

Camino de Pilauco: una antigua vía que se mantuvo intacta hasta 1995

Fue creado entre fines del siglo XVIII e inicios del XIX, en pleno periodo de la repoblación de Osorno, para conectar con la misión de Tralmahue y con Río Bueno. Por décadas fue la entrada a Osorno por el norte, antes de la actual Ruta 5. En 1993 los vecinos y usuarios se quejaron por el mal estado. La pavimentación se concretó 2 años más tarde.

Archivo El Austral y datos de Rodrigo Rodríguez

El camino de Pilauco, hoy moderno, asfaltado, altamente transitado y en vías de convertirse en una doble vía de ingreso a Osorno, hasta mediados de los años '90 no era más que un camino vecinal de campo, situado al lado de la ciudad, lleno de barro y rodeado de predios agrícolas.

Surgió como tal entre fines del siglo XVIII e inicios del XIX, en pleno periodo de la repoblación de Osorno, para conectar la ciudad con las haciendas que se crearon desde el río Bueno hacia el sur y, luego, en 1805, para llegar a la misión de Pilmaiquén, que más tarde dio origen a la Misión de Tralmahue, en la actual villa de San Pablo.

Fue una variante del Camino Real para llegar a Río Bueno a través de Cocule, ruta que conecta directo con la plaza de la ciudad ribereña. Hasta la década de 1950, cuando se construyó la actual Ruta 5, era la única alternativa para viajar a las ciudades de la actual provincia del Ranco, por lo que su existencia influyó directamente en el desarrollo comercial de Osorno con aquel territorio.

Y aunque hoy parezca difícil de imaginar, el camino de Pilauco fue durante décadas la única entrada norte a la ciudad a través de la calle Freire, donde existía un puente de subida y bajada. Incluso, en la segunda mitad del siglo XIX era usado por las casas comerciales que tenían bodegas en San Pablo y el puerto fluvial de Tru-mao.

No obstante, tal vez su verdadero origen sea una huella indígena que conectaba algunos asentamientos huilliches en el mismo Pilauco y Pilmaiquén con el río Damas.

DETERIORADO

Pese a su importancia histórica, se mantuvo con rípio y franco deterioro hasta 1995, cuando se realizaron las obras de pavi-



EN LA IMAGEN, DE 1993, SE VE QUE UNA PEQUEÑA CAMIONETA CHEVY 500 TRANSITA CON MUCHA DIFICULTAD POR EL BARRO DEL CAMINO DE PILAUCO.



LOTE DE BOVINOS SALIENDO DE FRANCKE POR EL CAMINO DE PILAUCO.

mentación.

Este medio informó en 1993 sobre el pésimo estado del camino de Pilauco, con la molestia de los vecinos y usuarios de la ruta.

"Los conductores de vehículos livianos y pesados reclamaron por el pésimo estado de transitabilidad del camino de Pilauco, frente a población Maximiliano Kolbe, donde un tramo de la vía ofrece serios problemas para el intenso movimiento vehicular que debe soportar en esta temporada. A lo

anterior se une el reclamo de los agricultores y vecinos del lugar, quienes solicitaron que las autoridades respectivas se preocupen de solucionar este problema que está a punto de cortarse al tránsito en esta importante variante para llegar al centro de la ciudad", señala parte de la nota publicada por el diario El Austral.

Ello queda graficado en la imagen principal de esta semana, donde se ve que los automovilistas tenían que hacer todo tipo de peripecias para po-



UNA DE LAS VÍAS ESTABA CASI PAVIMENTADA EN FEBRERO DE 1995.

der cruzar por el camino.

Pese a estar al lado del centro mismo de Osorno, el camino jamás perdió su sello rural. Era como una ventana al pasado rural de la zona.

En la segunda imagen (abajo a la izquierda) se ve un lote de bovinos saliendo del barrio Francke, donde estaba antiguamente el recinto de remates propiedad de Julio Buschmann, que en los años '40 pasó a denominarse la Feria Osorno S.A. Se ve a los arrieros a paso cansino que enfilan por el camino de Pi-

ARCHIVO DIARIO EL AUSTRAL DE OSORNO

ARCHIVO GSE

ARCHIVO DIARIO EL AUSTRAL DE OSORNO

minada la pavimentación del camino de Pilauco, proyecto que con una inversión del orden de los 800 millones de pesos aportados por el Ministerio de Obras Públicas, ejecuta por contrato adjudicado en licitación pública, la empresa constructora Navarrete Díaz Cumsille. Los trabajos se encuentran bastante avanzados, con gran parte de una vía ya prácticamente lista, en el tramo que va desde el Parque Cuatro Centenario hasta casi frente a población San Maximiliano Kolbe, que comprende una extensión de 4,5 kilómetros, del cruce con la Ruta 5 Sur y el sector de Francke", informó este diario en febrero de 1995.

"Se trata de pavimento de hormigón, que permitirá dejar expedita una ruta de alternativa por el acceso norte a Osorno, en las mejores condiciones, y habilitada especialmente para el transporte de carga, con el fin de evitar que los camiones pasen por calles céntricas y provoquen mayores daños a las calzadas ya deterioradas".

Según se indicó la Dirección de Vialidad en ese momento, las obras se desarrollaron dentro de los plazos estipulados en el contrato, por lo que la entrega al uso público se concretó en agosto de ese año.

"Para lograr el avance necesario, se han aprovechado las buenas condiciones del tiempo en la presente temporada, y a partir de marzo, las faenas se intensificarán al máximo, lo que permitirá acelerar aún más su ritmo, con el empleo adecuado de trabajadores y maquinarias.

El proyecto de pavimentación, que fue elaborado en su diseño por la municipalidad, se logró concretar luego de un largo período desde que fuera postulado para su financiamiento por las autoridades, y que ahora finalmente se materializa como una de las obras de gran trascendencia para el desarrollo de Osorno", cerró la nota de este medio.

lauco que conducía hacia el norte de la ciudad y nos conectaba con San Pablo y Río Bueno.

PAVIMENTACIÓN

El progreso llegó recién a fines de 1995, cuando concluyeron las obras de pavimentación del antiguo camino.

Este medio dio cuenta paso a paso del mejoramiento de la vía, que años más tarde posibilitó la creación de modernos complejos habitacionales en su entorno.

"En agosto se entregará ter-