. En efecto, para don William se produjo una conexión especial dada su historia personal y familiar. Para su idioma natal, el inglés, la palabra *Pal*, significa *compañero, compadre, pero también significa confederado*. Así, para él, Palpal significaba compañero confederado,



Bandera norteamericana de los estados confederados en la Guerra de Secesión. (1861-1865)

significación que convirtió a esta tierra en su compañera por siempre, tierra que siempre le respondía con sus frutos por una parte, y le recordaba permanentemente, por otra, a su natal Virginia y el motivo de su llegada a este lugar del mundo. En reconocimiento a esta dualidad conceptual y lo que el nombre significaba para su padre y su familia, don Luis Fernando Stevens se refirió siempre al conjunto de sus tierras simplemente como Palpal.⁽¹⁶⁾

EL FUNDO PEMUCO PROPIEDAD DE DON LUIS FERNANDO STEVENS C.

El fundo Pemuco, de 800 hectáreas, adquirido por don Luis Fernando Stevens a don Joaquín Prieto Hurtado y su sucesión, estaba ubicado adyacente al pueblo de Pemuco en el costado norponiente del acceso a éste y su territorio se extendía por el norte hasta el puente que cruza el río Palpal en el camino público a Chillán. Su entrada sur y sus construcciones están ubicadas por calle Av. Méndez al fondo, en lo que ahora es la cancha de carreras que lleva el nombre de don Luis Fernando Stevens. Fundo que hoy día es propiedad de la descendencia de su nieto; don Emilio Bórquez Stevens. Aun se aprecian los enormes eucaliptos que don Fernando introdujo en la zona, y que utilizara en forma tan característica en sus tierras de la Hacienda Palpal para delimitar los potreros y sus tierras.

96

Los padres de don Emilio denominaron a la hijuela del fundo Pemuco de 400 hectáreas con el nombre de Fundo Santa Guillermina, en recuerdo de su señora madre doña Guillermina Stevens Bassalet, casada con su padre don Emiliano Bórquez Lantaño. Esta Hijuela, de una superficie de 400 hectáreas, la recibió doña Guillermina en la partición de las herencias quedadas a los fallecimientos de sus padres; don Luis Fernando y su Sra. madre doña Ofilia Bassalet de Stevens.

La otra mitad o hijuela del fundo Pemuco, también de 400 hectáreas, está ubicada hacia el norte y adyacente al Fundo Santa Guillermina, y que limitaba con el estero Dollinco, le correspondió, en la partición de la herencia de don Luis Fernando, a su hija doña Orfelina Stevens Bassalet quien era casada con el industrial don Julio Mutis Saldés.

Esta hijuela continuó llevando el nombre original del fundo Pemuco y explotada por varios años por sus descendientes hasta que fue vendida por los

herederos de éstos; la familia Mutis Stevens a don Nefthalí Segundo Guiñez Vallejos en los años sesenta, conservando hasta hoy el primitivo nombre de “Fundo Pemuco”, actualmente la familia Guiñez Pino.

Algunos nombres de los potreros con que don Luis Fernando los denominó perduran hasta hoy, tales como El Pícaro, Londres, Paris, Quinta de los nietos o Bosque de Castaños, El bosque del Hipo, Tinaja, Talca, Vega Clara, Sauleria, Piedra Baya, Cerro la perdiz, Porongo, La mina, Pan de Azúcar, Potrerillos, La viña, La Leonera, etc.

EL FUNDO MONTEBLANCO.

El fundo Monteblanco, fue adquirido por don Luis Fernando en Concepción a doña Elena Galán Galán en el año 1907. Este fundo tenía primitivamente sólo 100 cuadras, superficie que fue aumentada por don Luis Fernando mediante la anexión de otros predios, como el predio El Coironal y las Corontas, además de otros retazos de menor tamaño, El fundo Monteblanco llegó así a tener 476 cuadras, de las cuales 90 eran de viñas y el resto era destinado al cultivo de cereales y praderas.

En el período Colonial las tierras del predio original del fundo Monteblanco fueron de propiedad de la Orden religiosa de Los Dominicos, destinándolo, esta orden, a trabajos y retiros de sus miembros. Este fundo está ubicado al norte del predio conocido como Labraña, hoy Fundo San Fernando de actual propiedad de los descendientes de la hija de don Luis Fernando, doña Hilda Stevens Bassalet, casada con el Dr. Luis Sandoval Rivas; la familia Sandoval Stevens y su nieto Paulo Andrés Basterrica Sandoval, quien actualmente lo explota, el cual era parte también de la Hacienda Palpal.

Este fundo abarcaba el territorio adyacente a las otras porciones de propiedad de don Luis Fernando Stevens y que formaban parte de su Hacienda



Don Emiliano Bórquez Lantaño, esposo de doña Guillermina Stevens Bassalet de Bórquez.

Palpal. El predio Monteblanco estaba muy cerca de El Carmen por el límite sur del pueblo. El fundo Monteblanco, fue heredado por los hijos de don Luis Fernando; don Raúl, don Walterio, don Reinaldo y doña Hilda Stevens B. Pasando exclusivamente a propiedad de don Raúl, Reinaldo y Walterio Stevens B, por cesión que su hermana doña Hilda Stevens Bassalet les hiciera.

El predio Fundo Monteblanco fue vendido finalmente a don Heriberto Carrasco Carrasco. El fundo mantuvo su extensión original hasta principios de los años setenta del siglo pasado en que fue expropiado por la Corporación de Reforma Agraria que propició el gobierno de la época, quedando en poder de sus hijos sólo la reserva, la que actualmente está en manos de su hijo Ernesto Carrasco Sepúlveda por su sucesión.



Don Emiliano Bórquez Lantaño en el fundo Pemuco, hoy Santa Guillermina.

LOS PREDIOS LABRAÑA, DANQUILCO, Y PILLUCO, ACTUAL FUNDO SAN FERNANDO.

Como ya se indicó, don Luis Fernando, a través de compras a diferentes propietarios de terrenos de diversos tamaños, pero todos adyacentes entre sí, conectó sus fundos Pemuco y Monteblanco mediante tierras agregadas en parte a cada uno de ellos. De esta forma, incorporó al fundo Labraña, como parte de la hacienda, lo que hoy es el Fundo San Fernando quedando en la práctica este último entre los referidos fundos Pemuco y Monteblanco.

El predio Danquilco también pasó a ser parte del fundo San Fernando de doña Hilda Stevens, al igual que parte del predio Pilluco compartido este último con el fundo Pemuco. Así lo estableció en vida don Luis Fernando, para la administración, y se mantuvo en las adjudicaciones que se hicieran los herederos de don Luis Fernando y doña Ofilia Bassalet de Stevens en el juicio de partición de la herencia. En estos predios había algunas viñas y era destinado al cultivo de cereales y de praderas, tenían derechos de agua del canal Temuco y el conducto del agua se hacía por medio de canales y canoas aéreas, las últimas se destruyeron en el terremoto del año 1939.

Algunos nombres de potreros designados por don Luis Fernando aún perduran en Labraña, nombres como Curicó, San Fernando, El Maqui, se han mantenido en el tiempo hasta hoy.

Este conjunto de predios, que la heredera de don Luis Fernando, su hija Hilda Stevens Bassalet, denominó Fundo San Fernando, en memoria de su padre, tiene una extensión de 190 cuadras. Fue explotado por ella y su marido; el Dr. Luis Sandoval Rivas y, posteriormente, por su hija Teresa Sandoval Stevens y su marido don Juan Héctor Basterrica Del Canto. Actualmente, el referido fundo San Fernando es de propiedad de la descendencia de doña Hilda Stevens Bassalet; sus hijas Alicia Pilar y Teresa Gabriela Sandoval



Dr. Luis Sandoval Rivas, esposo de doña Hilda Stevens Bassalet de Sandoval, dueña del Fundo Labraña, hoy Fundo San Fernando. (Archivo familia Sandoval Stevens.)



Stevens y su nieto Paulo Andrés Basterrica Sandoval. Este último les adquirió sus participaciones al Dr. Fernando Sandoval Stevens, a doña María Hilda Sandoval Stevens y a doña Helia Sandoval Stevens, sus tíos maternos.

Cabe señalar que el bisnieto de don Luis Fernando Stevens, don Paulo Andrés Basterrica Sandoval es un pionero en Ñuble en la incorporación de tecnologías de riego y las faenas agrícolas de reconocida trayectoria en el medio de Ñuble. Así, en el Fundo San Fernando, ha realizado mejoramiento de tierras y plantado diversos huertos de especies como Arándanos, espárragos y frambuesa, aplicando innovadores métodos de canalizaciones, drenajes, acumuladores de aguas e instalando los primeros equipos de alta tecnología en riego en la zona.

**OTRAS COMPRAS HECHAS POR DON
L. FERNANDO STEVENS Y QUE ERAN PARTE
DE LA HACIENDA PALPAL.**

Vendedor	Predio	Año.
Elena Galán G	Fundo Monteblanco	1907
Viviano Labraña	Pilluco	1913
Aniceta Astroza	Pilluco	1913
Robustiano Chávez	Pilluco	1913
María Daniela Vega Vda. de Labraña	Pilluco	1919
Pascuala Solís vda. de Salazar	Pilluco	1925
María Carlota Rubilar de Saldías.	Pilluco	1912

Guillermo Segundo Henríquez Bello	Pilluco	1925
José Hilario Henríquez A. José Hilario Bello.	Pilluco	1925
Carmen Bello Vda. de Henríquez y Francisca Bello Vda. de Fuentes.	Pilluco	1925
Martiniano, Domingo, Nicolás Henríquez Herrera, Manuel Arístides, Pedro José, Nicolás y Mercedes Herrera Henríquez.	El Coironal	1924
Hermenegildo Rubilar Mardones.	El Coironal	1926
Suc. Pascual Millar.	El Coironal	1925
Elvira San Martín vda. de Bravo.	Las Corontas	1925
Pedro Antonio y Concepción Henríquez.	Las Corontas	1922
Juan Ángel Salazar	Danquilco	1912
Justina Dávila vda.de Rubilar.	Danquilco	1912
Ercilia y Serapio Dávila y otra.	Danquilco	1913
Guillermo Riquelme Astroza. Filomena Riquelme Astroza.	Danquilco	1913
Benito y Gregorio Herrera Herrera.	Danquilco	1913
Amadeo Godoy.	Danquilco	1913
Rosario Bravo Riquelme	Danquilco	1915
Tránsito Dávila vda. de Astroza.	Danquilco	1916



Construcciones en Labraña, hoy Fundo San Fernando.
(Archivo familia Sandoval Stevens.)

Candelario Sepúlveda.	Danquilco	1916
María Gertrudis Salazar	Danquilco	1918
Francisco Martínez.	Danquilco	1919
Domingo, Crescencia, Rosa y Francisca Salazar Ormeño	Danquilco	1919
Juan Ángel Salazar.	Danquilco	1921

Esta nómina de adquisiciones de propiedades realizadas por don Luis Fernando Stevens no está íntegra, ya que los registros de propiedades del Conservador de Bienes Raíces de Yungay, departamento al que pertenecían entonces Pemuco y El Carmen, fueron totalmente destruidos producto de un incendio en la década de los años sesenta del siglo pasado. Los antecedentes de 28 de las 48 porciones compradas por don Luis Fernando y la información que se proporciona en esta lista, se obtuvo de las escrituras de compraventa originales que aún están en poder de la familia Sandoval Stevens.⁽¹⁷⁾

Del examen de las referidas escrituras públicas se desprende que don Luis Fernando, no sólo compraba en persona, sino que además tenía apoderados encargados especialmente para que adquirieran para él. Así, comparecen comprando para don Luis Fernando Stevens, don Rigoberto Hernández, don Pedro María Vargas y don Rafael Mutis P. En varias de las compraventas revisadas así se comprueba.



ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y AGRÍCOLAS EN LA HACIENDA PALPAL Y SUS CONSTRUCCIONES.

EL MOLINO DE CILINDROS DE PALPAL.

Este Molino lo construyó el padre de don Luis Fernando, don William Stevens W, en la Higuera Molino Palpal. El edificio en que funcionaban sus instalaciones estaba en la ribera del río Palpal en el acceso norte del pueblo de Pemuco muy próximo al puente que hoy cruza el río en el actual camino de Chillán a Yungay.

Su edificio estaba inserto dentro del complejo de construcciones principales de la Hacienda Palpal y sus maquinarias estaban dispuestas en los cuatro pisos de su edificación. Éste tenía piso asfaltado con bitumen y sobre aquél funcionaba un ingenioso sistema de carritos empotrados en líneas de riel insertando sus ruedas para deslizarse por ellos. Sistema utilizado para el traslado de los insumos y productos hacia las bodegas y patios de carga.

El mecanismo de molienda funcionaba mediante el accionamiento de una turbina ubicada en el canal propio que obtenía la fuerza de las aguas extraídas del río Palpal. Este mecanismo proporcionaba la fuerza motriz necesaria para producir gran cantidad de productos de muy buena calidad. Pero, además, la turbina generaba energía eléctrica que don Luis Fernando utilizaba para suministrarla a su casa patronal, fábricas, sus construcciones y a las habitaciones de sus inquilinos. Dotaba también de energía eléctrica a las construcciones del fundo Pemuco, a la estación de su ferrocarril particular en Pemuco y a buena parte de este pueblo como me referiré más adelante.

Para generar esta energía, el Molino utilizaba un volumen de agua equivalente a 800 litros por segundo y sus derechos se encontraban inscritos en el Conservador de Bienes Raíces de Yungay con el número 151, a fojas 52 del Registro de Propiedades del año 1885 a nombre de don Guillermo Stevens

W. y adjudicados a su muerte a don Luis Fernando, derechos que después pasaron a la sucesión de este último.⁽¹⁸⁾

En esa época, el encargado del funcionamiento, del personal y de su producción era el Sr. José de la Rosa Sepúlveda Anguita.

El Molino Palpal gozaba de un gran prestigio en la región y el país. Producía harina, harina flor, además de subproductos que, por su calidad, gozaban de gran demanda. Aún se recuerda por los más antiguos las interminables filas de carretas cargadas con trigo que llegaban provenientes de distintos lugares de la provincia de Ñuble con el objeto de vender sus producciones al molino. Según recuerdos de testigos de la época, estas filas de carretas esperaban hasta dos semanas para obtener el turno de recepción de su carga, lo cual ofrecía un espectáculo único en la zona. Habría que imaginarse el enorme ajeteo y movimiento de personas que esto involucraba.

A la molienda de trigo, don Luis Fernando implementó una fábrica de quaker que era una novedad en la zona en esos años. Estos productos se destinaban a la venta nacional en las bodegas propias de Santiago, Valparaíso y Concepción, además de la venta en depósitos locales en Chillán, Pemuco y El Carmen.

Don Luis Fernando Stevens, aparte de la venta nacional, exportaba una importante parte de su producción al exterior mediante las bodegas de embarque que tenía en Tomé y Talcahuano.

El molino funcionó en vida de don Luis Fernando, con el nombre comercial de *Molino de cilindros Palpal de Fernando Stevens*. A su muerte el molino siguió funcionando con sus herederos bajo la razón social *Molino de cilindros Palpal de Stevens Hermanos*, cuya administración general estaba a cargo de su hijo don Eduardo Stevens Bassalet. En la zona se conocía simplemente con los nombres de Molino Palpal o Molino Stevens.⁽¹⁹⁾



Faenas agrícolas en el Fundo San Fernando. 2013. (Archivo Paulo Basterrica Sandoval.)



LAS CONSTRUCCIONES DEL MOLINO PALPAL Y SUS BODEGAS.

Estas eran las principales construcciones industriales de la Hacienda y estaban ubicadas a un costado del río Palpal junto al canal que surtía de agua a la turbina en la ribera oriente. El edificio del molino de cuatro pisos y sus bodegas anexas estaban cercanas a la casa patronal y sólo las separaba un enorme patio de circulación, en donde transitaban las numerosas carretas cargadas con trigo para su venta como también las propias destinadas para el traslado del trigo producido por la misma Hacienda. Había un enorme movimiento de gente que por allí se desplazaba.

La construcción albergaba todos los sistemas de enormes cilindros, de engranaje y poleas transportadoras, de cedazos y ensacadoras a través de sus diferentes niveles, contaba con energía eléctrica proporcionada de su propia turbina. En el edificio, como ya se dijo, se desplazaban desde y hacia las bodegas el trigo y la harina, mediante un sistema de carritos insertos en rieles. El piso de estas construcciones estaba asfaltado con bitumen por razones higiénicas.

En el molino estaban ubicadas las oficinas de recepción en donde ingresaban las muestras del trigo para ser medidas en su peso específico y la humedad, por un inspector. Pasando este control el trigo era pesado en unas enormes romanas para ser guardado en bodegas a la espera de su utilización.

La oficina del Molino Palpal contaba, junto con la casa patronal, del primer y único sistema de teléfono de Pemuco a comienzos de 1900, un servicio indispensable para las transacciones comerciales, además, contaba con una dirección telegráfica. Los sacos de harina elaborados en sus diferentes tipos ya sea harina normal o harina flor, una vez llenados, eran marcados con el símbolo del disco del Molino Palpal con tinta azul o roja Mediante el uso de una imprenta que dejaba el disco estampando su origen de fabricación. Una vez terminado este marcaje se guardaban en las bodegas anexas, desde don-



Membretes utilizados en papelería del Molino Palpal. por don Luis Fernando Stevens y luego por su sucesión Stevens Hermanos.(Archivo del autor.)

de esperaban para ser trasladados por carretas hacia Pemuco a la estación del ferrocarril particular para llevarlos a General Cruz y desde allí hacia las diferentes bodegas para la venta nacional como también para las bodegas de embarque y exportación. Dentro del edificio del molino el personal, compuesto por receptores, cargadores, ensacadores etc., ejecutaba sus labores cuidando que la calidad de los productos fueran la mejor. Por ello, el molino Palpal siempre gozó de un enorme y merecido prestigio como el más grande molino industrial de la región.

Este molino continuó funcionando hasta el año 1950, año en que fue destruido totalmente por un gran incendio. Hoy día, como testigo de su existencia, aún está la enorme turbina que generaba la energía para su funcionamiento.⁽²⁰⁾

PERSONAL QUE TRABAJABA EN EL MOLINO PALPAL.

104 A continuación, se mencionan sólo algunos de los muchos empleados del Molino de aquella época que aún se mantienen en el registro de la memoria. Estos datos fueron proporcionados por don Orlando Betancourt, familiar de don Leopoldo Betancourt Henríquez, uno de los antiguos empleados del Molino.⁽²¹⁾

CONTADORES:

Don Arnoldo Ruiz.

Don Germán Rivas Neira.

JEFES MOLINEROS.

Don José de la Rosa Sepúlveda. Al que cariñosamente los trabajadores llamaban “el papá Rosa” y también “el Curicó”.

Don Juan Zapata Ramírez.

EMPAQUETADORES:

Clemente Vallejos.

Abelardo Rubilar Rubilar.

Francisco Sandoval.

Leopoldo Betancourt Henríquez.

José Zapata Godoy

Domingo Godoy Sepúlveda

Reiner Sandoval.

Manuel Roa (padre)

Manuel Roa (hijo)

Rodolfo Sepúlveda Saldias.

Carmelo Zapata Godoy.



Sobre con membrete del Molino de cilindros Yungay perteneciente a don José Ham Vergara, esposo de doña Natalia Stevens Caro. Molino posteriormente adquirido por don William Stevens a la muerte del Sr. Ham. (Archivo del autor.)



Jinetes y automóviles en las afueras del Molino Palpal. 1928.
(Archivo familia Sandoval Stevens.)

Mención aparte, debe de recordarse al joven Jovino Stuardo Sepúlveda, quien falleció a la temprana edad de 13 años a causa de un infortunado accidente en la turbina del Molino, la que con sus engranajes atrapó la manta que llevaba puesta con consecuencias fatales para él. El joven Jovino realizaba algunas tareas en el Molino acordes con su edad acompañando a su padre en sus labores.

FLETEROS CARRETEROS.

Era el personal encargado de trasladar la harina y otros productos de las factorías y bodegas de la Hacienda en carretas, hacia la estación del ferrocarril de Pemuco para que el tren los trasladara a la estación de General Cruz y desde ahí hasta los diferentes destinos nacionales.

José Mercedes Sandoval.

Marcos Betancourt Henríquez.

Salustio Rodríguez.

Santiago Rodríguez Fernández.

Ismael Rubilar.

Luis Olate.

Alejandro Rubilar.

Aviso de venta de Harina del Molino Palpal en Chillán aparecido en el diario La Discusión de Chillán 1908

Vendo
ESPARRAGOS
Madera diferentes dimensiones
Harina -flor molino Pal-Pal
Leche de la vaca entre 8 y 9 de
la mañana Cañada oriente frente a calle
Gomero
Alberto Wittke.
10-3-1m-am

LA FÁBRICA DE QUAKER, SELECCIÓN DE SEMILLAS Y SUS CONSTRUCCIONES.

Las construcciones en donde se elaboraba la avena quaker, estaban ubicadas contiguas al edificio del molino y en ellas se contenía la maquinaria que pelaba la avena y la partía con sus poleas y mecanismos, y la línea de producción hasta que el producto final era envasado. La producción y su materia prima eran guardadas en una bodega esperando ser trasladada a los centros de venta en el caso de la primera o para guardar la avena que se procesaría.

La máquina que seleccionaba las semillas de granos y cereales estaba ubicada en esta bodega, pero separada interiormente. Aquí se seleccionaban los cereales y granos para luego ser envasados en espera de su utilización en el periodo de siembra de los cultivos de trigo, avena y maíz y otros, que se realizaban en grandes extensiones de la Hacienda.⁽²²⁾

LA GENERACIÓN ELÉCTRICA EN LOS PROCESOS INDUSTRIALES Y EL SUMINISTRO A PEMUCO

Si bien la generación eléctrica, producida por las turbinas del Molino Palpal, fue suficiente para dotar de este servicio a casi todas las construcciones más importantes de la hacienda y proporcionar gratuitamente de alumbrado a gran parte del pueblo de Pemuco, don Luis Fernando nunca le dio directamente el sentido de una explotación netamente económica con fines de lucro sino más bien la consideraba como un aporte práctico y útil a sus construcciones y a la eficiencia de sus procesos productivos.

Por otra parte, perseguía la consecución de un compromiso social altruista consistente en dotar de alumbrado al pueblo de Pemuco. Esta última decisión la tomó siempre desde una perspectiva personal que resultare en

una obra de bien común en su relación de vecino participativo y comprometido con la comunidad de este pueblo cercano. Debemos recordar que de Pemuco provenía gran parte de la mano de obra de la Hacienda y en el pueblo vivían sus familias.

En este tema eléctrico hay que señalar y recordar que el hermano de don Luis Fernando, don Guillermo Stevens Caro quien desarrollaba actividades industriales en el pueblo de Yungay, pueblo cabecera del Departamento de igual nombre y por ende de mayor tamaño en población, explotó económicamente esta actividad. Generaba electricidad producida por el molino de cilindros de que era dueño en aquel pueblo. Para ello creó la empresa de generación eléctrica que se conoció con el nombre de “Empresa Eléctrica de Yungay del Ñuble”. Empresa que, a comienzos del siglo XX, en 1916, junto a otras 22 empresas eléctricas de Chile, concurrió a la fundación de la “Asociación de Empresas Eléctricas de Chile”.⁽²³⁾

Con el desarrollo empresarial de esta actividad por don Guillermo se concretó, en parte, el anhelo de su padre, don William Stevens, de dotar de energía eléctrica a gran parte del Departamento de Yungay a través de generadores activados por las turbinas hidráulicas de sus diversos molinos. Sin embargo, como hemos hecho mención, don Luis Fernando, debido a la escasa población del pueblo de Pemuco en la época que hacía poco rentable dicho negocio, no lo explotó económicamente, sino más bien su finalidad era sólo altruista dotando a la población de Pemuco de luz eléctrica de manera gratuita.

La utilización de esta actividad por parte de don Luis Fernando sin fines de lucro se destaca de esta manera, por la gran utilidad que el servicio eléctrico prestó en la Hacienda y el pueblo de Pemuco, aporte gratuito y voluntario, que aún se recuerda por las familias de los más antiguos habitantes del pueblo.⁽²⁴⁾



LA INDUSTRIA VITIVINÍCOLA EN LA HACIENDA PALPAL.

Tal como lo señaláramos anteriormente, las viñas existentes en sus fundos Pemuco, Monteblanco y Labraña, tenían en conjunto una superficie plantada en producción de 30 cuadras en el fundo Pemuco y de 90 cuadras entre el fundo Monteblanco y Labraña. Existían otras viñas diseminadas en diferentes sectores de toda la Hacienda de tamaño más pequeño.

De estas 120 cuadras de viñas de la Hacienda, se obtenía una producción promedio anual de 30.000 arrobas de vino, esto es considerando el volumen de 32 litros por arropa, aproximadamente 1.000.000 de litros de vino, los que eran destinados a la producción de vino a granel como también al envasado y embotellado. Destacándose la producción de vino añejo, de oporto, de Champaña y chacolí.

La producción de vino a granel era vendida a otras viñas del norte, como también a compradores locales de Pemuco y El Carmen como don J. Manuel Fuentes M. quien aparece comprando a la sucesión en el año 1930. 15.000 arrobas de vino al representante de la sucesión, don Eduardo Stevens B. según contrato tenido a la vista.⁽²⁵⁾

La elaboración del vino se hacía en lagares propios que se encontraban en las diferentes bodegas de la Hacienda. La bodega principal, que contenía los enormes lagares de cemento, estaba ubicada en la Hijuela Molino Palpal, anexa a la fábrica de bebidas gaseosas que don Luis Fernando tenía en funcionamiento. Además, tenía otras bodegas ubicadas en el Fundo Monteblanco y Labraña.

De la producción, se reservaba una partida especial que era usado en las misas que se celebraban en la capilla de Pemuco por el cura párroco de la época.

Según el testimonio recogido de doña Hilda Stevens B. se expresa *“el vino de misa que mi padre producía era muy dulce, y el Domingo, el Sacerdote siempre almorzaba con nosotros después de los oficios”*.



107

Las cepas de viña, eran principalmente uva país que provenían de tiempos coloniales. No obstante don Luis Fernando también plantó cepas nuevas para la zona como el Cabernet y Chardonay.

Con el objeto de hacer más expedita la producción y venta de sus productos, don Luis Fernando destinó una hermosa residencia para que fuera habitada permanentemente por el Inspector de Alcoholes del SII, en ese tiempo un Sr. de apellido Bravo y su familia. Esto era necesario para que el Inspector de Alcoholes pudiera certificar el impuesto de la importante producción de la industria en forma rápida y eficiente. La obligación impositiva de gravar los alcoholes producidos provenía desde 1902, año en que el Estado de Chile impuso esta carga a las producciones de todo el país.

La casa del Inspector de Alcoholes estaba ubicada en una altura en el costado sur poniente del actual camino de Chillán a Yungay, muy próximo a la ribera sur del río Palpal. Esta misma construcción fue remodelada y convertida en la hermosa casa patronal del fundo Pemuco de la heredera de don Luis Fernando, doña Orfelina Stevens y su marido don Julio Mutis S. quienes, reutilizaron esta construcción convirtiéndola en la casa patronal, embelleciéndola con elegantes muebles heredados de la familia y un hermoso jardín con una pileta con fuente de agua. La casa tenía una hermosa vista al río y al camino público a Yungay por un lado y a sus tierras por el otro.⁽²⁶⁾

En esta casa también se vivió una intensa vida social, recibiendo muchas visitas de amistades, políticos e intelectuales.

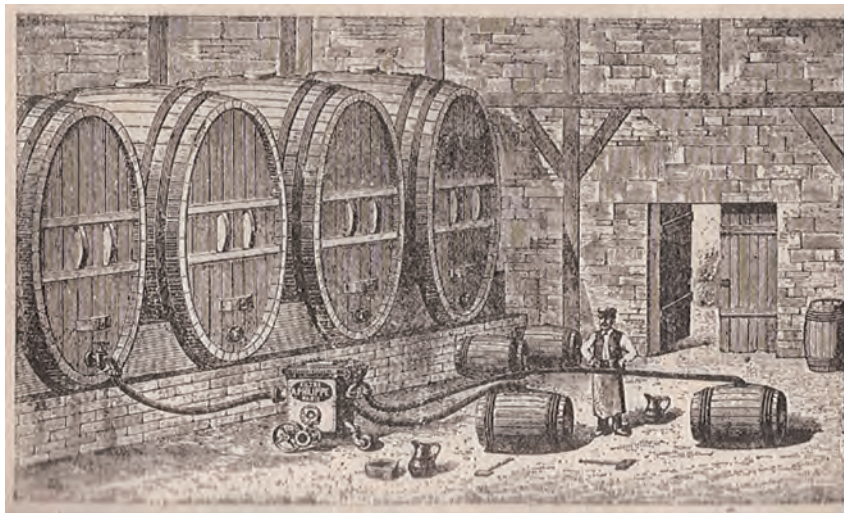
Más tarde, la casa fue demolida por el posterior propietario de ese fundo, el señor Eduardo Guíñez N., en la década de los años setenta del siglo pasado, construyendo allí, posteriormente, una nueva casa habitación.

108

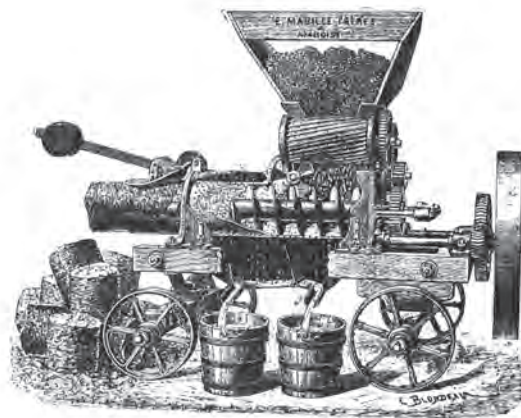
LA ELABORACIÓN INDUSTRIAL DE CHICHA DE MANZANAS.

Don Luis Fernando, en la Hijuela del Molino Palpal, plantó varios huertos de manzanos, de los que aún quedan como testimonio algunos árboles que se pueden apreciar desde el puente del río Palpal inmediatamente en el costado suroriente del camino público a Chillán.

Estos huertos de manzanos estaban ubicados principalmente en el costado norte de la Hijuela sobre el Risco Palpal. Allí, sobre el Risco Palpal, don Luis Fernando tenía un enorme foso de cemento destinado a recibir las manzanas cosechadas. Desde allí, mediante un sistema de canoas que bajaba la carga desde el risco y llegaba a los lagares y depósitos de la fábrica de chicha de manzanas y de sidra, que se ubicaban en el núcleo de construcciones de la



Grabado antiguo que muestra el trasvasije del vino de lagares a pipas.



Grabado antiguo de una máquina moledora continua de uva



Etiqueta utilizada como collarite en las botellas de chicha de manzana producidas en la Hacienda Palpal con el monograma de Stevens Hermanos. 1930.(Archivo del autor.)

Hacienda y anexas a las vitivinícolas. De esta forma, se enviaban las manzanas para su proceso de elaboración y posterior embotellamiento y certificación. Este mismo foso y canoas eran ocupados para recibir las uvas cosechadas en la vendimia y transportadas en carretas, las que atracaban al terraplén de la estructura del enorme foso para vaciar su contenido y enviarlas por gravedad por medio de las canoas, a los fosos de cemento que contenían a las prensas de molienda ubicadas abajo en las bodegas.

Don Luis Fernando Stevens fabricó sidra y chicha de manzana embotellada bajo el rótulo y nombre de Fernando Stevens C. Posteriormente su sucesión embotellaba etiquetando los envases con la razón “Stevens Hermanos”.⁽²⁷⁾

Las instalaciones estaban contiguas a la fábrica de bebidas gaseosas y de hielo, se ubicaban adyacentes por el lado sur de éstas. En ellas había distintas salas destinadas a bodega y guarda, una sala de embotellamiento y certificación, y las áreas de molienda, y fermentación.

Además, existía un sector destinado al destilado de aguardiente y a la fabricación de licores. En estas mismas instalaciones, en un anexo estaba la oficina del Inspector de Alcoholes

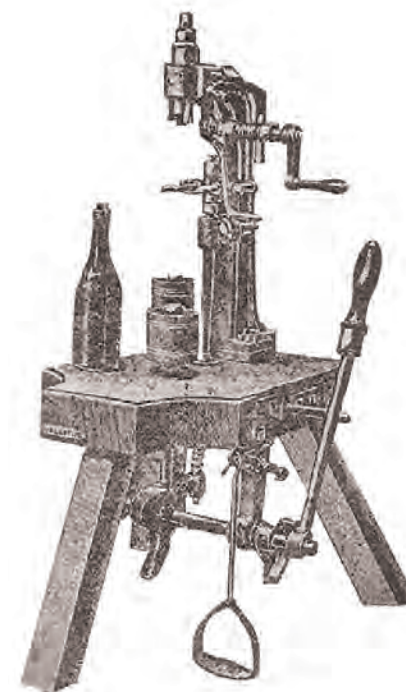
Las cubas, lagares, y las pipas y barriles para la guarda se distribuían en la línea de proceso hasta el embotellado.

LA FÁBRICA DE HIELO Y BEBIDAS GASEOSAS.

Esta fábrica de hielo en barras y de bebidas gaseosas, estaban ubicadas en el complejo de construcciones cercanas al Molino, y adyacentes al patio de la casa patronal de la Hacienda, en la Hijueta Molino Palpal y colindante a las bodegas de elaboración de vinos y chicha de manzana.

La fábrica, estaba supervisada tanto en su producción y de su personal a cargo en ese tiempo por el Sr. Wachtendorff y en ella se producía hielo solido en barras mediante una maquinaria consistente en un generador accionado con energía eléctrica del Molino y el uso de refrigerantes.⁽²⁸⁾

En esta fábrica se producían también las recordadas bebidas gaseosas, con sabor a limón, frambuesa y guinda, entre otros sabores. La producción era embotellada y destinada a la ven-



Grabado antiguo de una maquina encorchadora y enzunchadora en el envasado de botellas de vinos, licores, sidra y bebidas gaseosas.

ta local en Pemuco y El Carmen, como también a la venta en Concepción y Talcahuano. El hielo se vendía localmente y en Concepción en enormes barras contenidas en recipientes especialmente acondicionados. Estos productos eran trasladados desde Pemuco por medio del Ferrocarril particular a General Cruz de que don Luis Fernando era dueño y de ahí por ferrocarriles del Estado a las bodegas de Concepción.

Estas edificaciones estaban ubicadas al lado sur del edificio del Molino y situadas contiguas a las bodegas de vinos y licores, en donde se procesaban los alcoholes y se realizaba el embotellado. Esta construcción, en conjunto con la destinada a la industria vitivinícola, rodeaba el enorme patio interior de la casa patronal en donde se accedía al parque y que era encerrado por sus muros ubicados en el costado poniente de dichas construcciones.

Testimonios de la época señalaban

110

“La edificación, según recuerdo consistía en una sala de proceso de gasificación en el caso de las bebidas y un sector en que se ubicaba el generador con el que se fabricaba el hielo en barras. Había un lugar destinado al almacenaje y el despacho de los productos. También existía allí, una oficina en la cual, el encargado de fiscalizar la calidad de la producción, que en ese entonces era un Sr de apellido Wachtendorf, verificaba el desempeño del personal en los procesos de fabricación. Estos productos eran, en el caso de las bebidas gaseosas, depositados en jabs de madera a la espera de su traslado en un sector de la bodega. En el caso del hielo, las barras eran guardadas en unos depósitos especiales en condiciones de poca luz, a la espera también de su traslado a los puntos de venta, ya sea por carros o por ferrocarril según el destino final de los productos. En los veranos nunca faltaban las ricas bebidas gaseosas para atenuar los efectos de calor en estas tierras asoleadas.” ⁽²⁹⁾

LA INDUSTRIA MADERERA.

Con el objetivo de ampliar sus giros industriales y con el deseo de continuar la línea de su ferrocarril hacia Argentina, don Luis Fernando adquirió los fundos madereros de Suiza, Placilla, Ponce y San José. Estos fundos estaban ubicados en la localidad precordillerana de Cartago, localidad situada a 22 kilómetros de Pemuco. Desde Cartago había que continuar hasta el fin del camino accediendo desde allí al interior de ellos mediante escabrosos y empinados senderos.



Fotografía de los aserraderos del fundo Suiza de don Luis Fernando Stevens. (Archivo familia Sandoval Stevens.)



Otra vista de los aserraderos del Fundo Suiza. 1926.
(Familia Sandoval Stevens.)

Estos fundos madereros tenían una superficie total aproximada de 18.000 cuadras y en ellos existía una frondosa vegetación de bosques nativos. Allí, había una gran cantidad de árboles y se explotaban las maderas de enormes mañíos, robles, coihues, laureles, raulíes y lingue. El lugar muy hermoso por su paisaje tenía quebradas selvosas en donde la vegetación estaba salpicada de hermosas copihuelas, pletórica de enormes nalcas y helechos, que por su tamaño más parecían árboles. La fauna que habitaba en el lugar tenía a sus mejores representantes en el puma chileno, los pequeños ciervos pudú, el huemul, entre otros mamíferos. En el cielo se divisaban cóndores y en los árboles se veían aves carpinteras en su eterna faena.

En los predios referidos, que don Luis Fernando Stevens denominó genéricamente como Suiza, por la evocación de sus paisajes en los nevados inviernos, instaló las construcciones para que funcionara un aserradero y las dependencias de sus trabajadores, además de una casa habitación de dos pisos en madera para el uso personal y de su familia.

En las instalaciones del aserradero se elaboraban diferentes tipos de maderas. Había máquinas cortadoras y moldureras que eran accionadas por sendos motores de locomóviles marca Marchall. Productos que don Luis Fernando llevaba a Cartago para ser trasladados, junto con su personal, en el tren de su ferrocarril particular hacia Pemuco para la venta local y hacia la Estación de General Cruz para su distribución nacional y la exportación desde sus bodegas de Valparaíso y Talcahuano.



112

Don Luis Fernando Stevens junto a uno de sus hijos y empleados en una expedición de sus fundos cordilleranos. Fundo Suiza 1928.(Archivo Familia Sandoval Stevens.)

LOS BAÑOS TERMALES DE LOS ITATINOS.

En estos fundos de Suiza y Placilla existen aún unas fumarolas de aguas termales, a las que don Luis Fernando denominó con el nombre de Los Itatinos, las que habilitó para el uso de su familia y amistades.

Siempre llamaron la atención de don Luis Fernando las propiedades medicinales de las fumarolas que emergían en la cima de un cerro en el sector Placilla de su Fundo Suiza. Estas fumarolas eran tres y emergían naturalmente a una distancia de menos de dos metros entre ellas.

Doña Hilda Stevens, describía el lugar de la siguiente forma;

“Viajábamos en los veranos a caballo a Suiza por unos senderos escarpados y al borde de acantilados, la montura inglesa, pese a lo contrario de lo que se pensaría, era más cómoda para mí que la chilena. Los caballos estaban ya acostumbrados y en las pendientes se usaba la rienda larga o corta según se subiera o se bajara. Después, llegábamos a la cima del cerro donde mi padre había hecho labrar en la roca una piscina en donde confluían las aguas de las tres vertientes de fumarolas que allí había. Mi papá les puso como nombre a estas aguas termales como Los Itatinos., o al menos así los llamaba”.⁽³⁰⁾

Con la curiosidad que les provocaban, don Luis Fernando, llevó muestras de todas ellas a Santiago para que fueran analizadas en la Universidad de Chile. Los resultados de las muestras le sorprendieron ya que los tres manantiales tenían componentes minerales diversos entre sí, pese a la corta distancia que los separaba. Por ello, y con el fin de potenciar los componentes químicos de todas ellas, don Luis Fernando ordenó realizar un corte del cerro labrando en la roca viva una piscina, en la cual dejaban caer esas fumarolas sus beneficiosos contenidos dirigiéndolas por medio de canoas de madera hacia la piscina. Todas las personas que probaron las aguas de



estos baños coinciden en sus bondades rodeadas de una vista maravillosa del valle desde la altura del cerro.

Estos fundos madereros, fueron heredados por las hijas de don Luis Fernando, doña Ofilia Stevens Bassalett casada con el médico de Concepción, don Héctor Esterio y doña Elsa Stevens Bassalet casada con el abogado y Diputado de la República don Javier María Silva. Los fundos fueron vendidos por sus hijas a la Sociedad maderera Aguirre y Guiñez, la que explotó, por algunos años, los árboles y bosques que quedaban a la muerte de don Luis Fernando.⁽³¹⁾

Estos baños todavía existen en el actual fundo Placilla, hoy propiedad de la sucesión de don Ernesto Carrasco Sepúlveda. En el lugar aún se puede observar el deteriorado estado de la piscina labrada en el cerro y las canoas de madera que conducían las aguas termales como testigo de las antiguas instalaciones realizadas por don Luis Fernando.

Tanto le gustaba ir a estas localidades por su hermosura natural que la muerte le sorprendió a don Luis Fernando en ellas en el año 1926. Un fulminante derrame cerebral le arrebató la vida en esta tierra.

LA EXPORTACIÓN A LA INDUSTRIA FARMACÉUTICA ALEMANA.

La enorme visión de don Luis Fernando, se descubre a través de las actividades agro-comerciales más simples, pero que por su simplicidad llegan a tornarse originales. Es el caso de la exportación de hierbas y productos naturales a la industria farmacéutica alemana. En efecto, productos naturales como el Boldo, el Quillay, la hierba de San Juan, el Matico, y el Piche por nombrar algunas, fueron exportados en esa época a los mercados europeos por don Luis Fernando, siendo en esta materia un innovador adelantado a sus tiempos.

Aún se recuerda cómo, a modo de ejemplo, las ramas de piche (arbusto que crece de manera silvestre en los campos) y otras especies eran seleccionadas y cortadas con una longitud de 20 centímetros, secadas y luego envueltas en un papel especial, para ser embaladas en cajones diseñados para su transporte y exportación.⁽³²⁾

Muchos jóvenes y mujeres realizaban esta tarea en la Hacienda. A ellos se les instruía en la recolección racional para no afectar la natural renovación del producto. Así, don Luis Fernando también practicó en ese tiempo la renovación sustentable de los recursos naturales que tanto valoraba en la Hacienda Palpal y sus fundos. Tanto era así, que en sus fundos madereros, que en conjunto llamaba Suiza, la explotación de la madera nativa era cuidadosamente realizada de acuerdo a un plan de manejo creado por él. Prueba de ello es que al momento de la venta de estos predios cordilleranos por sus herederos a inversionistas madereros, estos últimos explotaron la gran variedad de especies que don Luis Fernando había protegido.

Varios años duró la explotación de estos bosques por los compradores. Aún hoy día se puede apreciar, a modo de ejemplo, en el fundo Placilla, del cual aún después de una prolongada explotación se saca gran cantidad de madera para leña, para carbón y para estacas.

LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS EN EL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO Y LA CORDILLERA.

Para complementar la diversidad, de faenas productivas en la Hacienda y sus fundos madereros, y con el fin de trasladar sus productos y personal, a los lugares de venta y embarque y a las faenas y hogares de sus empleados, don Luis Fernando adquirió el ferrocarril ramal de General Cruz a Pemuco y Cartago.

Mediante este sistema de transporte se lograba el propósito de obtener una conexión de transporte eficiente y expedito para la carga y pasajeros. Este ferrocarril particular y la Hacienda Palpal en conjunto potenciaron enormemente la economía local.

Don Luis Fernando Stevens, quien fue su propietario, y sus herederos utilizaron este medio de transporte poniendo al servicio de la comunidad de Pemuco y las localidades intermedias su tren particular para el traslado de pasajeros, sus mercaderías y enseres por más de dos décadas, casi dos tercios de la existencia de este ferrocarril, que funcionó hasta 1943. A la historia del ferrocarril y sus recuerdos nos referimos en extenso en la primera parte de este trabajo.⁽³³⁾

Lamentablemente, la muerte temprana de don Luis Fernando lo sorprendió en sus esfuerzos y deseos por ampliar la línea con el propósito de comunicar a Chile con Argentina a través de la cordillera. La historia de este singular ferrocarril es fuente de nostálgicos recuerdos que aún provoca en la memoria de los antiguos habitantes de Pemuco y la zona

114

LAS ACTIVIDADES AGROPECUARIAS EN LA HACIENDA PALPAL.

Para poder abastecer al Molino de cilindros Palpal y producir harina y sus derivados en la Hacienda se sembraban grandes extensiones de trigo. Para abastecer la producción de quaker se sembraba avena. Las producciones de trigo eran abundantes y el excedente era comercializado y vendido a molinos de Santiago y Concepción. Para la cosecha, además de la mano de obra y los métodos tradicionales de la época, se empleaban adelantos tecnológicos como máquinas cosecheras marca Rumely.



Carro de carga con sacos de harina del Molino Palpal. Ferrocarril de General Cruz a Pemuco. 1928. (Archivo del autor.)



Con el propósito de alimentar al ganado lechero de la Hacienda, se hacían grandes empastadas y praderas forrajeras, las cuales eran cortadas con máquinas mecánicas tiradas con bueyes. En silos se guardaba el alimento del ganado vacuno, que era enfardado por una máquina que funcionaba con un locomóvil a vapor.

El ganado lanar de raza Merino existente, producía lana que era comercializada en Pemuco y Concepción y, además, destinada para la exportación.

Como ya se mencionó antes, existían 120 cuadras de viñedos en la Hacienda, 30 cuadras en el fundo Pemuco y 90 en los fundos Monteblanco y Labraña. Produciendo las viñas, uva para elaborar vinos que se comercializaban embotellados y a granel.

Por otra parte existían al menos 20 cuadras de manzanos, los que se destinaban a la fabricación de sidra y embotellamiento de chicha de manzana.

Los distintos cultivos de maíz también eran importantes en la hacienda y se destinaban en parte a la elaboración de maicena y chuchoca como también para alimento del ganado vacuno que producía la leche que se ocupaba en la elaboración de quesos y mantequilla en la lechería de la Hacienda para su posterior venta en Chillán y Concepción.

Don Luis Fernando, además, experimentó con novedosos cultivos en la zona, así, introdujo el lupino y el espárrago blanco europeo. Contratando, desde España, a un especialista en el cultivo y cuidado del espárrago quien residía con su familia en forma permanente en la Hacienda, en una casa especialmente acondicionada, y que se encontraba emplazada en el fundo Pemuco, próxima a la residencia del Inspector de Alcoholes en el costado sur poniente de ésta.

En el rubro cerealero y vitivinícola, se realizaron muchas transacciones comerciales con comerciantes y productores de Pemuco, ya sea vendiendo o

comprando trigo, avena y vino, tal es el caso de negocios realizados con don Heriberto Carrasco, don Aristides Sepúlveda, J. Manuel Fuentes M., entre muchos otros.

Para los cultivos de la Hacienda, se disponía de variada y moderna maquinaria que se adquiría de preferencia a la firma comercial Williamson Balfour Cia., quienes las importaban y eran entregadas en su sucursal en Concepción, y que eran trasladadas por medio de su ferrocarril a Pemuco. Así, la Hacienda contaba con máquinas cultivadoras, cortadoras de pasto, enfardadoras, rastrillos, cosechera, motores a vapor, tractores, etc. a fin de apoyar la mano de obra en las distintas faenas agrícolas que allí se realizaban.

En el área forestal, don Luis Fernando introdujo en la zona de Pemuco y El Carmen las especies arbóreas de *Eucalyptus Globulus* y el *Aromo Australiano*, especies que utilizaba plantándolas en los deslindes de los diferentes potreros de la Hacienda y que aún hoy son la característica de la zona.

Las plantas de estas especies las importaba directamente desde Australia, y le eran enviadas desde ese país por su tío Edward Stevens, quien era el hermano de su padre que emigró y se estableció en esas tierras. El envío se hacía por barco y las plantas eran transportadas en cajones especiales para su traslado.

Las sorpresas del destino, el hermano de don William Stevens, quien emigró a Australia, tiene su presencia en estas tierras para él desconocidas de Palpal, a través de cada árbol plantado de estas especies.⁽³⁴⁾

Aunque no se trata de una actividad agrícola propiamente tal, don Luis Fernando trajo ovas de truchas salmonideas en barriles, las que eran depositadas en las aguas de los cauces de los ríos Diguillín y Palpal, repoblándolos periódicamente a fin de contribuir con este recurso a las comunidades de El Carmen y Pemuco.

LAS FICHAS Y BILLETES DE LA HACIENDA PALPAL. UNA MONEDA QUE CIRCULÓ EN PEMUCO Y EL CARMEN.

Debido a la gran cantidad de empleados y dependientes que se ocupaban en las diferentes actividades de la Hacienda Palpal, don Luis Fernando Stevens solicitó la autorización del Gobierno para emitir una moneda propia con el objeto de ser más expedito y menos riesgoso el manejo de dinero en caja para el pago de la enorme nómina de trabajadores contratados. En efecto, la gran cantidad de bandidos de la época y algunas experiencias de riesgo que experimentó su padre en la Hacienda, con las amenazas de célebres bandidos, como Juan de Dios López, reforzaron en la mente del terrateniente la gran utilidad que este sistema le proporcionaría a la seguridad de sus empleados y de la Hacienda. El Gobierno, entonces, autorizó a don Luis Fernando a emitir su propia moneda consistente en fichas y billetes que tenían el respaldo para ser cambiados al portador por dinero de circulación nacional.⁽³⁵⁾

Esta moneda se utilizó para la compra de mercaderías en el Almacén Palpal de la Hacienda, como también en los comercios y negocios de Pemuco y El Carmen. Así, comerciantes de Pemuco, como fue el caso de don Fernando Ferres, recibieron en sus negocios por convenio esas fichas y billetes para ser usados en las compras de mercaderías.

Las fichas, hoy muy raras, tenían la denominación de 1 peso, eran de color negro, circulares, de 19 mm. de diámetro y estaban confeccionadas en ebonita (caucho).

En su anverso se lee “L.Fernando Stevens- Palpal”, y en el centro, dentro de un círculo, una estrella de cinco puntas.

En el reverso el número “1” dentro de un círculo. También existieron en bronce, en otras denominaciones y algunas, además, decían Molino Palpal.

En cuanto a los billetes, éstos eran de papel, impresos en Concepción en la imprenta litográfica Concepción de J. V. Soloudre.

Estos decían en su anverso “L. FERNANDO STEVENS pagará al portador 1 peso”, y bajo el número 1, PEMUCO, el número de serie a la izquierda y la firma de don Luis Fernando a la derecha. Toda esa lectura encerrada en un marco con diseños esquinados por estrellas de seis puntas de color gris y fondo blanco.

En el reverso, un hermoso diseño geométrico doble de color rojo anaranjado. Además de este billete existieron de otras denominaciones, de 2 y de 5 pesos.

Las fichas y billetes de la Hacienda Palpal de don Luis Fernando Stevens circularon en el comercio de la zona sin ningún problema durante más de 20 años hasta el año 1924, en que el artículo 24 del Código del Trabajo de Chile, promulgado en esa fecha, estableció imperiosamente que el pago de los salarios debía de hacerse sólo con moneda de curso legal, bajo pena de invalidez. De esta manera, dicha norma puso fin en Chile el uso de estos medios particulares de pago.⁽³⁶⁾



Anverso y reverso de fichas de la Hacienda Palpal de don Luis Fernando Stevens. c.1910.(Colección del autor.)



Anverso y reverso de un billete de la Hacienda Palpal (Fundo Pemuco) de don Luis Fernando Stevens. c.1910.(Familia Bórquez Rojas.)



Fotos de la casa patronal del Fundo Pemuco de la familia Mutis Stevens. Esta casa estaba destinada a la habitación del Inspector de Alcoholes del Servicio de Impuestos Internos que certificaba y lacraba los envases de vinos y alcoholes producidos en las bodegas de la Hacienda Palpal. Posteriormente a la división y partición de las tierras por los herederos de don Luis Fernando Stevens, sus descendientes, la familia Mutis Stevens, remodelaron la construcción convirtiéndola en casa patronal. (Archivo familia Estrada Mutis.)



LAS CONSTRUCCIONES DE LA HACIENDA PALPAL.

A continuación se describen las construcciones más importantes de La Hacienda Palpal.

Como ya se indicó antes, la Hacienda estaba compuesta del Fundo Pemuco, la Hijuela Molino Palpal, las 48 porciones adquiridas a distintos propietarios, el predio Labraña, Las Corontas y Danquilco, y el Fundo Monteblanco.

Cabe señalar que los fundos estaban dotados de las construcciones propias destinadas a las necesidades de las faenas agrícolas de cada uno de ellos. Así además, en la mayoría de las porciones o lotes compradas por don Luis Fernando también existían construcciones que remodeladas sirvieron de pueblas para los diversos inquilinos de la Hacienda.

La relación que se hace a continuación sólo considera las construcciones que por su importancia son las más relevantes en el desarrollo agrícola e industrial de la Hacienda Palpal. Para ello, las hemos separado en dos grupos: las ubicadas en la ribera sur del río Palpal más próximas a Pemuco y las ubicadas en la ribera norte del mismo río más próximas a El Carmen. Señalándose, además, a qué fundo o parte de la Hacienda pertenecían.

LAS CONSTRUCCIONES DEL FUNDO PEMUCO.

Las edificaciones más importantes de la Hacienda estaban ubicadas en las afueras de Pemuco en ambos lados del curso del río Palpal y flanqueadas por el camino público de Chillán a Yungay, al lado sur y norte del puente que allí existe para que el camino cruce el río y rodeadas por su costado nororiente por el risco Palpal. Al lado sur del río se situaba la casa destinada a la residencia del Inspector de Alcoholes, quien era el funcionario del Servicios de

Impuestos Internos encargado de certificar y verificar el sello del impuesto en los envases de alcoholes, la casa del matrimonio de españoles contratados para la supervisión del cultivo del espárrago, las construcciones destinadas a bodegas, los comedores de los trabajadores y cocina, las caballerizas y pesebreras de la hacienda y algunas casas de inquilinos. Algunas de éstas aún están de pie y se erigen en el costado poniente del camino público antes de cruzar el puente sobre el río Palpal en dirección a Chillán y que en la actualidad pertenecen a la descendencia de don Eduardo Guíñez, las que formaban parte del Fundo Pemuco de la familia Mutis Stevens y que le fuera vendido al padre de éste.

Por la ribera sur del río Palpal aún se observan los álamos y aromos australianos que don Luis Fernando hizo plantar para defensa del curso y se yerguen como mudos testigos de una época gloriosa. Hoy el lugar, sus actuales propietarios, lo destinan como balneario popular con el nombre de Neftalí Segundo Guíñez.

En la ribera norte del río Palpal y flanqueada por el camino público y el risco Palpal se encontraban la casa patronal de la Hacienda, el edificio con las instalaciones del Molino Palpal, las construcciones que albergaban las diversas fábricas de la hacienda, bodegas, caballerizas, patio de maquinarias, habitaciones de los empleados, la herrería, la cocina, y demás áreas domésticas. Además, allí, estaban las construcciones en que funcionaban el almacén Palpal, y la escuela de la Hacienda, entre otras. Aún se observan desde el camino público una pequeña parte de un ala de una de las bodegas y algunas palmeras y camelias que formaban parte del hermoso parque de la casa patronal en que residía don Luis Fernando junto a su familia y desde donde dirigía sus múltiples negocios.

Don Luis Fernando tenía dotadas a todas sus construcciones de electricidad generada por el Molino y de agua potable, la que era acumulada en un

enorme estanque ubicado sobre el risco Palpal y que por gravedad era distribuida a las construcciones de ambos lados del río Palpal.

Los comedores, la cocina y panadería de la Hacienda, se situaban en la ribera sur del río Palpal sobre la parte alta en la explanada que allí existe y se ubicaban detrás de las bodegas que aún se aprecian al costado poniente del camino público.

Estas construcciones eran sólidas con piso de madera, contaban con mesones dispuestos en fila, y en ellos los trabajadores de la Hacienda comían la colación de almuerzo consistente en porotos o cazuela y harina tostada preparada en la cocina que existía contigua a la construcción. También era el lugar en que los trabajadores comían el galletón de la mañana y de la tarde que se horneaba todos los días en los hornos de la panadería. Estos galletones eran elaborados con harina de trigo producida por el molino.

El galletón tenía una forma cuadrada de unos 20 x 20 centímetros y de 3.5 centímetros de espesor. Estos galletones eran de muy buen sabor y al decir de los antiguos familiares y trabajadores eran tan sabrosos que el exquisito olor que producía su horneado, el que emanaba todas las mañanas y tardes de los hornos de la panadería, era una verdadera tentación que invitaba a comerlos. De hecho, las hijas de don Luis Fernando y sus amigas invitadas a la Hacienda eran las primeras demandantes de tan sabroso producto, así lo recordaba siempre doña Hilda Stevens, hija de don Luis Fernando.⁽³⁷⁾

Respecto a los comedores, éstos, como todas las construcciones de la Hacienda, contaban con iluminación eléctrica y agua potable. La gente también disponía de baños limpios e higiénicos.

Al hacer recuerdos, los antiguos empleados que los conocieron, describen estos comedores, según propias palabras, como “de lujo”.⁽³⁸⁾

En los comedores también se alimentaba a los niños que asistían a la escuela de la Hacienda, quienes, además, esperaban con ansias el sabroso galletón acompañado de un vaso de leche recién ordeñada de las vacas de la lechería.

Estos comedores demuestran una vez más la visión personal de don Luis Fernando en esa época en proporcionar las mejores condiciones de trabajo para sus empleados y a los alumnos de su escuela.

LAS CABALLERIZAS Y PESEBRERAS.

Las edificaciones destinadas al resguardo y alimentación de los caballos que se utilizaban en las diferentes faenas que se realizaban en la Hacienda estaban situadas detrás de los comedores, separadas por unos 100 metros hacia la explanada que allí existe mirando al río Palpal. Estas construcciones eran mixtas, construidas con material, ladrillo y madera. Su estilo era georgiano con algunos detalles criollos chilenos.

Los caballos de tiro de los coches estaban a un costado junto a la bodega que contenía los fardos de avena y alfalfa. En el centro estaban los establos individuales de los caballos de raza inglesa, hackney y de raza chilena destinados a la monta de don Luis Fernando, sus hijos y su familia. Al otro costado estaban las cocheras en donde se resguardaban los coches Break, las calesas y coches Landau junto a los diversos aperos y la sala de las variadas monturas inglesas y chilenas con que se ataviaban los caballos para el uso de la familia y de los siempre numerosos invitados.



LAS CONSTRUCCIONES DEL ACCESO SUR AL FUNDO PEMUCO ACTUAL FUNDO SANTA GUILLERMINA.

En el acceso de la parte sur del Fundo Pemuco, en el pueblo de Pemuco e ingresando por Avda. Méndez y cruzando la Cancha de Carreras L. Fernando Stevens, se accedía al primitivo fundo Pemuco, hoy denominado Fundo Santa Guillermina, de propiedad actualmente de la sucesión de don Emilio Bórquez Stevens. En los tiempos de la Hacienda, en este lugar había un buen número de construcciones destinadas a bodegas de productos elaborados en las fábricas de ella. Esto debido la proximidad de la Estación del Ferrocarril de don Luis Fernando, el que utilizaba para transportarlos al resto del país y al exterior. Era el lugar de conexión para los transportes de madera, harina, vinos, cereales, etc. Por otro lado, también por allí llegaban los insumos y semillas utilizados en los cultivos y las maquinarias destinadas al uso de la Hacienda.

Aquí estaban la casa del Mayordomo que custodiaba y organizaba el funcionamiento de las construcciones señaladas, como también las de los inquilinos que trabajaban en esa zona del fundo. Además había construcciones destinadas al resguardo de maquinaria agrícola.⁽³⁹⁾

LAS CONSTRUCCIONES DE LA HACIENDA EN LA RIVERA NORTE DEL RÍO PALPAL.

LA ESCUELA DE LA HACIENDA PALPAL.

La edificación destinada a la escuela de la Hacienda, tenía para don Luis Fernando Stevens especial importancia, pues en ella establecía para los hijos de sus empleados y vecinos de Pemuco un medio indispensable para la superación personal a través de la educación. Educación que rompería el esque-



Otra vista de la casa patronal del Fundo Pemuco.(Archivo familia Mutis Stevens.)

ma de la eterna dependencia que los padres de estos niños y sus antecesores arrastraban desde siempre y les impedía la superación en pos de un futuro más promisorio.

Para ese propósito altruista construyó y habilitó esta singular escuela en sus tierras. La construcción estaba ubicada al lado norte del molino, en una ladera cercana a la sombra de unos Eucaliptos y tenía una capacidad de 60 alumnos. Como todas las construcciones de la Hacienda gozaba de luz eléctrica proporcionada por el Molino. La construcción era de un piso y tenía grandes ventanales para dar luz natural a las tres salas de alumnos.

En la escuela se les enseñaba a los niños la instrucción primaria y era de carácter mixto. En ella también se les proporcionaba a los alumnos alimentación, la que se les servía o en los comedores de la Hacienda o en mesones

dispuestos en la misma construcción de la escuela en un anexo destinado a estos fines, especialmente, en días lluviosos y fríos.⁽⁴⁰⁾

El compromiso de don Luis Fernando y su esposa la Sra. Ofilia Bassalet con las juventudes era fuerte, constituyéndose ambos en benefactores de grupos Scouts de Concepción y Chillán, incentivando el scoutismo al poner sus tierras y construcciones a disposición de las patrullas en los veranos, en donde se hacían campamentos y se sociabilizaba con los jóvenes de la escuela y de los pueblos de Pemuco y El Carmen, quienes encontraban en la Hacienda un punto de reunión fraternal.

LAS CONSTRUCCIONES DESTINADAS AL SERVICIO DOMÉSTICO.

Estas dependencias estaban ubicadas continuas a las destinadas a la elaboración de chicha de manzana. Encontrándose al lado norte de ellas y tenían su acceso por un segundo patio de servicio, que se emplazaba paralelo y al oriente del parque de la casa patronal que se ha señalado anteriormente. En ese lugar se encontraban los dormitorios y áreas del personal de servicio de la casa patronal.

En conexión con estas construcciones se hallaban la cocina y los hornos de la panadería que abastecían a la casa patronal.

Aledaña a estas dependencias estaban los dormitorios de cuidadores y guardias que resguardaban la seguridad de la Hacienda, debido al manejo de grandes sumas de dinero que hacían muy tentador el lugar para los bandidos.

Se recuerdan a los siguientes trabajadores a cargo de las construcciones hacia 1940;

Rosamel Garrido Carrasco.

José Gutiérrez.

Ariste Rubilar.

Domingo Sepúlveda Anguita, quien era el cuidador de la Quinta o parque interior y de las casas principales.

Juan de Dios Rubilar.



Carruaje destinado al uso de la Hacienda Palpal, 1928.(Colección familia Sandoval Stevens.)



Hermanos Stevens Bassalet en sus caballos sobre el puente del río Palpal. 1926. (Archivo familia Sandoval Stevens.)

LAS CONSTRUCCIONES DESTINADAS A CABALLERIZAS, COCHES Y HERRERÍA.

También al costado norte del río existían caballerizas y cocheras en las que se resguardaban los coches de uso más frecuentes de la familia, que siempre debían estar dispuestos para su uso en caso de alguna emergencia, lluvia o mal tiempo. Aquí también don Luis Fernando tenía a su caballo predilecto y un coche buggy norteamericano para una sola persona para pasear por sus tierras. Esa construcción era parecida a la existente al otro lado del río Palpal perteneciente al Fundo Pemuco y a las que ya hemos hecho referencia, de estilo georgiano con influencia criolla. En ella, además, se contenían aperos y la alimentación de los caballos.

En un costado de las caballerizas se situaba la herrería de la Hacienda. En ese lugar se fraguaban y fundían diversos elementos de hierro tanto de uso cotidiano como decorativo. También en la herrería se realizaban los arreglos y mantención a las diferentes maquinarias que se utilizaban en las faenas agrícolas de la Hacienda. En el lugar se hallaba un enorme fragua que se calentaba por medio de un fuelle que era accionado por energía hidráulica, había numerosas bigornias, yunques y herramientas, también estaba el molejón y el esmeril con que se afilaban las herramientas de labranza y forestales que se fabricaban por el herrero de la Hacienda. En una ampliación de estas construcciones en la década de los años veinte del siglo pasado, la que se destinó como garaje, se guardaban los primeros automóviles Ford que poseía la familia y se estacionaban los pertenecientes a las visitas.

LAS CONSTRUCCIONES DESTINADAS AL FUNCIONAMIENTO DE LA PULPERÍA.

A un costado del Molino, pero separado por algunos metros, estaba la construcción que albergaba la pulpería de la Hacienda que recibía el nombre de “Almacén Palpal”. En este almacén los trabajadores y sus familias podían adquirir todo tipo de mercaderías necesarias para los diversos requerimientos de alimentación y de uso doméstico.

El aprovisionado almacén funcionaba todo el día y estaba a cargo de un administrador y algunos dependientes. Allí, cuando circuló la singular moneda de la Hacienda, consistente en billetes al portador y fichas de diversas denominaciones de valor, medio con el que se pagaban los sueldos de los trabajadores por autorización que el Estado le diera a don Luis Fernando, era recibida para realizar compras o para ser cambiadas por moneda estatal de circulación nacional.⁽⁴¹⁾

124

“EL ALMACENCITO DE LA ELSA PÉREZ.”

Posteriormente, y a comienzos de 1930, además del Almacén Palpal se le autorizó, por la sucesión de don Luis Fernando, el uso de una casa de inquilinos cercana que allí existía a una viuda de uno de los empleados de la Hacienda que trabajaba de ama de llaves para la Sra. Elena del Pino, esposa de don Eduardo Stevens Bassalet, hijo mayor de don Luis Fernando, para que ocupara una casa de inquilinos e instalara un pequeño almacén para su subsistencia. Ese almacén era conocido por los trabajadores de la Hacienda con el nombre de “el almacencito de la Elsa Pérez”, nombre de la mujer viuda que lo trabajaba.

En ese almacén se le vendía tanto a los empleados, a los diversos visitantes y vendedores de trigo en el verano como a los niños de la escuela, mote, limo-

nada, bebidas gaseosas producidas en la fábrica de la Hacienda, los chilinitos y dulces preparados por ella. Los niños compraban bolitas y polcas para jugar como también los famosos dulces con piropos que eran unas golosinas muy demandadas en esa época.⁽⁴²⁾

LAS HABITACIONES DE LOS TRABAJADORES Y CASAS DE INQUILINOS.

La mano de obra de la Hacienda provenía de los poblados de Pemuco y El Carmen, y habitaba en numerosas y dispersas pueblas de inquilinos que se repartían en los diversos fundos y parcelas que conformaban la Hacienda. Sin embargo, existía también un gran número de trabajadores que realizaba trabajos en el complejo industrial de la Hacienda.

Estos trabajadores que estaban ligados al núcleo principal por sus faenas, las cuales debían tener continuidad en sus procesos, tenían sus habitaciones en este sector. Estos trabajadores habitaban en casas de inquilinos en caso de tener familia, o en pabellones especialmente habilitados para su albergue si eran solteros. Estos pabellones estaban ubicados en ambos lados de la rivera del río Palpal, encontrándose la más importante cerca del edificio del Molino hacia el lado norte.

Los pabellones estaban contruidos mixtos con radier de material y muros de madera, estaban dotados de habitaciones y baños higiénicos, contando con luz eléctrica proporcionada por el mismo Molino.

En cuanto a las casas de inquilinos, éstas eran algunas de adobe y tejas, pero remodeladas contando con condiciones higiénicas dotándolas de piso de ladrillo y tierra de color. Otras eran de construcción mixta, de material hasta cierta altura de los muros y de madera en el resto. Las habitaciones separa-



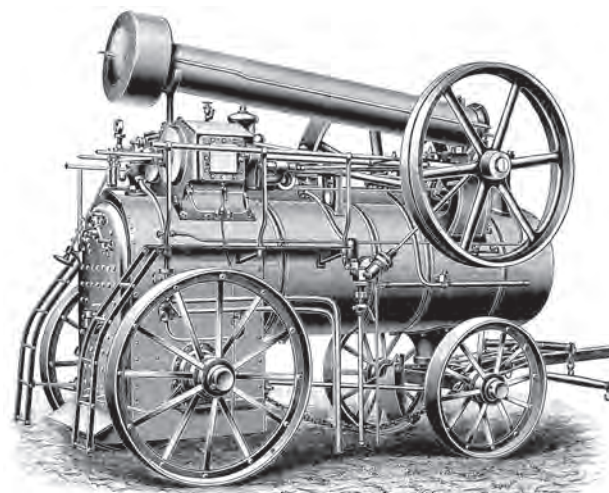
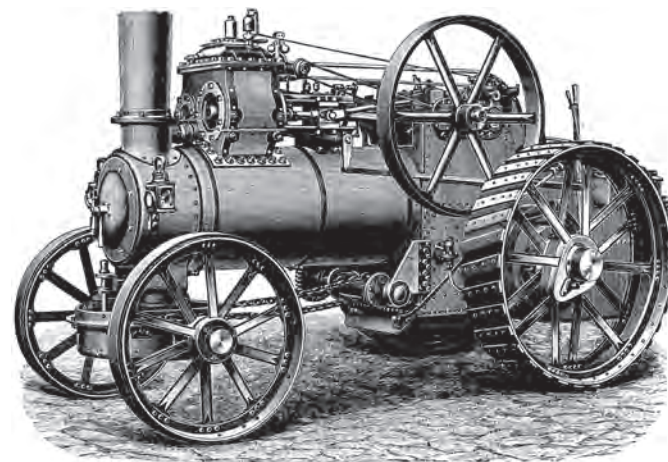
ban a los mayores de los niños de la familia, además contaban con baño que se desinfectaba con cal viva.

Existía, además, una cocina con fogón y hornos de ladrillo y cocina a leña con pisos de cemento afinado con tierra de color. Cabe señalar que tanto don Luis Fernando como don William, su padre, siempre tuvieron especial cuidado con las condiciones higiénicas de sus empleados, ello porque a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX en el país y en especial en sectores rurales, las epidemias de tuberculosis y de viruela causaron numerosas muertes que diezmaron parte importante de la población.⁽⁴³⁾

LOS PATIOS DE MAQUINARIA.

El lugar destinado al resguardo de las diferentes maquinarias agrícolas que eran utilizadas en la Hacienda estaba constituido por un enorme patio cerrado rodeado de cobertizos. Éste se encontraba anexo al patio de carga y descarga del Molino y su entrada y portón principal estaba orientada perpendicularmente al camino de acceso al Molino. A un costado estaban los caniles en los que se encerraban los numerosos perros que resguardaban la seguridad de las diversas construcciones, y los más de cincuenta perros galgos usados para cazar, deporte al que tenían especial afición el dueño de casa, hijos y amigos.

En este patio rodeado de muros de adobe y ladrillos con techos de grandes vigas y cubierta de tejas, esperaban para ser usadas las maquinarias, entre las que se contaban; cortadoras de pasto, carretas, enfardadoras, trilladoras, arados y rastras, rastrillos gavilladores de pasto, carretas con estanques aljibes utilizados para regar pequeños árboles, como era el caso de las plantaciones de los Eucaliptos Globulus introducidos por don William. Había rodillos para



Antiguos grabados de locomóviles a vapor utilizados en los procesos agrícolas e industriales de la Hacienda Palpal.

aplanar tierra los que eran tirados por bueyes, también locomóviles a vapor entre otros.

En este lugar existía una maestranza para la mantención y reparación de piezas de las diferentes maquinarias. Había allí también una habitación para un cuidador, quien era el encargado de resguardar el recinto. Como todas las construcciones aledañas, el patio de maquinarias contaba con iluminación eléctrica mediante postes los que portaban grandes luminarias. Cabe mencionar que en el acceso al fundo Pemuco, en el fundo Labraña y Monteblanco también habían recintos similares para estos propósitos, pero mucho más antiguos en su construcción.

LA CASA DEL ADMINISTRADOR.

126 Para la residencia del Administrador de la Hacienda, que realizó esa función después de la muerte de don Luis Fernando Stevens y mientras sus hijos y sucesión se hicieran cargo de esas funciones, se habilitó una casa a fin de que pudiera vivir junto a su familia. El último administrador que estuvo a cargo de estas tareas después de fallecer don Luis Fernando, fue un señor de apellido Bock proveniente del sur de Chile. Era ésta una cómoda residencia ubicada aledaña a las construcciones del Molino en el lado norte de la rivera del río Palpal.

LA CASA PRINCIPAL DE LA HACIENDA.

Esta construcción era imponente y estaba inserta dentro del conjunto de construcciones y bodegas de las diversas fábricas de la Hacienda y que encerraban dos grandes patios interiores cerrados. Se emplazaba entre el borde

del río Palpal por el poniente y la quebrada o risco Palpal por el oriente en el costado norte del camino público de Chillán a Yungay, antes del puente del mismo nombre.

Era una construcción de tres pisos más una torre terminada en punta con un pararrayos rodeada con terrazas que servían de mirador dominando desde allí todo el paisaje.

Su estilo arquitectónico era de reminiscencias inglesas y se insertaba en un entorno de estilo colonial chileno. Poseía grandes galerías con ventanales, en su acceso había una escalinata con varias gradas y un porche con dos columnas. Los bordes de la techumbre tenían un artesonado con terminaciones metálicas caladas que pronunciaban su carácter inglés o sudista americano. En el interior, grandes salones con pinturas y figuras de peltre y bronce adornaban sus rincones. Había una sala de fumar o fumoir, un escritorio y biblioteca en donde don William, y después don Luis Fernando, recibía a sus visitas para conversar de negocios y de política degustando un rico oportoproducido en la Hacienda. El comedor estaba siempre dispuesto para la nutrida concurrencia que comúnmente había, una mesa para 30 personas servía para socializar todo el año, especialmente, en vacaciones de verano.

En el hall de entrada había una hermosa escalera de fierro forjado que se había traído de Estados Unidos y que terminaba en un bonito balaustrado que daba vista desde el segundo y tercer piso por medio de un espacio central. En los pisos superiores estaban los numerosos dormitorios y baños para la familia e invitados rodeados de grandes galerías.

La cocina y sectores de servicios domésticos estaban anexos a la casa principal y comunicados con ella.

El mobiliario, según recuerda doña Hilda Stevens hija de don Luis Fernando, era muy fino recordando dos jarrones enormes a los pies de la escalera en don-



Núcleo de construcciones de la Hacienda Palpal. Al fondo se aprecia el edificio del Molino Palpal, La enorme casa patronal de tres pisos y un torreón con terrazas, el parque y jardines del patio interior rodeado de las instalaciones destinadas a las diversas fábricas, bodegas de vinos, bebidas gaseosas, hielo, dependencias del personal, etc. A la derecha se ve parte del segundo patio destinado a bodegas, cocheras y diversos oficios de la Hacienda. (Archivo Dr. Fernando Stevens Falgerete.)

de se escondían cuando jugaban en la niñez, también había un reloj con dos figuras de niños que se movían con el mecanismo y era enorme. Los retratos de antepasados colgaban de los muros de la caja de las escaleras y en el comedor había, según recuerda, un hermoso samovar ruso de plata para el agua caliente del café. Había cortinajes con borlas, muebles ingleses de caoba y el escudo de la familia Stevens en una chimenea.

En el exterior había un hermoso parque que estaba en un gran patio interior trasero, en donde había una terraza vidriada y una hermosa pérgola sobre un montículo situado al costado de la quebrada o risco Palpal desde donde caía

una pequeña cascada artificial hacia un estanque de peces. En esa pérgola llena de flores había asientos en un kiosco que era muy similar al que mi padre donara al pueblo de Pemuco y que se entregó a la Plaza de armas del pueblo para el centenario nacional.

Allí, en ese jardín, en medio de flores y plantas y con el canto de las aves del campo y el sonido de las catitas australianas y argentinas que había en una enorme pajarera, transcurrían las idílicas tardes de lectura y de juegos con amistades y familiares invitados para las vacaciones.



Luis Fernando Stevens C y Sra. Ofilia Bassalet C. de Stevens Concepción 1910.

José Pedro Alessandri Palma,
Senador por Ñuble.

Juvenal Hernández Jaque.
Rector de la Universidad de Chile, Ministro de
Estado y Embajador de Chile.

Don Orlando Sandoval Vargas. Ministro de
Estado y Embajador.



En la Hacienda siempre había una rica vida social, los invitados llegaban en automóviles y también en el ferrocarril de Pemuco a General Cruz. Invitados, parientes y amigos a los que también se refiere doña Hilda en sus recuerdos;

Entre los que recuerdo, don José Pedro Alessandri, Senador por Ñuble, don Juan Serrano Squella también Senador por la misma zona, sus hijos Ignacio, Mauricio, Juan, Horacio Serrano Palma, Arturo Matte Larraín también Senador, Los Valdés Errázuriz, Sánchez Errázuriz. Amigas de colegio como la Srta. Raquel Colvin, las hermanas Puffe de Los Ángeles, Las hermanas Plate, Castellón, Vivaldi de Concepción, del Pino, y los hermanos Mery Beckdorf; Arturo Mery quien fuera posteriormente Arzobispo de Concepción (1959) y su hermana Laura Mery quien fuera Superiora de las monjas Carmelitas. Entre los personajes locales; Juvenal Hernández Jaque quien fuera Rector de la Universidad de Chile y ministro de estado y diplomático y que casó con mi prima Dolores Stevens de Yungay, Orlando Sandoval Vargas, Ministro de Estado, parlamentario y diplomático ahijado de don Luis Fernando y cuya hermana Telma casara con mi hermano Reinaldo Stevens, Javier María Silva, Ministro de Estado termal en tiempos de Carlos Ibáñez del Campo y que casara con mi hermana Elsa Stevens, el niño Ignacio Verdugo Cavada escritor cuya familia era vecina a la casa de mis padres en calle Salas de Concepción, entre otros. Amistades miembros de las familias Rondanelli, Unzurrunzaga, Freire, Bosselin, García de la Huerta, Martín Álamos, Pagueguy, Gómez Pérez, Burmeister, Velozo Chávez, parientes como los Ham, Urrutia, Esterio, Bórquez, Sandoval, etc”.⁽⁴⁴⁾

Mucha vida social y grandes acuerdos políticos se llevarían a cabo en la Hacienda. Don Luis Fernando patrocinó a varios candidatos y pagó sus campañas en esos tiempos, e incluso declinó serlo aun cuando se le solicitó su nombre para candidaturas a Diputado y, posteriormente, a Senador de la República por el Partido Liberal.



hubo nacimientos, bautizos, matrimonios de las hijas, y también funerales, como fueron los del mismo don Luis Fernando, don William, su padre, su madre doña Petronila, su esposa doña Ofilia, Guillermo, el hijo de don Luis Fernando que murió en el internado del colegio Sagrados Corazones de Concepción producto de una peritonitis. Todos ellos, posteriormente, sepultados en el mausoleo familiar de la familia Stevens ubicado en el patio inglés del Cementerio de Concepción.

LAS CONSTRUCCIONES DEL FUNDO LABRAÑA.

En este Fundo había un complejo de arquitectura de tipo colonial que al estilo de las antiguas clausuras, consistía en un recinto amurallado con un patio central rodeado de corredores interiores. Esta construcción estaba emplazada en una explanada con vista hacia un bajo.

La construcción contemplaba diversas dependencias, entre las cuales destaca aun hasta hoy la parte destinada a bodega de vinos, en la cual se elaboraba el producto de las muchas viñas que de tiempos pretéritos habían sido plantadas. Dentro de ella estaban los lagares, zarandas, pipas, fudres y barricas en donde se guardaba el vino. Famoso en la zona era el vino y el chacolí que allí se producía.

Esta bodega que es el testimonio arquitectónico de esa época, sufrió algunos daños para el terremoto del 27 de Febrero del 2010 y fue restaurada por don Paulo Basterrica Sandoval a fin de poder preservar este importante patrimonio histórico y familiar.

El resto de las alas del conjunto primitivo como su acceso ya no existe, sucesivos rigores telúricos las fueron destruyendo.

Había también en el lugar diversas pueblas y casas de inquilinos que con el tiempo han sido demolidas y reemplazadas por otras construcciones.

LAS CONSTRUCCIONES DEL FUNDO MONTEBLANCO.

En el Fundo Monteblanco había bodegas de cereales y de vinos, corrales para animales y una casa antigua con corredores que era la casa en donde vivía, en tiempos de don Luis Fernando, el capataz encargado de administrar las faenas del fundo. Posteriormente, fue transformada, por los herederos del Sr. Stevens, en casa patronal, la que después se mantuvo siendo habilitada y ampliada por los posteriores propietarios.

También había en el fundo un número indeterminado de pueblas y de casas de inquilinos distribuidas en diversos sectores del fundo.

LAS OBRAS DE ARTE EN LOS FUNDOS DE LA HACIENDA.

Entre las obras de arte importantes, estaban las de riego y canalización de aguas. En los diversos fundos de la Hacienda, don Luis Fernando construyó distintos canales destinados al riego de los potreros. Estas obras consistían tanto en canales a tajo abierto, como a túneles subterráneos esculpidos en la roca viva, en la tosca y la tierra. Había sifones para comunicar el agua, y diversas bocatomas y marcos partidores. En el río Palpal, aun está la bocatoma del Canal Stevens, que dotaba al Molino de 800 litros de agua por segundo.

Otras obras consistían en caminos interiores, delimitaciones con predios vecinos y caminos públicos, allí la característica de la Hacienda eran las alamedas y sobre todo las hileras de enormes Eucaliptus Globulus y Aromos australianos, los que importó de Australia y plantó en todos los límites interiores de los potreros de sus diversos fundos, especialmente, los fundos Pemuco y Labraña, hoy Fundo San Fernando.



Doña Elena del Pino Ide,
esposa de don Eduardo
Stevens B. Escena ecuestre
en la Hacienda Palpal



Diversas fotos de la vida social de la Hacienda Palpal.1928.
(Archivo familia Sandoval Stevens.)



El Sr. Stevens también construyó diversos puentes al interior de sus fundos y plantó numerosos huertos frutales de manzanos y otras especies en diferentes sectores de sus tierras a fin de utilizar la producción en la elaboración de chicha de manzana y sidra. Para ello construyó sobre el risco Palpal (quebrada alta cercana al río del mismo nombre colindante al área de las construcciones de la Hacienda) un depósito de cemento que enviaba las cargas de manzanas por un tubo a las bodegas procesadoras.

La casa patronal y las construcciones diversas destinadas a diferentes procesos productivos contaban con agua potable también acumulada en un depósito sobre el mismo risco Palpal, que por gravedad se distribuía en todas las dependencias y construcciones.

LAS FESTIVIDADES EN LA HACIENDA PALPAL. EL DIECIOCHO DE SEPTIEMBRE Y FIESTAS PATRIAS EN LA HACIENDA.

Para la celebración de la fiesta del aniversario de la independencia de Chile, la Hacienda realizaba numerosas actividades que don Luis Fernando promovía personalmente y que preparaba para el esparcimiento de sus trabajadores y sus familias. Actividades que por supuesto no eran ajenas a la comunidad pemucana de la época a la que también se hacía partícipe.

El día del 18 de Septiembre se preparaba frente a la escuela de la Hacienda Palpal un escenario y graderías. En un sector que podríamos describir como una especie de palco oficial y con asistencia de todos los trabajadores y sus familiares, don Luis Fernando junto a todos sus hijos e hijas, familiares, autoridades e invitados procedían al izamiento de la bandera chilena al son de la canción nacional. A continuación se hacía lo mismo con la bandera norteamericana en respeto a los orígenes familiares de la familia Stevens. Una vez concluida esta ceremonia, se dejaba al profesor que estaba a cargo de la



Dieciocho de Septiembre del año 1900 en la Hacienda Palpal. En la foto Don Eduardo Stevens Bassalet de niño a caballo. 1900.(Archivo familia Sandoval Stevens.)



Puertas de la antigua bodega de vinos de Labraña, actual Fundo San Fernando. 2014.



Exteriores bodega de vinos de Labraña, actual Fundo San Fernando. Restaurada después del terremoto de 27 de Febrero de 2010. Fundo San Fernando. 2014.

escuela de la Hacienda para que iniciaran las presentaciones de números folklóricos que, cargados de chilenidad, ponían en escena los niños y niñas alumnos del establecimiento.

Los niños realizaban presentaciones de bailes, declamaciones y cantos, los que eran largamente aplaudidos por la asistencia y por los orgullosos padres. Se premiaban personalmente por don Luis Fernando las mejores y más sobresalientes presentaciones. Una vez que concluía esa mañana llena de actividades por los alumnos de la escuela, se les ofrecía a los niños un almuerzo junto a sus familias, con asado y dulces chilenos. En la tarde, los niños y sus padres competían en juegos chilenos populares. Don Luis Fernando, su familia y autoridades e invitados compartían un almuerzo en honor al aniversario patrio en donde se comentaban los números más característicos y singulares.

A los adultos por la tarde se les tenían preparadas fondas para que los trabajadores celebraran los días 18 y 19 de Septiembre. Estas fondas o ramadas se ubicaban en el acceso norte de Pemuco, en lo que hoy es la Avenida Méndez y que era el acceso, como ya lo señalamos antes, del fundo Pemuco, parte de la Hacienda Palpal. En las ramadas la concurrencia celebraba con ponche, chicha, empanadas, y asados de chivo, cordero y vacuno. En este mismo lugar se realizaban carreras a la chilena, compitiendo trabajadores de la Hacienda con habitantes de Pemuco. Este mismo sitio, que tradicionalmente fue utilizado para estas carreras con autorización de la familia Stevens, por iniciativa de uno de los nietos de don Luis Fernando, don Emilio Bórquez Stevens, quien fuera el dueño posterior de esta parte del fundo Pemuco y que hoy día se conoce como Fundo Santa Guillermina, fue donado a la comunidad pemucana, y hoy



lleva el nombre de “Cancha de carreras Luis Fernando Stevens Caro”. Hoy día es el único lugar del pueblo de Pemuco, que lleva el nombre de este visionario y gran hombre que tanto hizo por Pemuco y su gente y que ha caído en el olvido e ingratitud del tiempo. Es de esperar que se le reconozca su enorme labor en beneficio de la zona y en el futuro una calle pemucana lleve su nombre para enmendar la injusticia de este olvido.

LA NAVIDAD.

La navidad era otra fecha que don Luis Fernando y su esposa la Sra. Ofilia Bassalet de Stevens, quienes junto a sus hijos, celebraban y compartían con sus empleados y sus familias. Especialmente con los hijos pequeños de éstos y los niños de la escuela de la Hacienda. La celebración de la Navidad era minuciosamente organizada con la personal supervisión de la Sra. Ofilia, quien junto a sus hijas preparaban los regalos, juguetes y golosinas que se les entregaban a los niños. También preparaban una canasta de víveres para los padres y trabajadores de la Hacienda para entregárselas en esa fecha. En la ocasión se adornaba un pino de tamaño natural que había cerca de la escuela. El árbol se decoraba con guirnaldas y luces con bombillas incandescentes blancas, rojas, azules y verdes. En su base se disponían las cajas con víveres para los padres y los múltiples paquetes envueltos y atados con un lazo de cinta conteniendo los juguetes de madera y latón, las muñecas y las golosinas que los niños y niñas esperaban con ansias. A la derecha del árbol se construía una ramada que hacía las veces de pesebre en la que se instalaba la imagen de un nacimiento hermosamente recreado.

Después de asistir a una misa en la Iglesia de Pemuco, los trabajadores, sus familias y especialmente los niños, se dirigían a la Hacienda para asistir a una cena navideña que se servía en largos mesones especialmente acondicionados para la ocasión.

Una vez terminada la cena, la asistencia se concentraba junto al árbol y se procedía a la entrega de los regalos dirigida por la Sra. Ofilia y sus hijas con la participación del Administrador. No obstante la entrega de los regalos, don Luis Fernando se reservaba un tiempo al final de la ceremonia para hacer entrega de becas de estudios para aquellos alumnos de la escuela de la Hacienda que hubiesen terminado. Su objetivo era que los jóvenes siguieran completando las humanidades internados en liceos de Chillan, Yungay y Concepción. En la misma ocasión entregaba becas de estudio a aquellos alumnos de Pemuco egresados de humanidades para que estudiaran en La Escuela Normal y de Preceptoras de Chillán con el fin de que se titularan de profesor o profesora.

Todos los años de su vida don Luis Fernando se preocupaba de estimular el talento de estos jóvenes a quienes consideraba como verdaderos ahijados y a quienes siempre les otorgó la posibilidad de desarrollar sus condiciones y conocimiento. Muchos hijos de esta tierra de Pemuco y Palpal encontraron en este apoyo la oportunidad de progresar y superarse en la vida transformándose éstos en consecuencia en el orgullo de sus familias y de la comunidad de donde provenían.

LAS OBRAS SOCIALES Y DE BIEN PÚBLICO EJECUTADAS POR DON LUIS FERNANDO STEVENS COMO INDUSTRIAL Y HACENDADO.

Don Luis Fernando, a través de sus actividades diversas, también realizaba obras de adelanto en beneficio de la comunidad. No solo su escuela en la Hacienda Palpal en donde se esmeraba para que los niños recibieran educación para poder hacer de ellos personas instruidas que lograran desarrollarse culturalmente y así poder acceder a mejores condiciones en la vida. También recibían alimentación y se les ayudaba como se mencionara anteriormente a

los jóvenes para estudiar humanidades y poder ingresar a las Escuelas Normales de Preceptores en Chillán y Concepción para poder titularse de profesor o profesora. Así, podemos mencionar a don Tomas Arnaldo Herrera V., cuyo nombre lleva el Liceo de Pemuco, quien recibió la ayuda de don Luis Fernando para potenciar sus talentos e inteligencia a fin de estudiar Pedagogía. Muchos profesores y profesoras lograron dar ese gran paso apoyados por el Sr. Stevens, los cuales siempre manifestaron su gratitud por su decidido apoyo.⁽⁴⁵⁾

En materia de mantención de caminos públicos, don Luis Fernando realizaba permanentemente mejoramientos utilizando unos rodillos tirados por bueyes a fin de aplacar la tierra suelta y mejorar las vías para el tránsito.

Una obra que fuera un sello de la Plaza de Armas de Pemuco fue construida y donada para el centenario nacional por el Sr. Stevens. Construida en madera y de estilo americano fue testigo por casi 80 años de la vida social de ese pueblo.

134



Trabajos de apisonado de caminos.(Min. Obras Públicas.)

El cuidado del medio ambiente también fue su preocupación introduciendo ovas de truchas salmonideas en el río Palpal y Diguillín. Periódicamente, se depositaban en los lechos de esos ríos barriles de ovas de esas especies de peces.

La energía eléctrica producida por las turbinas del Molino Palpal también proporcionaba luz eléctrica al alumbrado público de Pemuco y del camino público de acceso en forma gratuita y desinteresada.

De sus bodegas de vinos, también se producía el vino entregado a la Capilla de Pemuco y El Carmen para celebrar la Misa, y pese a que el Sr. Stevens profesaba la religión Anglicana, su familia era cristiana y el sacerdote a cargo de ellas siempre almorzaba en la Hacienda después de la Misa del mediodía.

Las obras de caridad y de ayuda en forma anónima a instituciones y personas de Pemuco y El Carmen fueron realizadas en forma permanente por don Luis Fernando Stevens y su familia.

LA DIVISIÓN DE LA HACIENDA PALPAL Y SU DESTINO POSTERIOR.

Con la muerte de don Luis Fernando Stevens, el año 1926, comienza el proceso de división de la Hacienda y de sus tierras. Ella pasó primero a manos de su sucesión compuesta por su viuda; la Sra Ofilia Bassalet Caro y sus hijos. Por algunos años, mientras dura la partición de sus bienes, la Hacienda y el Ferrocarril de General Cruz a Pemuco continuaron siendo explotados por la sucesión Stevens.

Una vez hecha la partición de la herencia, el Fundo Pemuco se divide en dos hijuelas de 400 hectáreas cada una, quedando la más cercana y colindante



Funeral de don William Stevens Whistler en la casa patronal de la Hacienda Palpal.
(Archivo familia Sandoval Stevens.)

con el pueblo de Pemuco en manos de la familia Bórquez Stevens, compuesta por doña Guillermina Stevens Bassalet y su esposo don Emilano Bórquez Lantaño, la cual en la actualidad sigue en manos de la familia a través de sus descendientes con el nombre de Fundo Santa Guillermina.

La otra mitad del Fundo Pemuco de 400 hectáreas, situada contigua hacia el norte de la hijuela anteriormente señalada queda en manos de la familia Mutis Stevens, compuesta por doña Orfelina Stevens Bassalet y su esposo don Julio Mutis Saldés, quienes la explotan hasta su muerte pasando luego a sus hijos quienes finalmente venden el fundo a don Neftalí Segundo Guíñez Vallejos, y en la actualidad es de dominio de la sucesión Guíñez Pino manteniendo el nombre original de Fundo Pemuco.

El Fundo Labraña y las otras porciones quedan en manos de la familia Sandoval Stevens compuesta por doña Hilda Sofía Stevens Bassalet y su esposo el Dr Luis Sandoval Rivas, el cual continuó siendo explotado por sus descendientes y hoy está en manos de sus hijas Pilar y Teresa Sandoval Stevens y su nieto Paulo Basterrica Sandoval quienes son sus actuales dueños bajo el nombre de Fundo San Fernando.

El Fundo Monteblanco, queda en manos de la familia Stevens Sandoval, compuesta por don Reinaldo Stevens Bassalet y su esposa doña Telma Sandoval Vargas quienes lo explotan para finalmente venderlo a Heriberto Carrasco Carrasco, quien lo sigue explotando hasta el período de Gobierno del Presidente Salvador Allende el que, a través de la Corporación de Reforma Agraria Cora, lo expropia parcelándolo en gran parte y entregándolas a diversos propietarios, dejándoles a sus dueños la reserva que se mantiene hasta hoy en manos de la sucesión Carrasco.

Los Fundos cordilleranos de Suiza, Placilla, Ponce y San José quedan en manos de la familia Esterio Stevens compuesta por doña Ofilia Stevens Bassalet y su esposo el Dr. Hector Esterio y la familia Silva Stevens, compuesta por doña Elsa Stevens Bassalet y su esposo el abogado y Diputado don Javier María Silva y fueron luego vendidos a la Sociedad Aguirre y Guíñez y a Heriberto Carrasco.

La Hijuela Molino Palpal y el Ferrocarril de General Cruz a Pemuco, quedan en manos de la familia Stevens Molina compuesta por don Raúl Stevens Bassalet y su esposa doña Olga Molina Zurita, la familia Stevens del Pino, compuesta por don Eduardo Stevens Bassalet y su esposa doña Elena del Pino, la familia Sandoval Stevens, ya señalada, quien le cede sus derechos a sus hermanos en esta comunidad, la familia Stevens Sandoval también señalada, la familia Stevens Falgerete compuesta por el Dr. Walterio Stevens Bassalet y su esposa doña Aida Falgerete Solari. De la Hijuela Molino Palpal, parte de ella fue vendida posteriormente a don Eduardo Guíñez manteniéndose el

restante en manos de la familia Stevens Molina incluyendo el terreno donde funcionaba el Molino y su canal.

Anterior a ello, hacia el año 1950, la casa patronal y sus construcciones principales fueron destruidas por un gran incendio y, posteriormente, hacia 1960 el Molino Palpal corre la misma suerte.

El Ferrocarril de General Cruz a Pemuco, hacia 1943 fue levantado dejando de funcionar como ya se refiriera en la primera parte de esta investigación. La sucesión Stevens hacia 1950, posteriormente, vende a la Compañía de Teléfonos de Chile el tendido o cableado telefónico desde General Cruz a Pemuco y cuyas líneas se encontraban al costado del trazado de la línea del referido ferrocarril particular.⁽⁴⁶⁾

De esta forma, la Hacienda Palpal, formada primero por don William y luego por don Luis Fernando Stevens, se divide quedando éste polo agroindustrial de desarrollo económico como un recuerdo de progreso en las comunidades de Pemuco y El Carmen.

A MODO DE CONCLUSIÓN.

La rica actividad de la Hacienda Palpal de don Luis Fernando Stevens C. en el primer tercio del pasado siglo XX, transforma la economía típicamente agraria de esa vasta zona que abarcaba el territorio adyacente a los pueblos de Pemuco y de El Carmen. Esa actividad imprimió un notable adelanto en los habitantes y sus familias, de tal modo que, junto con el desarrollo del Ferrocarril de General Cruz a Pemuco cuyo resurgimiento se debió la visión de don Luis Fernando, constituyeron una era de progreso recobrando el impulso

perdido después del terremoto de 1835 que los sumergió en un letargo por más de 75 años.

En este trabajo están plasmadas las visiones de hombres que se arriesgaron en pos de sus ideas de progreso logrando que Pemuco y su gente abriera la esperanza de tiempos mejores.

Nombres como los de don Zenón Méndez Sepúlveda, creador del ferrocarril y el de don Luis Fernando Stevens Caro, su posterior propietario quien lo unió a su Hacienda Palpal, posibilitaron que con decisión y tenacidad las ideas visionarias pudieran hacerse realidad transformándose en desarrollo social para toda la comunidad.

El Ferrocarril de General Cruz a Pemuco y la Hacienda Palpal fueron, entonces, símbolos de ese desarrollo y son fuente de patrimonio e identidad por lo que significaron para los habitantes de una zona agrícola que hoy es el resultado de toda su historia y del empeño de su gente.

Este trabajo recoge esa memoria histórica que ha de servir para que las nuevas generaciones puedan sentirse arraigadas con un pasado claro y firme mediante el conocimiento de su propia historia y de sus tradiciones, logrando, así, avizorar un devenir auspicioso acorde con los nuevos desafíos del presente y en pos de un futuro mejor.

El desafío de seguir escribiendo la historia rica de Pemuco y El Carmen está entonces sobre la mesa, es de esperar que este trabajo sea el estímulo para muchos, que como el suscrito, sientan el imperativo para recogerla, escribirla y resguardarla del olvido con proyección de futuro.

CITAS BIBLIOGRÁFICAS
EL FERROCARRIL DE
GENERAL CRUZ A PEMUCO

- ¹-Santiago Marín Vicuña, *Los Ferrocarriles de Chile*, Santiago 1912.
- ²-Trabajos del Cuarto Congreso Científico (1er Panamericano) 24 de Diciembre de 1908-5 de Enero 1909, Santiago de Chile. Trabajos de la IV Sección, Ingeniería. Ferrocarril de General Cruz a Pemuco, Santiago Marín Vicuña, página 395.
- ³-Nuestros Ferrocarriles, Monografías por Carlos Huidobro Díaz, Santiago, 1939.
- ⁴-Santiago Marín Vicuña, *Los Ferrocarriles de Chile*, Santiago 1912.
- ⁵-Leyes Promulgadas en Chile, desde 1810 hasta el 1 de Junio de 1913 Tómo IV. Ricardo Anguita. Santiago, 1913.
- ⁶-Diario La Discusión de Chillán 12 Noviembre de 1908.
- ⁷-Nuestros Ferrocarriles, Monografías por Carlos Huidobro Díaz, Santiago, 1939.
- ⁸-Cronicas de Honorio Aguilera en Revista En Viaje, Cuaderno del Biobío en preparación en Taller de Cultura Regional de la Universidad del Biobío. Chillán.
- ⁹-Historia de las Misiones del Colegio de Chillán, Volumen 1, Roberto Lagos, 1908.
- ¹⁰-Anuario Prado Martínez, única guía general de Chile 1904-1905, Santiago, 1905.
- ¹¹-Trabajos del Cuarto Congreso Científico (1er Panamericano) 24 de Diciembre de 1908-5 de Enero 1909, Santiago de Chile. Trabajos de la IV Sección, Ingeniería. Ferrocarril de General Cruz a Pemuco, Santiago Marín Vicuña, página 397.
- ¹²-Leyes Promulgadas en Chile, desde 1810 hasta el 1 de Junio de 1913 Tómo IV. Ricardo Anguita. Santiago, 1913.
- ¹³- Santiago Marín Vicuña. Nuestros Ingenieros, Santiago, 1935.
- ¹⁴- Santiago Marín Vicuña, *Los Ferrocarriles de Chile*, Santiago, 1912.
- ¹⁵-Diario La Discusión de Chillán, 6 de Noviembre de 1908.
- ¹⁶-Relato tomado de don Orlando Betancourt, según recuerdos de su padre.
- ¹⁷-Nuestros Ferrocarriles, Monografías por Carlos Huidobro Díaz, Santiago, 1939.
- ¹⁸-Informe en derecho presentado a la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago a nombre del Banco chileno Garantizador de Valores (en liquidación) en los juicios sobre rendición de cuentas, pago de lo no debido i cobro de pesos que le sigue don Zenón Méndez. Tomás Ramírez Frías, Imprenta Universo, 1922.
- ¹⁹-Historia Política y Legislativa del Congreso Nacional de Chile. Reseña Biográfica Parlamentaria. Sitio web de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. 2014.
- ²⁰-Diario La Discusión de Chillán, 7 de Mayo 1918.
- ²¹-Demanda iniciada por el Consejo de Defensa del Estado, interpuesta por el Promotor Fiscal don Rosaura Martínez Rubilar.
- ²²-Información proporcionada por don Emilio Bórquez Stevens en el año 2002.
- ²³-Nuestros Ferrocarriles, Monografías por Carlos Huidobro Díaz, Santiago, 1939.
- ²⁴-Información proporcionada por doña Hilda Stevens Bassalet en el año 1987.
- ²⁵- Trabajos del Cuarto Congreso Científico (1er Panamericano) 24 de Diciembre de 1908-5 de Enero 1909, Santiago de Chile. Trabajos de la IV Sección, Ingeniería. Ferrocarril de General Cruz a Pemuco, Santiago Marín Vicuña, páginas 396- 397.
- ²⁶- Nuestros Ferrocarriles, Monografías por Carlos Huidobro Díaz, Santiago, 1939.
- ²⁷-Información proporcionada por don Emilio Bórquez Stevens en el año 2002.
- ²⁸-Itinerarios de los Ferrocarriles, Invierno 1937, Edición Ferrocarriles del Estado.
- ²⁹- Trabajos del Cuarto Congreso Científico (1er Panamericano) 24 de Diciembre de 1908-5 de Enero 1909, Santiago de Chile. Trabajos de la IV Sección, Ingeniería. Ferrocarril de General Cruz a Pemuco, Santiago Marín Vicuña, página 398.
- ³⁰- Nuestros Ferrocarriles, Monografías por Carlos Huidobro Díaz, Santiago, 1939.
- ³¹-Anuario Cab, única guía de Chile, comercio-industria-profesiones 1935.
- ³²-Según minuta de gastos incorporada en expediente de partición de los bienes quedados al fallecimiento de don Luis Fernando Stevens Caro.
- ³³-Verso popular aportado por don Orlando Betancourt, transmitido por oralidad familiar a través de generaciones. Testimonio dado en el año 2014.
- ³⁴-Versos populares recogidos de antiguos vecinos de Pemuco.
- ³⁵-La Chica del Crillón. Novela de don Joaquín Edwards Bello inspirada en un diario de vida entregado al autor por una desconocida.
- ³⁶-Testimonio y recuerdo proporcionado por doña Hilda Stevens Bassalet en el año 1985.
- ³⁷-Historia tomada de un antiguo relato proporcionado por un vecino de Pemuco. 2014.
- ³⁸-Andenes de Ñuble Adentro, Lionel Yáñez Merino, segunda edición, junio de 2011.

CITAS BIBLIOGRÁFICAS Y
TESTIMONIOS DE
“LA HACIENDA PALPAL.”

- ¹- *The General Armory of England, Scotland and Ireland.* John Burke, London, 1783.
- ²- *The General Armory of England, Scotland and Ireland.* John Burke, London, 1783.
- ³- Testimonio familiar tomado de doña Hilda Stevens Bassalet en el año 1983.
- ⁴- Testimonio familiar tomado de don Emilio Bórquez Stevens en el año 2002.
- ⁵- Testimonio familiar tomado de doña Hilda Stevens Bassalet en el año 1982 y respaldado en el inventario de la casa patronal de la Hacienda Palpal y acompañado al expediente de partición de la herencia quedada al fallecimiento de don Luis Fernando Stevens Caro en 1926.
- ⁶- *Diccionario Geográfico de Chile,* Francisco Solano Astaburuaga, 1899.
- ⁷- *Anuario Prado Martínez, única guía general de Chile 1904-1905,* Santiago, 1905.
- ⁸- *Diccionario Geográfico de Chile,* Francisco Solano Astaburuaga, 1899.
- ⁹- *Diccionario Geográfico de Chile,* Francisco Solano Astaburuaga, 1899.
- ⁹- *Album de la Zona Central de Chile,* Juvenal Valenzuela O. Santiago, 1923.
- ¹⁰- Testimonio de la visita del escritor Jorge Inostroza en la década de los años cincuenta del siglo XX, que el escritor realizara a Palpal y estuviera como invitado en el Fundo Pemuco de la familia Mutis Stevens. Testimonio proporcionado por doña María Lía Mutis Stevens en el año 1987.
- ¹¹- *La mujer en el Reyno de Chile, Sor Imelda Cano Roldan (Religiosa Mercedaria)* Santiago de Chile 1980.
- ¹²- O'Higgins, por Jaime Eyzaguirre, Santiago, editorial Zig-Zag 1943.
- ¹³- *Los comerciantes de Concepción 1800-1820,* por Arnoldo Pacheco Silva. Artículo contenido en *Revista de Historia, volúmenes 8 a 10* editada por Departamento de Ciencias Históricas y Sociales, Facultad de Educación, Humanidades y Arte, Universidad de Concepción, 1998.
- ¹⁴- *General Don Joaquín Prieto Vial, Servicios y Distinciones.* Academia Chilena de la Historia, Fondo Histórico Presidente Joaquín Prieto. Serie Documentos Nro. 1. Santiago 1962.
- ¹⁵- *Crónicas Históricas de Pemuco,* Miguel Inostroza S. 1984.
- ¹⁶- Testimonios y recuerdos familiares de doña Hilda Stevens Bassalet, año 1982.
- ¹⁷- *Escrituras Públicas de compraventas realizadas por don Luis Fernando Stevens.* Archivo Familia Sandoval Stevens.
- ¹⁸- *Copia Inscripción derechos de aguas en rio Palpal por don William Stevens W* Registro de propiedades del Conservador Bienes raíces de Yungay 1885. Archivo Familia Sandoval Stevens.
- ¹⁹- Según publicidad de la época, y por testimonios de antiguos habitantes de Pemuco.
- ²⁰- Testimonios de don Orlando Betancourt según recuerdos de familiares que trabajaron en el Molino Palpal. 2014.
- ²¹- Testimonio de don Orlando Betancourt según recuerdos de don Leopoldo Betancourt Henríquez. 1985.
- ²²- Testimonio tomado de don José Mercedes Vázquez, antiguo parcelero y vecino de la Hacienda. 1978.
- ²³- Incorporada la “Empresa eléctrica de Yungay del Ñuble “de don Guillermo Stevens en la nómina de empresas fundadoras de la “Asociación de Empresas Eléctricas de Chile”. Creada el 15 de Marzo de 1916.
- ²⁴- Testimonio de don Orlando Betancourt y familiares .2014.
- ²⁵- Contrato de compraventa de vino a granel entre don J. Manuel Fuentes y don Eduardo Stevens en 1930. Archivo Familia Sandoval Stevens.
- ²⁶- Testimonio de doña Hilda Stevens Bassalet en 1982, y de la familia Mutis Stevens. 1997.
- ²⁷- Recuerdos de don Orlando Betancourt, y Archivo Familia Sandoval Stevens.
- ²⁸- Testimonio de don Emilio Bórquez Stevens, 2002.
- ²⁹- Testimonio de don Emilio Bórquez Stevens, 2002.
- ³⁰- Recuerdos de doña Hilda Stevens Bassalet, 1982.
- ³¹- Recuerdos de doña Hilda Stevens Bassalet, 1982.
- ³²- Recuerdos de doña Hilda Stevens Bassalet, 1982.
- ³³- Primera parte, “El Ferrocarril de General Cruz a Pemuco”.
- ³⁴- Recuerdos familiares proporcionados por don Emilio Bórquez Stevens, 2002.
- ³⁵- *Historias Acuñadas, Asociación Numismática de Chile, Anuario 2012-2013.* “Las fichas y billetes particulares usados en Ñuble a fines del siglo XIX y comienzos del XX. “ por Juan Ignacio Basterrica Sandoval.
- ³⁶- *Catalogo de Fichas Salitreras.* Ismael Espinoza, 1990.
- ³⁷- Según recuerdos de doña Hilda Stevens Bassalet. 1982.
- ³⁸- Según recuerda don Orlando Betancourt. 2014.
- ³⁹- Según recuerdos de don Emilio Bórquez Stevens, 2002.
- ⁴⁰- Según recuerdos de doña Hilda Stevens Bassalet 1982 y don Tomás Arnaldo Herrera Vega .1975.
- ⁴¹- Según recuerdos de don Emilio Bórquez Stevens .2002.
- ⁴²- Según recuerdos de los descendientes de don Luis Olate. 1975.

⁴³-Según recuerdos del Dr. Luis Sandoval Rivas, 1928.

⁴⁴- Según recuerdos familiares de doña Hilda Stevens Bassalet y registro fotográfico en poder de la familia Sandoval Stevens.

⁴⁵-Testimonio de don Tomas Arnaldo Herrera Vega en 1975.

⁴⁶-Según recuerda don Reinaldo Stevens Sandoval, 2010.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS.

¹-Academia Chilena de la Historia, Fondo Histórico Presidente Joaquín Prieto, Serie "Documentos "Nro. 1, General Don Joaquín Prieto Vial, Servicios y Distinciones, Editorial Universidad Católica, Santiago, 1962.

²-Anguita, Ricardo, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1 de Junio de 1913*, Imprenta, Litografía i Encuadernación Barcelona, Santiago, 1913.

³-Empresa de Avisos C.A. Bofill, *Anuario Cab, Comercio-Industrias-Profesiones de Chile 1935*, Editado por Empresa de Avisos C.A. Bofill, Primera edición, Santiago, 1935

⁴-Asociación Numismática de Chile, *Historias Acuñadas*, Anuario 2012-2013, Ediciones Gamalier Varela, Santiago, 2013.

⁵-Asta-Buruaga y Cienfuegos, Francisco Solano. *Diccionario Geográfico de la República de Chile*, Edición del autor, Santiago, 1899.

⁶-Baedeker Moderno, *El amigo del Viajero en Chile*, edición para 1922-1923, Empresa Editora Gálvez & García, Santiago, 1923.

⁷-Bengoa, José, *Historia Social de la Agricultura Chilena, Tomo II Haciendas y Campesinos*, Ediciones del Sur, Santiago, 1990.

⁸-Binimelis, Pascual, *Ferrocarril entre Talcahuano, Concepción y Chillán*, Imprenta del Liceo, Concepción, Setiembre 1 de 1864.

⁹-Borsig, A, *Lokomotiven (Catalogo de máquinas locomotoras)*, Berlin -Tegel, 1902.

¹⁰-Burke, Jhon. *The General Armory of England, Scotland and Ireland*. London, 1783.

¹¹-Cano Roldán, Sor Imelda (Religiosa Mercedaria), *La mujer en el Reyno de Chile*, Ed. Gabriela Mistral, Santiago, 1980.

¹²-Carvallo y Goyeneche, Vicente. *Descripción histórica geográfica del Reino de Chile*, Imprenta de la Librería del Mercurio, 1875.

¹³-Correa Vergara, Luis, *Agricultura Chilena*. Imprenta Nascimento, Santiago, 1938.

¹⁴-Cunill Grau, Pedro, *Geografía de Chile*.

Editorial Universitaria, décima edición. Santiago, 1979.

¹⁵-David L, F. Jorge, *Trigo en Chile: Una historia desconocida*. Ediciones del Día, Santiago, 1993.

¹⁶-Dirección General de Impuestos Internos, *Rol de Avalúos de la Comuna El Carmen*, Departamento de Yungay, Tasación General año 1937. Escuela Tipográfica Salesiana, Concepción, 1938.

¹⁷-Espinoza, Enrique, *Geografía Descriptiva de Chile*, Imprenta Barcelona, Santiago, 1903, 5ta edición.

¹⁸-Espinoza, Ismael, *Fichas, Vales y Billetes Salitreros de Chile, Peru y Bolivia*, Ismael Espinoza S.A, Edición y Diseño, Santiago, 1990.

¹⁹- Eyzaguirre, Jaime, O'Higgins, Editorial Zig Zag, Santiago, 1943.

²⁰-Fajardo A, Miguel, *Fichas de Hacienda Chilenas, price guide 2011*, Ediciones ColeccionArt, Santiago, 2011.

²¹-Ferrocarriles del Estado, *A Través de Chile*, Guía del Viajero, Publicación Oficial de los FFCC.del E. Imprenta Universitaria, Santiago, 1931.

²²-Ferrocarriles del Estado, *Itinerarios de Invierno Red Sur de 21 de Abril 1937*, Editorial Zig Zag, Santiago, 1937.

²³-Figuroa, Pedro Pablo, *Diccionario Biográfico de Chile*, Imprenta Victoria de H. Izquierdo, Santiago, 1886.

²⁴-Huidobro Díaz, Carlos, *Nuestros Ferrocarriles*, Monografías, Sociedad Imp. y

Lito. Universo, Santiago, 1939.

²⁵-Inostroza .S, Miguel, *Crónicas Históricas de Pemuco*, Departamento de Producción Gráfica Instituto profesional de Chillán, Chillán, 1984

²⁶-Instituto Chileno de Estudios Genealógicos, *Revista de Estudios Históricos Nro. 35*, Editorial Universitaria, Santiago.

²⁷-Keller, Carlos, *Revolución en la Agricultura*. Editorial Zigzag, Santiago, 1956.

²⁸-Marín Vicuña, Santiago, *Los Ferrocarriles de Chile*, Imprenta Barcelona, Santiago, 1912.

²⁹-Marín Vicuña, Santiago, *Nuestros Ingenieros*, Editorial Nascimento, Santiago, 1935.

³⁰-Márquez B, Alberto, *Libro Internacional Sud-Americano*, Talleres de la Imprenta de la Empresa Zig Zag, Santiago de Chile, 1916

³¹-Matus y Vivallo, *Ferrocarriles de Chile Historia y Organización*, Editorial Rumbo, Santiago, 1943.

³²-Muñoz Olave, Reinaldo, *Chillán, sus fundaciones y destrucciones*, Editorial San José, 1921.

³³-Opazo Maturana, Gustavo, *Familias del Antiguo Arzobispado de Concepción 1550-1818*. Ed. Zamorano y Caperán, Santiago, 1957.

³⁴-Oviedo Cavada, Carlos, *Los obispos de Chile (1561-1978)*, Editorial Salesiana, Santiago, 1978.

- ³⁵-Pacheco Silva, Arnoldo, *Economía y Sociedad de Concepción*, Ediciones Universidad de Concepción, Concepción, 2003.
- ³⁶-Pedreros leal, Marcial, *Zemita Virguín, Cuadernos del Bio Bio*, Editorial La Discusión, Chillán, 1999.
- ³⁷-Pinto Rodríguez, Jorge, *Visita general de la Concepción y Visita general de Concepción y su obispado por Fray Pedro Ángel de Espiñeyra. Su meritísimo prelado (1765-1769)*, Ediciones Instituto Profesional de Chillán, 1986.
- ³⁸-Pissis, Amadeo, *Geografía Física de la República de Chile, Ch.*, Delagrave, Paris, 1875.
- ³⁹-Prado Martínez, Alberto, *Anuario*. Centro Editorial de Alberto Prado Martínez, Santiago, 1905.
- ⁴⁰-Revista *Zig Zag*, 2 de Noviembre 1908, Editorial Zigzag, Santiago, 1908.
- ⁴¹-Revista *Quinchamáli*, Artes, letras y Sociedad Taller de Cultura Regional Universidad del Biobío, Número 1, Impresora La Discusión, Chillán, Marzo 2010.
- ⁴²-Reyes Coca, Marco Aurelio, *Chillán; Los umbrales de su crecimiento en 400 años*, Edición patrocinada por la I. Municipalidad de Chillan en conmemoración al cuarto centenario de su fundación. Chillán, S/f.
- ⁴³-Riso Patrón, Luis, *Diccionario Geográfico de Chile*, Imprenta Universitaria, Santiago, 2002.
- ⁴⁴-Salazar Vergara, Gabriel, *Labradores, peones y proletarios*, Ediciones Sur, Santiago, 2000.
- ⁴⁵-Sepúlveda, Candelario, *Semblanza Agrícola y Educacional de Ñuble*, Escuela Nacional de Artes Gráficas, Santiago, 1961.
- ⁴⁶-Thayer Ojeda, Thomas, *Formación de la sociedad chilena*, Prensa de la Universidad de Chile, Santiago, 1939.
- ⁴⁷-Tornera, Recaredo Santos, *Chile Ilustrado, 1872*, Librería y Agencias del Mercurio, Valparaíso, 1872.
- ⁴⁸-Valencia Avaria, Luis, *O'Higgins, el buen genio de América*, Editorial Universitaria, Santiago, 1980.
- ⁴⁹-Valenzuela, Juvenal, *Editor propietario, Álbum de la Zona Central de Chile*, Imprenta Universitaria, Santiago, 1924.
- ⁵⁰-Varios autores, *Cuarto Congreso Científico (1 Pan-Americano) Trabajos de la IV Sección Ingeniería (25 de Diciembre de 1908-5 de Enero de 1909 Santiago de Chile)-Tomo 1*, Litografía y encuadernación Barcelona, Santiago, 1909.
- ⁵¹-Witker Velázquez, Alejandro, *La Silla del Sol*, Imprenta La Discusión, Chillán, 2006.
- ⁵²-S/A. *La Provincia de Ñuble en la Exposición de Sevilla*, Imprenta y Litografía Universo, Santiago, 1929.
- ⁵³-Yáñez Merino, Lionel, *Breve Historia de Coihueco*, Impresora Nahuel, Chillán, 1986.
- ⁵⁴-Yáñez Merino, Lionel, *Andenes de Ñuble Adentro*, Segunda edición, Impresora La Discusión, Chillán, 2011.
- ⁵⁵-Archivo Diario *La Discusión de Chillán*, Chillán, desde 1906 a 1933.
- ⁵⁶-Archivo Diario *El Día de Chillán*, año 1926.
- ⁵⁷-Archivo fotográfico familias Sandoval Stevens, Basterrica Sandoval, Mutis Stevens, Estrada Mutis, Bórquez Stevens, Stevens Falgerete.
- ⁵⁸- Archivo fotográfico de la Ilustre Municipalidad de Pemuco, 2014.
- ⁵⁹-Entrevista a doña Hilda Stevens Basalet. 1985.
- ⁶⁰-Entrevista a don Emilio Bórquez Stevens 1992.
- ⁶¹-Entrevista a don Orlando Betancourt H. 2014.
- ⁶²-Entrevista a don José Mercedes Vásquez. 1979.

FACTURA 4032 ✓
 SALV/SUP 1447 ✓

CONCEPCION,

Dnero 15 de 1930. ✓

Cuarenta y 0

Señor **Edmundo Stevens**
 a/c. **W.B. & Co.** ✓

Chillan ✓

W. Williamson, Balfour & Cía. S. A.

al 30.4.30 neto ✓
 al 30.4.31 con 10% interes anual y remitido ✓
CON LETRAS. ✓

DEBE

MONEDA
LEGAL

Por la siguiente comprado a _____
 por su cuenta y riesgo a _____ y Boleto del FF. CC. No. _____
 orden No. _____
 s/ carta de _____

Flete $\frac{p. p. \$}{p. p. \$}$
 pagado \$ _____

1 Trillado **Rumely 22x36"** con ali-
 mentador automatico, ensacador y soplador de
maja. Gastos _____

\$ 370.0.0 ✓
 \$ 20.00 ✓

185.0.0
 203.10.0
 \$ 20 = ✓

Al presentarse la remesa se expedirá
 boleto de esta factura, indicando
 para el momento al momento de ella,
 el total de la remesa para que
 se en su caso, para que
 el cliente desista en su derecho.

CANCELADO
 30.4.30
 Trillado Rumely 22x36" con ali-
 mentador automatico, ensacador y soplador de
 maja. W. Williamson, Balfour & Cía. S. A.
 33

W. Williamson, Balfour & Cía. S. A.

ANEXOS DOCUMENTOS

16
31

DOCUMENTOS VARIOS DEL FERROCARRIL DE GENERAL CRUZ A PEMUCO

AUTOMÓVILES & CAMIONES DODGE BROTHERS SIX

Teléfono 239 — CALLE CONSTITUCION 634 — Casilla 193

Chillán, 7 de Enero de 1933.

Señor Ofilia B. v. de Stevens.

Reintegro 24

Pemuco

Nº 930 * á SANTIAGO YUFER

Por lo siguiente: DEBE

	2	Neumáticos 30x4.50 Ref.	\$ 298.--		
		Descuento 20 %	\$ 59.--		
				\$ 239.--	
		E. equipaje y conducción		\$ 6.--	
Enero	16	3 Neumáticos 30x4.50 Ref.	\$ 447.--		
		Descuento 20 %	\$ 89.40		
		Equipaje Alameda a Chillan.		\$ 26.60	
Febrero	3	2 Cámaras 30x4.50	\$ 60.--		
		Descuento 20 %	\$ 12.--		
				\$ 48.--	
				\$ 677.20	
				S.E.U.C.	

CANCELADO

En caso 9

E. N. Oranbueno

Eduardo Stevens B.
Pal - Pal .


Reintegro 25

EXTRACTO de la cuenta
Ofilia B. de Stevens, Pal - Pal .

1930		DEBE
Enero	31 A flete y trábardo s/. bol. No.94 p.246 Sca. abono \$	331. 60
"	" " " " " " " " 107 " 1 maquina Trill-	139.70
"	" " " " " " " " 130 " 1 % pintura	2.70
"	" " dinero facilitado para saldar la Caja al 31/12/1929	272.30
"	" " fact. Alejl. Martinez 31/12/1929 p. auxilio Auto-	
"	" " " " " " " " carril	35. -
"	" " " " " " " " arreglo - Auto	38. -
"	" " " " " " " " 1 tamber bencina	210. -
"	" " " " " " " " 1 tamber aceite	270. -
"	" " pago impuesto al Turismo- Diciembre de 1929	14.80
Marzo	11 pago al Almacen Pal-Pal p. dinero facilitado (Ref 11)	700. -
"	13 " " " " " " " " mercaderias s/. factura	300. -
"	" " " " " " " " dinero facilitado p.	2,221.40
"	" " " " " " " " pago trabajadoras	1,170.80
Junio	30 " valor arriendo casilla -correcaño 1930	12. -
"	" gastos extraordinarios s/ lista Jefe Estac. Jacqu	22.40
"	" " " " " " " " " " " "	54.20
"	" " " " " " " " " " " "	15. -
"	" lista del Jefe de estacion Grl. Cruz por pasajes y telegramas	89.50
	total - \$	5,899.40

Son Cinco mil ochocientos noventa y nueve 40/100 Pesos moneda ctes.

Pal - Pal . 10 de Julio de 1933.



DOCUMENTOS VARIOS DE LA HACIENDA PALPAL

FACTURA 14032 ✓
 SATISF. 1447 ✓
 CONCEPCION, Enero 15 de 1930. ✓

Señor *Cuenta 40*
Edmundo Stevens ✓
 a/c. W.B. & Co. ✓ Chillan ✓

á Williamson, Balfour & Cía. S. A.

Por la siguiente comprada a **DEBE**
 por su encargo y riesgo a **CON LETRAS** y remitido

orden No. _____ y Boleta del FF. CC. No. _____
 carta de _____
 Flote p. p. \$ _____
 pagado \$ _____

MONEDA LEGAL

1	Trilladora Rumely 22x36" con alimentador automatico, ensacador y soplador de paja.	\$ 370.00 ✓
	Gastos	\$ 20.- ✓
		\$ 185.00 + 20 = ✓
		\$ 203.10.0 ✓

CANCELADO
 El 30. 4. 30 y 22. 8. 31
 Con el pago de \$ 203.10.0
 Y BILLETES DE \$ 100.00
 CONCEPCION 4/11/30
Balfour

Compañía
 \$ 18416 -
 El 30. 8. 31.

Nº 028-18 * S. E. A. O.

No aceptamos responsabilidad por los ROBOS, MERMAS o QUEBRANTON que contra la carga se produzcan durante el transporte. Las cuentas no pagadas se enajenan automáticamente al momento de la salida de los buques de nuestros muelles. No aceptamos como garantía el papel que tiene fecha posterior a la del Gobierno de Comercio. No se hacen cargo de los intereses de los depósitos de los valores que se entregan a la orden de ella sin haberlos antes cancelados, o en el momento de la salida de los buques de nuestros muelles.

REPUBLICA DE CHILE
 DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS
 DEPARTAMENTO DE RIEGO

A fs. 031, del Registro de Inscripciones de
 A que se encuentran inscritos los siguientes derechos:

CONCESIONARIO.- Suc. Fernando Stevens
 RIO EN QUE ESTA LA TOMA.- Palpal
 PROVINCIA.- Ñuble.- DEPARTAMENTO.- Yumbay
 VOLUMEN DE AGUA QUE APROVECHA.- 800 lts/seg.
 DESTINACION DEL AGUA.- Fuerza motriz para dar movimiento a un molino.
 PROCEDENCIA DEL TITULO.- Merced de 150 regadores del río Palpal concedida a don Gmo. Stevens por el Gobernador de Yumbay según Dto. de 24-VIII-885; inscrito en el Conservador de Bienes Raíces de Yumbay con el N°. 151 fs. 52 del Registro de propiedades de 1885.- Esta merced fué adjudicada a don Fernando Stevens el fallecimiento de don Guillermo. Actualmente pertenece a la Sucesión.
 NOTA: Según comprobante de Ingreso N°. 16256 de la Tesorería Fiscal de Santiago, de fecha 2 de Noviembre de 1926, consta el depósito de \$400.-

FECHA DE LA INSCRIPCION.- Santiago, 11 de Noviembre de 1926
 FIRMA DEL EMPLEADO.- G. Iturriaga.-
 FIRMA DEL INTERESADO.- Dn. Suc. Fernando Stevens.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS
 DEPARTAMENTO DE RIEGO
 ARCHIVO

ES COPIA FIEL

RECORTES DE Prensa DE LA EPOCA REFERIDOS A LA MUERTE DE DON LUIS FERNANDO STEVENS C. Y SRA. OFILIA BASSALET DE STEVENS. (Diaros El Día y La Discusión de Chillán 1926.)

INSERCIÓN

Don Fernando Stevens

Lejos del bullicio de la ciudad, entregado por entero al trabajo en su fundo Suiza, situado al interior de Yungay,—en plena cordillera, ha caído uno de los hombres mas industriosos de la provincia de Nuble, un político de acrisolada honradez, un hombre de profundos sentimientos humanitarios, don Fernando Stevens.

Industrial en el ramo de molinería implantó en Palpal un molino de gran potencia donde ocupaba un numeroso personal y alrededor de cuyas instalaciones constituyó un pequeño pueblo para residencia del personal a sus órdenes.

La firma Stevens alcanzó a ser conocida en todo el país, por la seriedad en el cumplimiento de sus compromisos.

Agricultor en grande escala, adquirió extensas propiedades, las que cultivaba bajo su dirección personal, araucándoles fabulosos rendimientos.

Al hombre de trabajo le acompañó, como dicen, la suerte, dejando al desaparecer después de árduo trabajo una cuantiosa fortuna.

Como padre de familia, el señor Stevens se reveló un jefe austero e inteligente, formando a la su vida la sombra hospitalaria de todos sus hijos, hasta el punto de girar hoy los molinos de Palpal bajo la razón de uno de sus hijos.

Como político fué el joto radical de todo el departamento de Yungay, teniendo en su mano por sus extensas relaciones, la primera fuerza electoral de aquella región.

Pudo el señor Stevens llegar a ser senador o diputado, pero era de esos hombres que prefieren al trabajo a los honores, y de ahí que siempre rehusó estos ofrecimientos hechos repetidas veces por la dirección del partido radical.

Los que le conocieron de cerca cuentan del señor Stevens que era uno de esos hombres sencillos y francos, sin que desapareciera nunca de su ceño la sonrisa hospitalaria del hombre bueno. Su casa fué durante toda la su vida la sombra hospitalaria de todos sus hijos, hasta el punto de girar hoy los molinos de Palpal bajo la razón de uno de sus hijos.

Sobre su tumba alestarán con confianza las mariposas blancas de los agradecimientos, y el recuerdo perenne de su vida de trabajo debe ser para su distinguida familia el bálsamo en estas horas de dolor y de lágrimas.

Nemesio Z. Olave.

El que avisa haciendo conocer el negocio lo encamina hácia la prosperidad.

VIDA SOCIAL

Trigo Trigo Trigo

LENTES—CERA—MIEL—QUEJIDAS

COMPRO

pagados en el día

E. GROS

Cañilla 35—Bóveda 347—CHILLAN—Teléfono 229

Loro Centeno Blanco Colorado

Dentista

Urrutia Baronechea

Expediente en diagnóstico ortodóncico desde 1910

Sargento Atica 443

113 y 213

Cuerpo de Boy Scouts de Talcahuano

La lluvia de la mañana de ayer no impidió a los scouts porteños ir a Concepción a cumplir con el deber de visitar la tumba de su benefactora, señora Ofilia B. de Stevens.—El viaje de ida se hizo en tranvía y el regreso por ferrocarril, debido al mal tiempo reinante

Como hablamos estado informando, el jefe de las filias scoutivas de la localidad, había fijado para ayer domingo una visita a la tumba de la benefactora de la institución, señora Ofilia B. de Stevens, en el Cementerio de la vecina ciudad.

La Brigada "Samuel Bambaeh" debía hacer el recorrido a pie, llevando coronas y ramilletes; delegaciones de las demás brigadas debían hacerlo en tranvía. Cumplido con este deber scoutivo, debía prepararse el almuerzo en campaña, a medio camino. El mal tiempo reinante durante la semana de ayer vino a desbaratar en parte el plan trazado por el comando del Cuerpo; sin embargo, treinta scouts y girl guides cumplieron el principal cometido, haciendo el viaje por tranvía de las diez horas.

Alrededor de la tumba de la extinta se formó el óvalo simbólico, la cadena, y se celebró parte del ceremonial fúnebre reglamentario, difundido por el comisionado Rubilar. Acto seguido, los scouts y girl guides depositaron los ramilletes y coronas que habían llevado.

El regreso se hizo por tren de las 12.20 horas.

Acompañaron a los scouts y girl guides, el comisionado local, el comandante de la agirl guides y el instructor de la Brigada Bambaeh, don Juan Beuster I.

Para hoy lunes, a las 18 horas, está citado el directorio local, con el objeto de tratar diversos asuntos relacionados con las actividades de las diversas brigadas y tomar conocimiento de algunas disposiciones de alta importancia, emanadas del organismo directivo máximo del scoutismo nacional.

DON LUIS FERNANDO STEVENS

En plena madurez de la existencia, sin que nada hiciera presagiar la inminente proximidad de la desgracia irreparable, ha pagado su tributo a la muerte don Luis Fernando Stevens.

Para la provincia de Nuble, particularmente para el departamento de Yungay, el súbito desaparecimiento de este hombre bueno, esforzado y leal significa una ruda desgracia colectiva. En más de 30 años de una labor continua, singularizada por la perseverancia tenaz y la iniciativa inteligente, logró el extinto transformara las devastadas fibras del Pal-Pal, primero, y la montaña cercana, más tarde, en un vasto emporio de producción y de riqueza.

Y Pal-Pal pasó a ser, por el solo y vigoroso impulso de su propietario, el centro de atracción de una dilatada zona agraria que no pueda olvidar hoy ni es fácil que olvide mañana cuánto debe al espíritu público y al afán progresista del señor Stevens.

Hombre de acción, no fueron obstáculos estas sus permanentes actividades agrarias, para que prestara viva atención al manejo de la cosa pública. Desde su juventud perteneció al Partido Radical y no es fácil encontrar en las filas de este gran partido muchos hombres entregados a su servicio con la eficacia, la abnegación y el desinterés, con que lo hizo este destacado servidor de la causa.

Ultimamente, procedimientos que repugnaron a su rectitud, lo pusieron al margen de la norma reglamentaria del Partido, lo que no obsta naturalmente para que los que apreciamos, más que la fría fórmula reglamentaria, la sinceridad de las convicciones y el desinterés de los servicios, lamentemos la muerte del señor Stevens como una ruda desgracia radical.

Nos inclinamos respetuosos ante la tumba de este hombre recto y ante el justo dolor de los que convivieron con él la vida del hogar. Los azares del trabajo, el culto del ideal.

M. Gamboa Salas.

2 - III - 1926

2 a semana

A las 16.30 horas de ayer fueron conducidos al cementerio, con numeroso acompañamiento, los restos del distinguido caballero don Fernando L. Stevens, acerca de cuyo sensible fallecimiento dimos cuenta en nuestra edición de ayer.

Despidieron al duelo los señores: Eduardo Stevens, Reinaldo Stevens, Raúl Stevens, Walterio Stevens, Julio de Matia, Emiliano Méquez, Javier M. Silva, Guillermo Stavina, Alejandro Stevens y Oscar Har Stevens.

Asistieron las siguientes personas:

J. Manuel Puentes, Juan Navarrete, Germán Villacrán, Alberto Faigero, Osvaldo Villagrán, Arceles, Manuel Pereira, Horacio Parada de la Sotta, V. O. Jiménez, Reinaldo Coddou, Arturo Coddou, Avellino Arrigada, Enrique Sepúlveda, Edmundo Melo, Carlos Sepúlveda, Pablo Stevenson R., Roberto Padilla, V. R. Carlos Matamala, Escobar, Jorge Sandoval, Enrique Tapia C., Leoncio Vey, Luciano Vey, Julio Ramos Santa María, Salomón H. Lavay, Hugo Steart, Enrique Vey, Miguel Muñoz, Fernando Pereira, Humberto del Pino, Emilio Pereira, Eduardo Casanova P., Luis Casanova, Ochoa, Néstor Gajana, Alberto Bisset, Alejandro Bisset, doctor Ricardo Borraeser, doctor R. Burmeister, Gabriel Fuentes, Carlos Anguila, Juan Melillo, Luciano Pinto, Ernesto Oliver S., Jaime Poch T., Temístocles Arenas, Mario Arenas, Eduardo Oliver S., Gabriel y Edmundo Ercutis M., Horacio Rifo, Teófilo Villouta, Félix Gajardo, Leonard Michelson, Luis Alamos B., Rubén Salinas, Nicanor Poblete, Rosemberg Miera, Abraham Melo P., E. Weasson J., Juan Mahuiter, Guillermo Grant B., Sebastián Mello, Benicio Troncoso M., Desiderio González M., Carlos Coddou O., Francisco Wilson, Pedro J. Valdebenito, Raúl Díaz, Julio Díaz, Ulises Stevens, J. B. Gastella, Domingo Martínez U., Horacio Parada Benavente, Oscar Rieseck Squella, Tristán Fuentes, Alberto Coddou, René Coddou, Ignacio Martínez, Osvaldo Guzmán S. M., Alberto Gertner, Pedro L. de Heredia, Ricardo Serrano M., Reinaldo Patacaña, Carlos Borlando, Luis Ramonetti, Vicente Anstrosz, Osvaldo de la Fuente, Manuel Salazar, Humberto Castro Montt, Alfredo Rojas, Alberto Salinas, Rigoberto Hernández, Heriberto Carrasco, Artístas Sepúlveda, Jorge Sepúlveda, Pedro Ortiz, Gregorio Landi, Néstor Bravo, José del C. Cabezas, Celso Cabezas, Alberto Cabezas, Luis García, Alejandro García, Guillermo García, Carlos García, Luis Feres, Nicanor Contreras, José del Carmen Navarrete, Armando Herrera, Francisco Fuentes, Benedito Fuentes, Rafael Fuentes, Manuel Seguel, Narciso Palacios, Manuel Auzan, Carlos Ferreris, Rosendo Pino, Gustavo Muñoz, Rogelio Chanet, Juan Tarves, Miguel Uribe, Oscar Ham, Ulises Stevens, Avellino Arrigada, Olavo Sandoval, Emilio García, Orlando Sandoval, Eulogio Hormazabal M., Carlos Mery P., Guillermo Mery B., Roberto Mery B., y otros que se nos escapan.

Don Fernando L. Stevens

Víctima de una cruel dolencia, ayer dejó de existir en su fundo Pal-Pal, el respetable y distinguido caballero don Fernando L. Stevens, cuyo nombre se encuentra vinculado a importantes actividades políticas, comerciales e industriales de la provincia de Ñuble.

Había formado el señor Stevens una familia altamente apreciada en el vasto círculo de sus relaciones y, al amparo de sus excepcionales dotes de corazón y de inteligencia, su hogar crecía tranquilo y lleno de felicidad.

En el campo de la política, don Fernando L. Stevens realizó una obra positiva y bien inspirada en las filas del Partido Radical y en las contiendas cívicas su opinión marcó siempre una orientación feliz y decisiva para sus correligionarios.

Las actividades industriales y comerciales de la provincia de Ñuble tuvieron en el señor Stevens uno de sus más señalados miembros, en su calidad de propietario de una empresa manufacturera de importancia y de dueño del ferrocarril trasandino a Antuco.

Muere el señor Stevens rodeado del cariño de su familia y del respeto y consideración de cuantas personas le conocieron de cerca, quienes miran su desaparición como una pérdida irreparable.

Don Fernando Stevens

En la tarde del Domingo, cuando nadie lo pensaba, ha dejado de existir en Pemuco, víctima de un ataque al corazón, el respetable caballero don Fernando Stevens.

La dolorosa noticia se esparció en esta ciudad, con toda rapidez, ya que en Chillán tenía vinculaciones sociales y gozaba de jeneral aprecio y simpatía.

El señor Stevens fué uno de esos hombres de carácter emprendedor y es por eso que muere dejando una fortuna bien cimentada. Industrial de amplio vuelo y agricultor esforzado, dió al comercio y de la agricultura del departamento de Yungay mucho auge y engrandecimiento.

Militó en las filas del Partido Radical, y a él se debe, principalmente, el triunfo y poderío que ha tenido el radicalismo en todo el departamento de Yungay.

Enviamos a su distinguida familia la expresión de nuestra más sincera condolencia.

DON L. FERNANDO STEVENS

En su fundo Pal Pal, en Yungay ha fallecido repentinamente ayer este distinguido caballero.

Desde joven el señor Stevens, se dedicó a la agricultura, llevando a la zona en que le cupo desarrollar sus actividades, métodos y elementos que contribuyeron al mejoramiento de sus valiosas propiedades agrícolas y establecimiento de molinería y al progreso de la región.

Mucho de los adelantos del departamento de Yungay, se deben a su exclusiva iniciativa, propietario del ferrocarril de Jeneral Cruz a Cartago y del Molino Pal-Pal, intensificó el comercio y la industria dándole vida a aquellas estensas regiones y salida fácil a sus valiosos productos.

Con el desaparecimiento del señor Fernando Stevens, pierde la provincia de Ñuble, no sólo uno de sus buenos servidores, sino también a un hombre que con su incansable trabajo, contribuyó eficazmente a su mejor desarrollo y la sociedad, a un caballero respetable, que por los dones de que estaba dotado, se había hecho acreedor a la estimación de todas las personas que tuvieron la suerte de conocerlo y tratarlo.

La Beneficencia de Yungay, le debe dilatados e importantes servicios y los pobres pierden con él a un gran benefactor.

Los restos del señor Stevens, serán traídos hoy a Concepción, por el tren que llega a esta a las 4.20 P. M., para ser conducidos, desde la estación, inmediatamente al cementerio.

AGUA DE PEUMO.

Lentos giran los rayos del tosco transporte llevando la pesada carga,
lento es su avance por el sendero que no tiene fronteras a sus lados.

Me saludan al pasar tiuques y chincoles, anunciando otros aires.

Se divisan a lo lejos finos hilos de humo, su número va entre cinco a diez,
los que se dispersan por la cuenca donde el sendero se va haciendo más amable.

Un herrero, un gañán, unos terratenientes, bota de vino en mano,
ablandan sus cicatrices por alguna batalla librada con el gran toqui.

Se come bien y en abundancia en esta villa,

la cual se muestra por primera vez ante mis ojos.

Su escaza gente es muy afable y de una voluntad que no he notado en otros caseríos,
lo que me llamó profundamente la atención.

Estoy agotado por el viaje, me quedaré unos días aquí,
y si es que no me enamoro de este terruño, seguiré mi viaje.

Le pregunto a la gente como se llama el lugar;
levantando la mirada y murmurando una sonrisa me responden;

“Agua de Peumo”.

Carlos Guíñez Martínez.

Fotos Antiguas de Pemuco.

Grupo de Facebook.



Este proyecto ha sido financiado por el Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes Ambito Regional, convocatoria 2014

Auspician



SANTO
TOMÁS

ISBN: 978-956-356-288-8

