

LEGACION  
DE  
CHILE

*la Malluco N. 215*



*he  
f  
no 229,*

*de la duccion de*

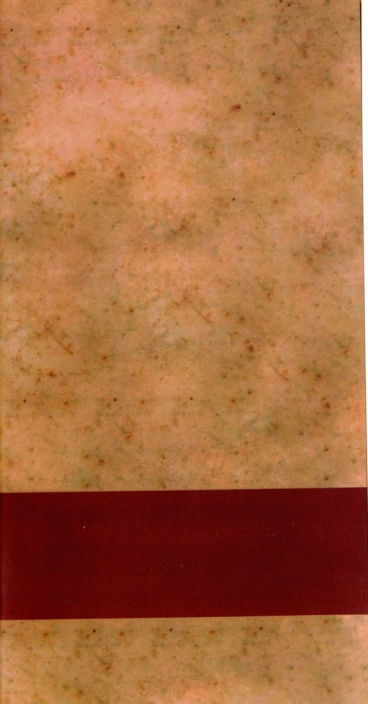
*En ella me recomendaron al*

314098345  
1

## Renaico: La primera estación ferroviaria de -La Frontera-

*algunas fabricas en opero para la constnccion del viaducto del Malluco.*

*Haec un mes, pero mas o menos, recibí*









385.3140 98395  
221  
pa  
2021



© MUNICIPALIDAD DE RENAICO  
Departamento de Cultura

© Renaico, la primera estación ferroviaria de La Frontera

Primera edición  
Renaico, Araucanía, Diciembre de 2021

Derechos reservados.  
Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra,  
por cualquier medio, sin la autorización escrita del  
editor.

#### Comité Ejecutor

Director de Proyecto  
Patricia Obreque Pacheco

#### Investigación Arquitectónica

Cristian Rodríguez Domínguez / Arquitecto  
Cristian Enríquez Hernández / Arquitecto

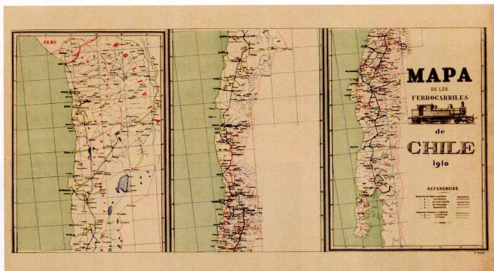
01944

Donación: Renaico

no. 29/824



**ESTACION DE FERROCARRILES  
DE RENAICO**



[Mapa de los Ferrocarriles de Chile de 1910. Fuente: Archivo Nacional de Chile].

## I. PRESENTACION

La historia local es la especialidad de la ciencia histórica que toma como objeto el pasado de una localidad. Es una de las más antiguas. Los estudios de la realidad local y su historicidad buscan rescatar la memoria local, totalmente desvalorizada desde la construcción de la Historia Nacional, como la historia de Renaico, una comuna ubicada en el límite de entre la región de la Araucanía y la Región del Bio-Bio, con una población de 10.833 habitantes.

Esta ciudad, tiene un legado plasmado en la memoria de muchos pasajeros, que viajan de Santiago a Puerto Montt en tren y en la memoria y corazones de los habitantes de esta pequeña localidad, reconocida por su estación, primera en la región de la Araucanía, punto de acceso al territorio del Walmapu.

Sentimientos y añoranzas, que fueron rescatadas a través de las acciones participativas del

Plan Municipal de Cultura 2015-2018, del área de Cultura y ratificadas en el segundo Plan de Cultura vigente 2021-2024 de la Municipalidad de Renaico. Instancia que ratifico la postulación del Proyecto “Los trenes pasan, las estaciones quedan... Declaración Monumento Histórico Nacional Estación de Renaico”, financiado por FONDART Regional 2020, presentado por el área de cultura de la Municipalidad de Renaico.

Ya ingresado los antecedentes al Consejo de Monumentos Nacional, con el N° 6978 -2021, con fecha, Lunes 22 de noviembre 2021, solicitando la declaración como Monumento Histórico Nacional, la Estación de Renaico.

De igual importancia, esta iniciativa considera, conocer y transmitir la historia local, disponiendo de un material bibliográfico, que permita a cualquier persona y especialmente alumnos, y alumnas, entiendan como se definió socialmente y cómo funcionaba la sociedad en que viven, por cuando se dispone de este libro: “Renaico: La primera Estación Ferroviaria de la -La Frontera\_”, publicado por la Municipalidad de Renaico 2021.

Esto permitirá abrir espacios de incorporación de los alumnos en el desarrollo de valores ciudadanos, en aspectos tan importantes como la toma de decisiones y la motivación por la participación en proyectos locales y escolares y /o comunitarios en el procesos educativos y culturales.



Finalmente quiero agradecer a todos quienes dejaron testimonios y no alcanzaron a estar presentes, pero apoyaron de una u otra manera esta investigación y valorización de la historia local, simbolizada por don Luis Zurita Cares (Q.E.P.D.), vendedor de diarios y revistas de la comuna, que siempre estuvo dispuesto a apoyar esta iniciativa de

salvaguarda de este inmueble, de tan significación para los habitantes de la comuna de Renaico.

Agradecer el apoyo y orientación del equipo y técnico del proyecto, al arquitecto Cristian Henríquez y al Encargado Regional de la Oficina Técnica Monumentos Nacionales de la Región de la Araucanía, y también al arquitecto Cristian Rodríguez Domínguez, por su perseverancia y convicción de la necesidad de rescatar, proteger y difundir la historia local.

Igualmente, a las organizaciones territoriales y funcionales, instituciones gubernamentales, que de manera activa ratifican la solicitud con cartas de apoyo y firmas de manera impresa y on line.

Esperamos sea un comienzo renovado para este espacio urbano, cuya cicatriz no quiere borrarse en la memoria de todos aquellos que lo vivimos y añoramos, la estación de Renaico. Seguiremos Salvaguardando la memoria local, de manera participativa dialogada y consensuada.



**PATRICIA OBREQUE PACHECO**

Encargada de Cultura Municipalidad de Renaico

## Un saludo a la historia del ferrocarril y estación de Renaico

Entrego a ustedes esta hermosa investigación, al hacer referencia al ferrocarril que constituye un componente esencial en la historia y vida de los integrantes de la comuna de Renaico, siendo este un eje articulador de la vida cotidiana en diversos espacios de interacción que nos lleva a otros tiempos recordando lo importante y maravilloso que fue la historia ferroviaria en nuestro país, especialmente en la Estación situada en nuestra pequeña y hermosa ciudad de Renaico, que benefició la conectividad y el crecimiento agro-industrial de la comuna.

La trascendencia y versatilidad del ferrocarril nos lleva a otros ámbitos de la vida cotidiana como un elemento que congrega y genera articulación afectiva entre los trabajadores, usuarios del servicio y habitantes de la región.

Como no hacer mención al proceso de extensión del longitudinal Sur, con la construcción de la sección del ferrocarril desde la estación de Curicó hasta la estación de Angol; en conformidad al programa formado por el gobierno, el Longitudinal Sur debería haber seguido su ruta por Angol, sin embargo estudios posteriores de una comisión de ingenieros, hizo cambiar el trazado, adoptándose la actual ruta que pasa por estación de Victoria, dejándose el tramo Renaico - Angol como Ramal, el que posteriormente se prolongó hasta la estación de Traiguén, es ahí, en donde se da origen a la ciudad de Renaico, en donde se constituyen amistades y familias que inician sus vidas, encontrando un espacio para vivir en comunidad.

También se hace mención que la estación, fue fundada por el entonces presidente de la República de Chile Don: Domingo Santa María, quien da el vamos a este progreso para la comuna de Renaico y sus alrededores.

Hoy al remontarnos a la historia de la comuna con un medio de comunicación y conectividad tan importantes en sus inicios como lo es el ferrocarril nos lleva al recuerdo de muchos y muchas que desarrollaron su vida laboral y comercial en este medio de transporte y comunicación, como no recordar a los que realizaban sus ventas de productos, como la venta de tortillas de Renaico, sus ricos quesos de la zona, y otros productos que se comerciaban en este transporte lo que permitió generar espacios de comercio e ingreso de recursos para la familia, el interiorizarse de las noticias que sucedían en el país con las revistas y diarios de la época.

Como integrantes de esta comuna está el recuerdo de innumerables momentos vividos que trajeron alegría a los integrantes de ella, pero hoy queda el recuerdo del sonar de los rieles, del sonido anunciando su salida o ingreso a la estación con una sirena que por su toque anunciaba que viene llegando ese progreso.

También se destaca la constante preocupación como autoridad comunal de que este

espacio no solo quede en el olvido, si no, siga siendo parte de nuestro existir, es por ello que se está trabajando intensamente en que nuestra Estación de Renaico tenga su declaración como monumento Nacional.

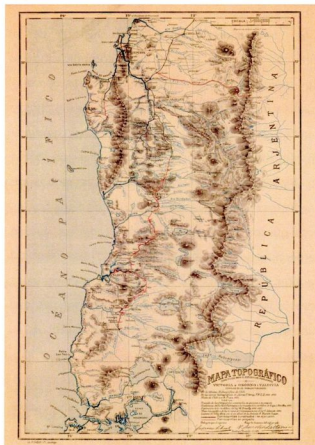
Finalmente, después de recopilar la historia de nuestro espacio Públicos Tienen en sus manos, un recuerdo de nuestras memorias, de nuestro pasado, de las personas y ciudadanos que hicieron posible esta bella historia. Los invito a leer y encantarse con este hermoso mundo ferroviario, sus orígenes y la importancia de este patrimonio cultural, del cual me siento muy complacido, para terminar, es importante decir que “la historia es un camino en el tiempo, que nos permite transitar y proyectarnos al futuro”.



**DR. JUAN CARLOS REINAO MARILAO**  
**ALCALDE DE RENAICO**

## INDICE

I.	Presentación	6
II.	Introducción	11
III.	Reseña histórica	16
IV.	Viaducto del Malleco	26
V.	El Ferrocarril y los pueblos del sur	33
VI.	La Estación	36
VII.	Antecedentes históricos de Renaico	43
VIII.	Renaico y el contexto regional	45
IX.	Estación de ferrocarriles de Renaico	50
X.	Antecedentes técnicos	55



[Mapa Topográfico del trazado Victoria a Osorno de la red ferroviaria].

Autor. Federico Schert diciembre de 1886.





Estación ferroviaria Renaico  
Fotografía Cristian Rodríguez Domínguez  
Año 2020.



Fuente - Archivo Fotográfico - Biblioteca N° 280  
Milton Rossel Acuña - Renaico

Fotografía cambiador Milton Rossel Acuña de Renaico.  
Fuente: Archivo fotográfico Biblioteca N° 280, Renaico.

## II. INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas el espacio cultural se ha tornado cada vez más heterogéneo, complejo y cambiante. En él se entrecruzan y confrontan fuerzas culturales globalizadoras que tienden a fijar sus reglas del juego y sus propios proyectos.

Formas de vida de distinto origen histórico-social y significados que expresan múltiples maneras de resolver física, emocional y mentalmente las relaciones con la naturaleza y el medio social.

Tren corto Laja – Renaico cruzando  
puente sobre el río Renaico.  
Fuente: Municipalidad de Renaico.



La diversidad cultural ha invadido la escena social, se expresa por doquier y opera como entramado de fondo a tener muy en cuenta en el área que fuese, a la hora de encarar tareas de gestión local.

Ello ha generado desde hace algunos años que el Estado de Chile impulse una política tendiente a la conservación del patrimonio cultural, lo que se ha traducido en contar con monumentos, sitios y áreas declaradas por la Unesco como Patrimonio de la Humanidad.

De igual modo, en esta materia ha entregado una institucionalidad canalizada a través de distintos ministerios, aunque dotando mediante un proyecto de Ley la creación del Ministerio de Cultura y Patrimonio.

De manera paralela, la sociedad civil ha comprendido la importancia de conservar su identidad, logrando organizar, promover y exigir mayores recursos con esta finalidad, acción transversal que va desde la acción concreta de conservar hasta lograr instalar el tema como una preocupación para la gestión local.

Hoy en día, el concepto de patrimonio nace de considerar a la cultura como una -resultante- de la interacción de la sociedad con su entorno, en donde se incluye el conocimiento, las aptitudes y hábitos adquiridos por el hombre como miembro de una sociedad.

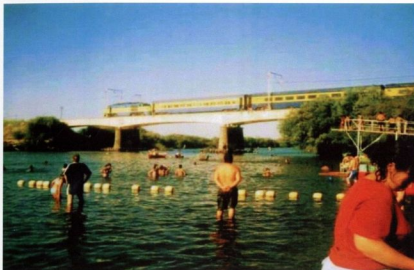
Por tanto, el patrimonio cultural se "constituye" por una porción del Territorio que ha devenido en continua transformación, incluyendo formas de organización social, relaciones entre los diversos sectores de la sociedad y de las instituciones sociales.

Esto es variable en cada época y cada sociedad rescata el pasado de manera diferente, seleccionando ciertos bienes y testimonios que se identifican con el patrimonio.

Si en el plano individual, la noción de patrimonio como herencia parece clara, en el plano colectivo no lo es tanto, aún contemplada desde nuestra perspectiva de actores de un mundo moderno.

Nuestra sociedad ha elaborado su propia versión del patrimonio colectivo, incluyendo por tal a bienes culturales y naturaleza. Se reconoce de forma universal que existen bienes especialmente apreciados que son resultado de una herencia colectiva. Así, de la misma manera que reconocemos un patrimonio común natural e irrenunciable, reconocemos también un patrimonio común de carácter cultural, el cual es necesario relevar y propender a su inserción de modo de dinamizar las economías locales.

De esta manera la herencia o legado culturales, constituye un -activo- útil para la sociedad, en sus distintos niveles organizacionales como la comunidad local, regional o nacional, que sirven a distintos propósitos, sean estos buenos o malos. Sin embargo, el derecho de las generaciones que reciben tal herencia es disfrutar plenamente sus valores y traspasarlos en la mejor forma posible a las generaciones siguientes.



Fotografía balneario municipal de Renaico.

Fuente: Hugo Millar Quezada.

Diversas ciudades y localidades rurales cuentan con un patrimonio arquitectónico que cruza los distintos estratos sociales, el cual es diverso en su expresión y a la vez disperso en su localización, inserto en comunas que requieren con urgencia políticas de Estado que avancen en conjunto con acciones para su futura conservación por parte de la comunidad local, para gestionar su puesta en valor, protección y conservación desde sus lugares de origen.

A ello se suma que el precario damero histórico de estos poblados se ha ido deteriorando por la destrucción del hombre, el paso del tiempo, por la omisión, postergación y olvido, generando un aumento sostenido en la pérdida de arraigo de sus habitantes y con ello la paulatina y a veces acelerada pérdida de su identidad local.

**CRISTIAN RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ**  
Arquitecto



Tren corto Laja – Renaico a punto de partir desde estación.

Fuente: Municipalidad de Renaico.

### III. RESEÑA HISTORICA

Al iniciar Chile su vida republicana, el territorio que efectivamente ocupaba por el sur llegaba hasta el río Biobío, a lo largo del cual el ejército y un sistema de fortificaciones habían mantenido una separación física y militar entre el mundo hispano colonial y el mundo mapuche, cuya relación oscilaba entre el enfrentamiento y la convivencia, dando lugar a relaciones de intercambio comercial, convivencia y mestizaje.

Más allá de esa frontera, Valdivia y Chiloé habían sido enclaves hispanos que, más que estar subordinados a la capital de la antigua capitania general en Santiago, dependían administrativa y económicamente de la cabecera del virreinato de Perú, por lo que su integración al territorio nacional demandó a la naciente República un esfuerzo militar adicional. Al concluir el siglo XIX, el límite sur de Chile alcanzaba hasta el cabo de Hornos.

Así, el proceso de incorporación del enorme espacio comprendido entre el Biobío y el borde austral del continente, fue resultado de un proceso sistemático en el que el Estado chileno comprometió recursos, inteligencia, voluntad y acción. Estos esfuerzos no sólo culminaron con la ampliación del territorio nacional, sino que transformaron definitivamente a toda la sociedad.

La Araucanía era un territorio inexplorado hacia fines del siglo XIX, por lo que se inicia un plan militar que incorpora el territorio denominado hasta ese entonces como La Frontera.

Una vez consolidado el proceso de la llamada -Pacificación- de la Araucanía, hacia fines de siglo el gobierno de José Manuel Balmaceda da comienzo a

un plan para incorporar este territorio a la economía nacional, donde el ferrocarril jugaba un rol fundamental.

Así se gesta entonces, una gigantesca aventura por abrirse paso entre la espesa selva del sur para dar lugar a las vías que comunicarían los nacientes fuertes que resguardaban la seguridad del territorio.

De esta forma el medio abre una vertiente de ocupación donde llegaron colonos, chilenos y mapuches a estas nuevas tierras lo que produjo notables edificios en madera como iglesias, bodegas, trigueras, edificios públicos, estaciones ferroviarias.

Estas últimas impusieron una nueva lógica de desarrollo urbano, los caseríos de la Araucanía que habían surgido en torno al Fortín militar y la misión, con la llegada del ferrocarril, las aglomeraciones urbanas se forman en torno a la estación.

La visión del convoy adornado con banderas chilenas en medio del humo de la locomotora y del sonido característico de un tren en movimiento, junto a las vivas aclamaciones del público y los sones de la canción nacional interpretada por la respectiva banda, motivaron sensaciones que los sentidos de los



asistentes captaron de múltiples maneras, todas ellas perdurables.

La estación, así se convierte en el lugar clave del viaje, el momento de la espera, un reconocimiento de los camaradas de la aventura y de la preparación de la partida, dejando atrás lo vivido para iniciar la partida a un nuevo mundo. Pero, además, la estación del tren es el tiempo definitorio y escaso en que se encuentran el antes y el después.

En definitiva, el ferrocarril no sólo implicó un mejoramiento cuantitativo en muchas áreas del devenir nacional, sino que trajo consigo una nueva visión de la vida, alimentó a generaciones con sueños, niños que corrían tras el paso imponente de esa verdadera cordillera infranqueable la cual hacia estallar sus volcanes al llegar a los poblados, impuso ritmos a las vidas sus habitantes de la que muchos añoran, porque el tren simplemente era parte de sus vidas.

Hacia 1883, al comienzo de la administración de Santa María existían entre el Aconcagua y Angol 947 kilómetros de líneas férreas del Estado, de este modo el impulso del ferrocarril va cobrando cada día más fuerza en la ocupación del territorio.

Al finalizar su mandato, el telégrafo llegaba, por el norte hasta Iquique, y por el sur, hasta Chiloé, salvo la interrupción del Canal de Chacao.

La guerra del Pacífico impidió la apertura de nuevos caminos. La actividad se concentró en la reparación de los antiguos y la construcción de puentes.

El más importante fue el paralelo al del ferrocarril en el Maule. Los vapores de la Pacific Steam hacían un viaje quincenal entre Valparaíso y Liverpool, con escala en Punta Arenas. En las postrimerías de la administración comenzó a implantarse el teléfono.

Hacia fines de 1881 se produjo un nuevo levantamiento en la Araucanía. Algunos contingentes indígenas atacaron simultáneamente las plazas de Temuco, Lumaco y el fuerte Ñielol, mientras otros asolaban los campos de Lumaco y Cholchol.

Amagados por dos ejércitos al mando del coronel Urrutia, los mapuches se disolvieron. Con la fundación de nuevos fuertes, el territorio indómito quedó reducido a una angosta faja extendida de cordillera a mar entre el Cautín y el Toltén.



Fotografía de las Tropas del Coronel Gregorio Urrutia durante la ocupación y reconstrucción de Villarrica en 1883. Autor: desconocido.

Santa María resuelto a completar la ocupación ordenó a Urrutia que hiciera los preparativos para la nueva campaña. Ahora el problema no iba a ser la lucha contra el hombre, sino contra la naturaleza.

La selva había invadido, en los 280 años corridos desde la destrucción de la antigua Villarrica. A golpe de hacha, Urrutia logró abrir una senda de dos metros de ancho en la selva y fundó un fuerte en el actual emplazamiento de Freire a 20 kilómetros de Temuco.

El 31 de diciembre de 1882 llegaba a las ruinas de Villarrica, sin encontrar la menor resistencia. Desde una perspectiva histórica y centrada en la Araucanía, nuestra propuesta busca analizar el proceso de transformación ocurrido en dicho espacio. El Estado chileno desplegó sobre -La Frontera-, como también era conocido, diferentes dispositivos y herramientas que colaboraron en esta mutación.

Entre otras estaban las misiones religiosas, las expediciones militares, los centros urbanos, las vías de transporte y comunicación, la llegada de los “nuevos habitantes” y la burocracia.

Una de las expresiones más evidentes de este cambio estuvo radicada en el ámbito de la economía, y consistió en la modificación de su base productiva. Así la estructura ganadera del periodo indígena colonial dio paso a otra de tipo predominantemente agrícola. En verdad, la ganadería no fue suprimida, la región continuó teniendo una masa de ganado importante pero ahora en manos de los “nuevos habitantes” chilenos y europeos.

La Araucanía era incorporada a la vida civilizada, según las definiciones de políticos e intelectuales de la época, luego de una lucha que activa o latente se había prolongado casi durante tres siglos y medio. Las condiciones del desarrollo económico se modificaron después de 1880, pero el impulso ascendente de la economía chilena no cambió de rumbos entre 1886 y 1891.

El salitre siguió ganando terreno hasta convertirse en rubro principal de nuestras

exportaciones y en la base del comercio exterior, formada antes por el cobre y el trigo. Ante este panorama entre los diversos aspectos de su grandioso plan de obras públicas, fue tal vez el trazado de ferrocarriles el que más preocupó a Balmaceda.

En el caso de Chile, la Araucanía y el espacio entre ésta y el Seno de Reloncaví, experimentó un proceso análogo, en dirección al norte. Así, la llegada del ferrocarril a Temuco en 1893 y Puerto Montt 1913 constituiría uno de los hitos de esta reorientación que se encaminó a la construcción del Sur de Chile, en el marco de la constitución de un territorio nacional.

Para 1890 eran cada vez más persistentes los rumores de guerra con Argentina. Estos hacia 1895 pasaron a ser francos preparativos. Según un relato de la época.

“La guerra con Argentina parece más y más amenazante, y muchos la creen inevitable. La prensa chilena está tranquila, pero los diarios de Buenos Aires no cesan de publicar artículos agresivos y de un chauvinismo desenfrenado. De ambos lados se preparan obstinadamente”.

Ante semejante circunstancia, se comprendió la gran importancia estratégica que se le asigna al ferrocarril como medio de transporte de tropas y armamento, ya sea por la línea central como hacia la cordillera, ante la eventualidad de un ataque fronterizo. De acuerdo al documento oficial sobre el ferrocarril de Victoria a Curacautín:

“Considerándose como de buena política y para seguridad de la paz de todo el país, el resguardo de la frontera, el ferrocarril de Victoria a Curacautín va a constituir un factor poderoso para el mantenimiento de la seguridad de Chile, seguridad tan necesaria para su desarrollo ... la importancia de Traiguén, Victoria y Temuco, designan a estas ciudades, en caso de guerra, como centros obligados para la concentración de tropas, las cuales podrán movilizarse hasta la frontera con suma facilidad con el auxilio del ferrocarril...”.

En el mismo documento se hace notar el comienzo de iguales faenas por parte de los argentinos en la provincia de Neuquén.

Pero la justificación estratégica no solo proviene de la amenaza trasandina. Los propios mapuches son una amenaza potencial, ya que aún

existía la posibilidad de una nueva sublevación. Ahora con el ferrocarril se podría “dominar rápidamente a los indios, si se les diera la fantasía de sublevarse de nuevo...”.

Es esta la razón por la cual se ha dicho anteriormente, que el desarrollo del ferrocarril en la Araucanía consolidó el dominio sobre el mapuche.

Logró construir o dejar iniciados alrededor de 1.000 Km., nuevos, extensión que iguala a la de todas las administraciones anteriores juntas. Mejoró, además, las antiguas líneas; construyó o terminó los grandes puentes de Malleco, del Bio Bío, del Laja y del Ñuble, y adquirió equipo para los ferrocarriles por valor de varios millones de pesos.

De este modo, el ferrocarril tuvo importancia en la reorganización del espacio económico, la mercantilización de la producción agrícola, la ampliación de los circuitos de intercambio, la profundización y diversificación de los mercados, el surgimiento de polos de desarrollo modernos, la reorientación de una parte significativa del sector minero, a la vez que debe comprenderse que el ferrocarril tuvo un impacto heterogéneo geográfica y sectorialmente.

Pero sin duda la mayor contribución fue en la reducción del costo del transporte el que, para 1889, era la mitad del costo del flete que estos bienes tenían por medios tradicionales como arreos y carretas. En los siguientes años el impacto del costo del transporte ferroviario sobre el precio de los productos agrícolas se redujo en la mayoría de los casos, disminuyendo la resistencia de dichos productos al traslado, repercutiendo fuertemente en la formación de mercados y en el incentivo para la producción de un medio que se ofrecía como confiable, rápido y permanente.

El arribo del ferrocarril a los pueblos de -La Frontera-, era celebrado con entusiasmo. Un periódico de Temuco reproducía uno de los discursos pronunciados, a propósito de la inauguración de la vía que conectaba a esta ciudad con Victoria, ubicada a unos 60 kilómetros más al norte, en la que la locomotora permitía completar la obra de los soldados vitalizando estos apartados parajes.

La actividad y la agitación en las estaciones de -La Frontera-, llamaban la atención de los viajeros, así lo veía un articulista, “Es mucha cosa el Ferrocarril, trae, lleva i reparte a vapor el progreso i

la civilización; los pueblos a que llega dejan su aspecto colonial, para tornarlo moderno, movable, ligero- parece que el silbato de las locomotoras despertara del letargo los centros que atraviesa i les comunicara su ligereza i actividad.” Así, se “deja de ser colonia”, se ve gente en las calles, se sale de paseo y se va a la estación, termina por sentenciar el entusiasmado escritor.

Esta transformación era producto, entre otros, de la llegada de nuevos habitantes, chilenos y extranjeros, y la mayor conectividad mediante el ferrocarril. El panorama había cambiado debido a la intensa explotación de sus bosques, al mismo tiempo que los mapuches se “invisibilizaban” producto de, al menos, dos elementos, el aumento de la población y el cambio de algunas pautas culturales como por ejemplo las vestimentas.

En el primer caso McBride, basado en el censo de 1930, estimaba en 893.122 los habitantes de la antigua Araucanía que, para fecha de sus observaciones, comprendían las provincias de Bío-Bío, Cautín, Valdivia y Llanquihue, en esta masa poblacional los poco más de cien mil indígenas que continuaban radicados en esta zona se difuminaban.



Inauguración del Viaducto del Malleco por parte del presidente José Manuel Balmaceda el 26 de octubre de 1890.  
Autor: desconocido.

Balmaceda asignaba a este ferrocarril gran importancia estratégica, juicio que no compartía la opinión general de la época, ni entonces ni después tuvo, base económica. El fracaso y las burlas que hubo de soportar al debatirse el proyecto contribuyeron no poco a exasperar su ira contra el Congreso.

El gobierno inicia entonces una gigantesca aventura, paralelo a la ocupación de las nuevas tierras, debía incorporar esa zona a la economía nacional para ello era necesario continuar con el avance del ferrocarril desde Collipulli hasta Toltén, venciendo numerosos obstáculos naturales que iban desde la selva virgen hasta salvar grandes trechos como el río Malleco.

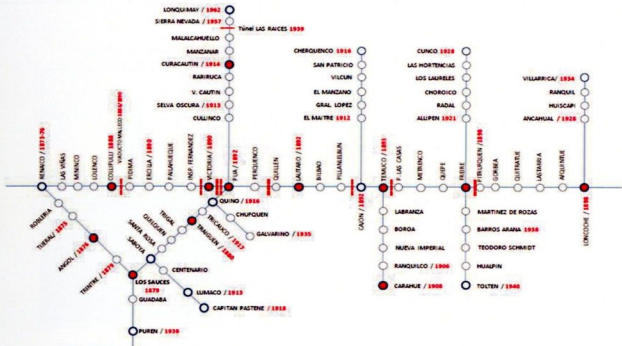
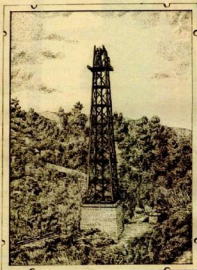


Diagrama Línea central y ramales de La Araucanía.  
Elaboración Carlos García Reske / Arquitecto.





VIADUCTO DEL MALLECO



VISTA DE UNA DE LAS PILASTRAS

Imagen de una de las pilastras del Viaducto del Malleco.

Boletín del Ministerio de Industria y Obras Públicas.

Según dan cuenta los libros de la época el ferrocarril de Renaico a Victoria se trazó con un rodeo excesivo por Collipulli para aproximarlo a Mulchén, para 1895 estaba operativo en la línea que unía a Victoria con Temuco en el corazón de la Araucanía. Con los primeros ferrocarriles fueron desapareciendo las dificultades de las condiciones que restringían el desarrollo del comercio y de la producción agrícola.

Antes había que conducir las mercaderías en lanchas por el Bío Bío y el Vergara o bien en carretas, transportes expuestos a tantos contra tiempos según el historiador Tomas Guevara.

El poder productivo de las zonas recorridas por el ferrocarril de los adyacentes aumentos prodigiosamente. Las siembras tomaron proporciones desconocidas hasta entonces en el país. El centro de -La Frontera- se hizo una región triguera.

El ferrocarril emerge como un dispositivo que permite conectar, vigilar, organizar y estructurar La

#### IV. VIADUCTO DEL MALLECO

Araucanía tanto en términos intrínsecos, desde la comunicación entre las principales ciudades de la región, como extrínsecos, con las regiones aledañas y la capital nacional, tras la conquista de La Araucanía, el gobierno de turno puso en marcha un plan de obras públicas que incluyó la inserción del ferrocarril con el objetivo de dar garantías al Estado sobre el territorio conquistado.

Este vital medio de comunicación y transporte que significaría un importante vuelco en la vida de los pueblos de la Araucanía tuvo que vencer un obstáculo natural aparentemente insalvable para la época: el cañón del río Malleco con una depresión superior a los 100 metros.

Victorino Aurelio Lastarria, fue quien dirigió el progreso de la mayoría de las obras apreciables en el mapa, teniendo el cargo de “ingeniero en jefe de los ferrocarriles de la frontera” desde 1883 hasta su fallecimiento en 1888.

Dentro de sus labores, estuvo también la planificación de los puentes que debían construirse para la continuación de las vías, diseñando el más importante de todos, el viaducto sobre la quebrada

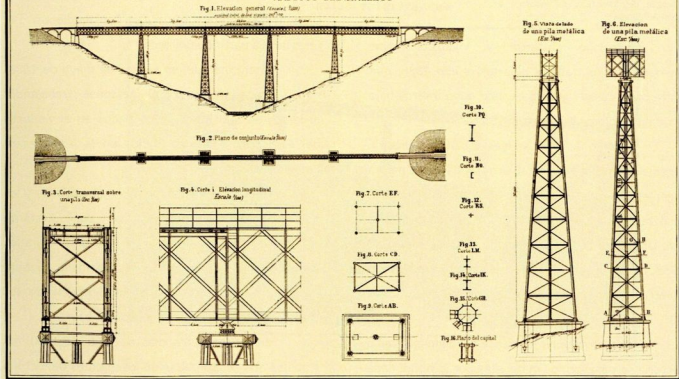
del río Malleco, correspondiente al ramal de Renaico-Victoria.

Las gestiones comenzaron en 1885, cuando se encomendó al representante de Chile en Francia e Inglaterra Alberto Blest Gana, el pedido de propuestas de diseño y construcción a varias firmas europeas interesadas. El 22 de octubre de 1886, envió por misiva al entonces ministro del Interior Eusebio Lillo, una nota detallada sobre las negociaciones conseguidas con la Schneider et Cía. de Le Creusot, dejando para este último la decisión. El contrato con dicha empresa francesa se aprobó el 20 de diciembre.

Fue así necesario construir el Viaducto del Malleco que significó más de tres años de trabajo, de los cuales 14 meses se utilizaron para armarlo.

Su costo total alcanzó la cifra de \$ 1.053.000 de la época, mientras que sus dimensiones extraordinarias indicaban un peso de 1.403 toneladas; su largo total ascendía a los 408 metros y su altura levemente superior a los 100 metros, destacándose un pilar de acero de 93 metros y otro de 100 metros.

## VIADUCTO DEL MALLECO



La idea original perteneció al ingeniero Gustavo Adolfo Flühmann pero el que finalmente confeccionó los planos fue el ingeniero chileno Victoriano Lastarria. Debido a la gran experiencia de los europeos en esta clase de trabajos, ganó la propuesta para construir la estructura metálica, la

firma francesa Schneider y Cía., quienes tuvieron que ensamblar las piezas como un rompecabezas y luego enviarlas desarmadas a Chile en 2.000 cajones que fueron desembarcados en el puerto de Talcahuano.

Victoriano Lastarria y Villarroel inició rápidamente los trabajos abiertos el año 1886, que entre otras cosas significó excavar ocho metros bajo el río para colocar las bases.

En junio de 1887 se ejecutaban las obras de ingeniería tendientes a establecer las bases de piedra y cemento sobre las cuales se levantarían las cuatro pilastras metálicas del puente. De los 160 operarios que laboraban en la construcción el 14 de marzo de 1888, Lastarria solicitó elevar su número a 800, pero como ello no fue posible, se agregaron a las tareas 500 soldados del Cuerpo de Zapadores.

Para no detener el avance de la línea férrea a Victoria se pasaban los materiales por la hondonada utilizando carretas, y posteriormente haciendo bajar a una locomotora que subieron al otro lado después de cuatro días de duros esfuerzos ayudados por la fuerza muscular de 800 hombres y decenas de bueyes.

Los ingenieros militares se preocupaban al mismo tiempo de apoyar la construcción de los

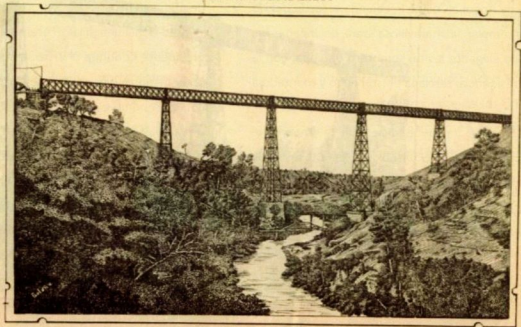
últimos puentes cercanos a Victoria, mientras el Regimiento Cazadores de Gregorio Urrutia, jefe de la División Frontera trabajaban extendiendo el ferrocarril a partir de Collipulli.

Se calcula que, en el mes de mayo de 1888, había alrededor de 1.500 personas trabajando, divididos en 500 hombres ocupados en el viaducto del Malleco y 1.000 carrilanos en la línea entre Collipulli y Victoria.

Los resfriados, las fiebres mal cuidadas y los duros esfuerzos desplegados por Lastarria terminaron con su vida el 28 de julio de 1888, a los 44 años, sin haber logrado ver terminada su obra cumbre, siendo sucedido en la dirección de los trabajos por el ingeniero Eduardo Vigneaux.

En los primeros días de julio de 1890, los trabajos que se realizaban en los puentes de Victoria por la tropa de ingenieros militares se detienen afectados por los sucesos políticos internos y las manifestaciones antigubernistas que se alzaban en Valparaíso y Santiago. El gobierno de Balmaceda viendo en ellos conatos revolucionarios, retira momentáneamente los hombres del ejército para enviarlos a Santiago.

VIADUCTO DEL MALLECO



VISTA GENERAL DEL VIADUCTO

Vista general Viaducto del Malleco.  
Boletín del Ministerio de Industria y  
Obras Públicas.

A fines de julio, la crisis ministerial se solucionaba al organizar Balmaceda un nuevo gabinete, gracias a la mediación del arzobispo de Santiago, retornando la calma política y por lo tanto, los trabajos de los puentes de Victoria.

El 18 de octubre de 1890, la firma francesa Creusot termina la construcción del puente y se hacen las primeras pruebas de resistencia haciendo pasar una locomotora con 11 carros con un peso de 356 toneladas cruzando en un tiempo de 23 minutos. El día 26 de octubre de 1890 la atención nacional se centró en el viaducto del Malleco.

Ese día el presidente Balmaceda acompañado de una comitiva de 400 personas se trasladó de Angol a Collipulli, bajando al lecho del río para contemplar la maravillosa obra de ingeniería, vestido de elegante levita, sombrero de copa, con la banda presidencial terciada en su pecho y montado a caballo.

Después de la bendición de la imponente construcción, por el Obispo de la Diócesis de Concepción, Plácido Labarca y de los discursos del sacerdote Ramón Ángel Jara y del ingeniero Vigneaux, el presidente Balmaceda procedió a inaugurar oficialmente el viaducto del Malleco con un discurso que entre otras partes decía:

“Al inaugurar este monumento del saber y del trabajo os doy a todos el abrazo del patriotismo. Este grandioso monumento marcará a las generaciones venideras la época en que los chilenos sacudieron su tradicional timidez y apatía y emprendieron la obra de un nuevo y sólido engrandecimiento”.

“Quiero a esta hora feliz elevar mis votos a la altura, porque los chilenos que vengan en pos de nosotros nos excedan en inteligencia, en actitud y en

aciertos, sobre todos en energía para hacer el bien y levantar más aún a esta patria, de nuestro corazón y de nuestros hijos”.

Concluida la ceremonia inaugural, el presidente continuó a Victoria con una comitiva de 150 miembros. Los vecinos se encargaron de recibirlo con gran pompa, embelleciendo el pueblo con arcos de ramajes verdes.

Los días transcurridos desde el momento que entró el primer tren a Victoria, el 18 de octubre de 1890, habían sido esperados ansiosamente, y, por lo tanto, el momento para demostrar su alegría y satisfacción no podía ser más propicio. La línea férrea que colocó a Victoria como terminal, tuvo que superar dos profundas quebradas: la del río Colo y Traiguén.

En el primer caso, el puente alcanzó un largo total de 285 metros, con 23 tramos metálicos de una altura de 22 metros; el puente del torrentoso río Traiguén tuvo un largo de 382 metros incluyendo 27 tramos, con una altura de 26 metros sobre el lecho del río. Ambas obras fueron construidas en su parte metálica por la fábrica Creusot, uniendo la estabilidad, solidez y elegancia.

Quedaba así configurada la estampa típica de Victoria, con su puente que daba la bienvenida al viajero procedente del centro y que con su voz metálica anunciaba a la ciudad los cambios de tiempo y la lluvia al soplar el viento norte entre sus estructuras de acero.

En forma paralela, se fueron trazando una serie de ramales que conectaban las zonas interiores de la Araucanía con la costa: el ferrocarril de PUA a Traiguén, que llegaba finalmente a Lebu y Coronel, el ferrocarril a la Cordillera, desde Púa a Lonquimay cuyo objetivo era cruzar el macizo andino y, por último, los ferrocarriles que transportaban productos a las distintas localidades como Carahue, Cunco y Villarrica.

Fue el 23 de noviembre de 1913, cuando partió el primer tren longitudinal que unió Chile desde Iquique hasta Puerto Montt, señalando un hito en la historia del país. La finalización de la red ferroviaria longitudinal -8.883 kilómetros de vía férrea- además de ser una de las más grandes obras de ingeniería construidas a la fecha en Chile, fomentó significativamente el desarrollo de los pueblos y ciudades del sur.

El ferrocarril contribuyó, además, a la comercialización segura y eficiente de los productos agrícolas, ganaderos y forestales y a la integración económica de las regiones más alejadas del país.

Muy pronto la estación se vio rodeada por bodegas que recepcionaban la producción agrícola, más establecimientos particulares, destacándose los poderosos compradores con fines de exportación de las firmas inglesas: Williamson Balfour y Cía., Duncan y Fox y Cia., sin incluir a otras cuyos propietarios eran industriales y empresarios del pueblo.

Según dan cuentas informes de la época, el contar Victoria hace ya algún tiempo con ferrocarril, que lo pone en contacto diario con el norte, de suerte que su comercio, de donde trae la materia prima para sus diversas industrias y a donde remite en gran escala los diferentes productos que dan sus montañas y sus haciendas, como madera de las más preciadas clases, leña, carbón, lingue, animales vacunos, etc.

## V. EL FERROCARRIL Y LOS PUEBLOS DEL SUR

La construcción de un ferrocarril no sólo plantea una intervención en el paisaje rural a través del despliegue de líneas, durmientes y cables, sino también desencadena un proceso de transformación, física, económica y cultural en los asentamientos urbanos cercanos a su radio de acción.

Es así como un pequeño poblado alejado de centros urbanos importantes puede integrarse al resto del país con el simple hecho de contar con una estación ferroviaria.

El ferrocarril significa conexión y también trabajo, ya que para su construcción se necesita un buen contingente de mano de obra y también trabajadores permanentes que se ocupen de las obras que éste deja tras su emplazamiento, como puentes, maestranzas, centros de cruzamiento o enlaces ferroviarios.



En segundo lugar, citaremos la producción del trigo, factor principal que marca la riqueza de un Departamento:

“Pues durante la última cosecha se han remitido a diversos puntos de la costa más de doscientos hectolitros de dicho cereal, que dieron que hacer al ferrocarril hasta entrada el invierno, a pesar de que a más trenes ordinarios de carga un especial para llevar trigo venía semanalmente a Talcahuano a solicitud de muchos agricultores y comerciantes en el ramo, que desesperaban al ver que no disminuían, a pesar del acarreo diario, los cerros permítasenos la expresión, de trigo que llenaban la extensa estación del ferrocarril.”

Hacia 1883, el Estado era dueño con su red central y ramales de más de novecientos kilómetros de líneas férreas. Estas vías se dividían en tres administraciones las cuales se regían por sus propios reglamentos internos. Esto originaba un desorden que perjudicaba el desarrollo fluido de este medio de transporte.

Por ello en 1884, el 4 de enero se creaba por ley de la República la Empresa de Ferrocarriles del Estado, institución que se encargaría de la

administración de toda la red estatal que comprendía antiguas administraciones.

Dentro de la empresa, la Dirección de Obras Públicas se elaboró un plan de renovación de estaciones y ejecutar la naciente ampliación de los servicios en la Araucanía.

Este territorio de muy baja densidad que recién comenzaba a colonizarse, por lo que se construyeron pequeñas estaciones de madera de características similares para toda la zona.

La pequeña estación de San Rosendo se convierte en uno de los puntos más importantes nudos ferroviarios del país, porque su infraestructura de servicios mejora notablemente dotándolo de una maestranza. Allí llegaban los trenes de la Araucanía, intercambiando pasajeros y destinos, mientras que, en medio de los campos, las pequeñas estaciones ferroviarias, construidas para el aprovisionamiento de agua para las locomotoras y para el acopio de la producción agrícola, son el inicio para la creación de un nuevo poblado.

Todos los caminos de la Frontera confluyen hacia las estaciones, entregando, por medio de rústicas carretas los productos de la zona.

A fines del siglo pasado nuestra actividad cultural era profundamente influenciado por los dictados del arte europeo.

Para la ejecución de las estaciones del naciente ferrocarril se trajo a ingenieros contratados por la Dirección de Obras Públicas para el ferrocarril del sur quienes traspasaron a sus pares chilenos el conocimiento y la técnica utilizada en Europa.

De igual forma la arquitectura de las estaciones, dada su importancia como punto de referencia para la actividad, recibieron un tratamiento constructivo influido por tendencias europeas y norteamericanas, sin embargo, las siguientes estaciones de menor significación estuvieron desprovistas de cualquier estilo foráneo.

Estas respondían a nueva circunstancia histórica: la de Colonizar.

Para ello se delimitaba el espacio propio de la estación de 100\*800 metros donde se construían a futuro de bodegas, corrales para el ganado, desvíos para molinos y estanques de agua para las locomotoras.

Esto explica el carácter pionero de sus formas, se ejecutaba con rapidez y a bajo costo,

utilizando estaciones tipo, los mismos planos copiados una y otra vez, y repetidos a toda la región.

Es un lenguaje austero, desarrollando una ornamentación elemental, pero que adapta con gran propiedad a los recursos del momento y a su naturaleza de ser una arquitectura por necesidad es así como muchos poblados se fueron generando a partir del ferrocarril como Selva Oscura, Púa, antes que la plaza y la iglesia ya estaba construida la estación y otros en tanto no paso de ser una estación como en el caso de Cullinco.

## VI. LA ESTACIÓN

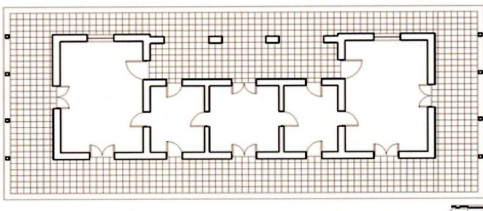
A pesar de ser volumétrica y proporcionalmente muy distintas a las europeas, las estaciones de la Araucanía tuvieron el mismo impacto urbano que estas. En el caso de las ciudades ya formadas, es múltiple el rol urbano asumido. Pasa a definir un nuevo centro de gravedad, conformando un barrio con identidad propia.

“Quienes así lo habían resuelto crearon un vigoroso estímulo para su desarrollo futuro, obligando a la ciudad a crecer en esta dirección con viviendas y comercio que dieron importancia a callejones que hasta ese momento había sido arrabales del mal pasar”.

No solo en las ciudades mayores sino también en los pequeños pueblos comienza a conformarse lo que más tarde sería llamado, Barrio Estación. Cierta comercio, bodegas, hoteles, residenciales y viviendas entregaran a este nuevo barrio una imagen muy particular, la gran mayoría este sector llegó a constituirse en parte de la memoria urbana de cada ciudad.

Junto a ello nace el sector tras la línea férrea con un carácter más periférico e identidad propia surgiendo una nueva lógica para entender la ciudad a partir del ferrocarril.

La vía del tren es la expresión física de una estructura de las ciudades, en unos casos aparece como separadora de barrios, y en otros especialmente en aquellos pueblos en formación- es concentradora de aglomeraciones en torno suyo.

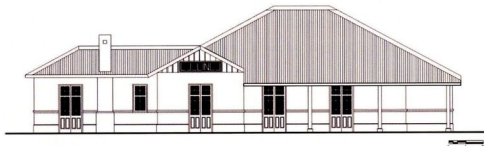


Planta de arquitectura de la estación de ferrocarriles de Collipulli.  
 Levantamiento Cristian Rodríguez  
 Domínguez / arquitecto.

Aunque la estación de la Araucanía es infinitamente más pequeña que la europea es la expresión de un edificio de máxima jerarquía, junto a la Iglesia y a la Municipalidad, es la obra construida más importante de la ciudad. Esto la hace distinguible y la transforma en una nueva referencia ciudadana. Por último, la estación es entendida como una nueva puerta de la ciudad y su nueva puerta es ahora la más importante. Existiendo con ello la doble percepción urbana y regional.

Urbana, porque es el nuevo punto de llegada y de salida de la ciudad. Es tan clara esta idea de espacio de frontera, que se desarrolló el concepto formal de "puerta" a través de portales y arcos de triunfo.

Regional, porque representa el punto de contacto con otras áreas, extensas y distantes. La estación es la conexión de que se dispone con otras regiones.



Elevación principal estación ferroviaria  
de Cullinco del Ramal Púa – Lonquimay.  
Levantamiento Cristian Rodríguez  
Dominguez / arquitecto.

En la Araucanía los caseríos habían surgido en torno al Fortín Militar y la misión. Con la llegada del ferrocarril al espacio deshabitado, el campo, las aglomeraciones se forman en torno a la naciente estación. Junto a ella aparecen primeramente unas casas, un bar, un prostíbulo, más tarde un villorrio y un pueblo. Así, la estación viene a plantear un nuevo patrón con colonización de la Araucanía.

“A unos 300 metros al sur del puente, se ha proyectado construir una estación llamada Quillém, destinada a ser un incentivo para la creación de una nueva ciudad”.

Ya sea en forma espontánea o planificada, la estación se transforma en un nuevo generador de vida urbana, concentrando el comercio y los servicios vinculados a ellos en sus alrededores, quienes quisieran una mayor presencia buscarían terrenos cercanos a ellas.

Esto representa una innovación revolucionaria en la ocupación territorial, el encuentro público en la estación generó nuevas formas de comunicación y comportamiento urbano. Los ciudadanos disponían ahora de un lugar de vigorosa centralidad, espacio para el encuentro social que en el caso de una ciudad ya más conformada era comparable al de la Plaza de Armas, o en el caso de algún pueblo naciente era efectivamente su plaza.

La llegada del tren, además de marcar la hora del pueblo, indicando el inicio del paseo público, según da cuenta el siguiente relato:

“La sociabilidad urbana adquirió entonces una gozosa vitalidad pues la estación ferroviaria no solo reunía a centenares de trabajadores en una ininterrumpida faena de carga y descarga con convoyes de veinte y más vagones que cargaban maderas, trigo, ganado y una gran variedad de otros productos, sino que también en el atardecer y diariamente el paseo por los andenes de pasajeros reunía a los vecinos que iban a buscar a los viajeros o a saludar a sus amigos”.

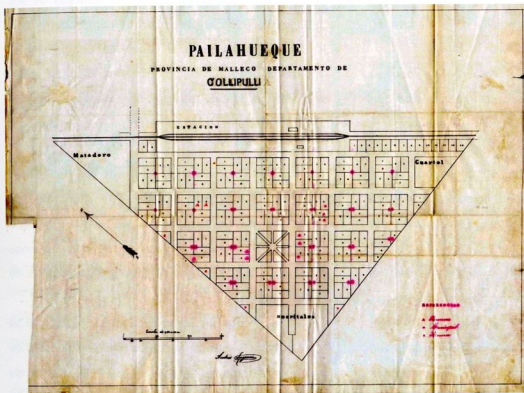
Además de la importante función que los ferrocarriles cumplieron en el proceso de expansión nacional en su calidad de medio de transporte de materias primas y productos agrícolas y, por lo tanto, de integración de la economía nacional a los mercados mundiales, ellos también influyeron en la evolución de la vida urbana al propiciar espacios de encuentro como consecuencia de las facilidades en las comunicaciones que las líneas férreas hicieron posible. Para ello jugó un rol clave la estación como

es el espacio del reconocimiento, que debía tener la dignidad correspondiente a la condición de umbral.

Donde el espacio público más significativo de las estaciones era el corredor, el de la espera, propiciando un intercambio entre los distintos actores, una sinopsis de la variedad de expresiones que habitaban en la Araucanía. Pero también el acto mágico de preparar la partida para introducirse en un mundo nuevo, dejando el rastro de lo ya vivido en la idea de volver a reconocerlo, además, la estación del tren es el tiempo en que se encuentran el antes y el después.

Este lugar en la práctica la sala de espera de las estaciones, ya que muy pocas consultan un recinto cerrado como tal y solo con el correr de los años se fue adaptando a la realidad geográfica muy distinta para la cual fueron concebidas.

Se logra así expresar con propiedad lo lluvioso de la región el corredor abierto que no proporciona el abrigo necesario para protegerse del viento y la lluvia. Es así como al poco tiempo el corredor original es vidriado, transformándose en una galería.



Plano de la localidad de Pailahueque. Año 1890.

Esta transformación es una de las adaptaciones que se producen en la tipología, surgiendo así una expresión mucho más apropiada a las condiciones regionales. Tanto en estaciones como en bodegas el techo cobra enorme importancia este tiene una gran presencia en el volumen.

Por aquellos años, muchos leñadores trabajaron en la selva virgen, para sacar el preciado Roble Pellín con los que se construyen los postes para puentes, tablas, durmientes y todas las piezas estructurales para las estaciones.

También se explota el Laurel que es utilizado en muros interiores, y el mobiliario se ejecuta en Raulí y Lleuque.

Todos los tipos se caracterizan por su simetría, estos se plantean como una totalidad que no permite ampliaciones. Cuando se proyecta las estaciones se toma en consideración la gran riqueza forestal de la zona, surgiendo notables ejemplos de una arquitectura por necesidad, no solo por el hecho de utilizar recursos propios, sino por la calidad de la obra realizada.

Uno de los motivos por los cuales el ferrocarril se expandió prontamente por los terrenos de la Araucanía era la necesidad de explotar y darle un uso comercial a la abundante vegetación, con ello más hectáreas de terrenos daría cabida a la actividad agrícola y ganadera.

Para ello era necesario dotar de la infraestructura adecuada, es así como se construyeron corrales para la descarga de ganado que contaban con abastecimiento de agua y desvíos hacia accesos laterales.

Dentro de lo anterior, era común ver como líneas de trocha angosta cruzaban las calles

adoquinadas que comunicaban las bodegas de los molinos hacia áreas de embarque como ocurría con la Compañía Molinera El Globo de Collipulli, y el molino de José Bunster en Traiguén. Respecto de la importancia da cuenta la siguiente nota que justifica la importancia de crear el departamento de Marilúan en Victoria.

“Está situado en el centro de una de las más ricas zonas agrícolas, rodeado de montañas de inagotable y valiosas maderas, pueblo que mantiene y enriquece a sus propietarios de cinco buenos molinos, quince bodegas de trigo y unas cuantas de frutos del país”

Enfrente al edificio de la estación siempre se constituyó a lo menos una o dos bodegas. Se trata de volúmenes rectangulares de 20, 30 y 35 metros de largo, planta libre y un corredor perimetral elevado, desde el cual se cargan directamente los vagones.

Están estructuradas y revestidas en roble-pellín. Su detalle más notable lo constituye la estructura de techumbre. Tanto el corredor perimetral como en el interior quedan a la vista cerchas, tirantes, contraventaciones, canes y demás



elementos estructurales y constructivos que otorgan una inmensa expresividad al espacio cubierto.

En las bodegas de 30 y 35 metros se utilizó estructuras de techumbre combinadas en que se incorpora tirantes metálicos a las cerchas de madera. Esta resultó una combinación muy habitual en la arquitectura de grandes luces del XIX en la Araucanía, y la encontramos también en establos, bodegas trigueras y galpones industriales.

Otro detalle característico de estos edificios lo constituye la estructura triangulada adosada a los parámetros verticales mediante pernos, en que aparecen dos diagonales unidas entre sí a media madera.

La luz cubierta es de 2.50 m y permite la descarga de los vagones bajo techo. Estos aleros se repitieron en todas las bodegas ferroviarias de 30 metros de largo. La imagen externa de la bodega se hace a su vez muy clara y reconocible, gracias a la gran definición del techo.

Es precisamente la bodega en cualquiera de sus tres versiones, la que, por su volumen y su pregnancia, indica desde lo lejos, el sitio de la estación.

La riqueza externa de la bodega radica justamente en la fuerte y clara presencia de su techo en el entorno. Techo definido y sin adornos, que a su vez es sostenido por una estructura en madera que queda a la vista, limpia, de buena calidad constructiva y arquitectónica.



Funcionario de ferrocarriles en la estación de Renaico.

Fuente: Archivo fotográfico Biblioteca N° 280, Renaico.

La comuna de Renaico se encuentra ubicada en la provincia de Malleco, en la Región de la Araucanía. En este contexto, Renaico es una de las 11 comunas en que se divide política y administrativamente la provincia de Malleco.

Su capital comunal es la ciudad del mismo nombre, ubicada a 20 Km. de la ciudad de Angol, capital provincial y a 150 Km. al noreste de Temuco, capital regional.

La llegada de Ferrocarriles, con la ampliación del tramo de San Rosendo y Angol entre los años 1872 y 1875, marcó un hito importante en la fundación de Renaico. En 1884, bajo el gobierno de Domingo Santa María se inaugura en Renaico el nuevo tramo hasta Victoria y en 1930 se crea la comuna de Renaico. La estación de Ferrocarriles se convirtió en el centro comercial y de la actividad social y cultural.

## VII. ANTECEDENTES HISTORICOS DE RENAICO

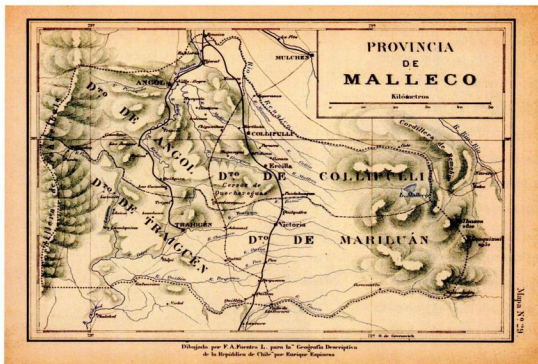
Renaico debe parte de su identidad a las actividades desarrolladas al alero de la estación de ferrocarriles como son las “Tortilleras” (vendían Tortillas y dulces chilenos a la pasada del tren) y “Los Balseadores” (Transportaban madera por el río Renaico), los que se destacaban por presentar su propia idiosincrasia en términos de lenguaje, vestimenta, ademanes e interacción con el resto de la comunidad.

Las industrias y fábricas se materializaron en sectores productivos ligados a las áreas agrícola y forestal. La industria molinera El Globo, la fábrica de cajones Malboa y la industria lechera fueron la fuente de trabajo para los habitantes de Renaico. El cine se constituyó en la única fuente de entretención y actividad social. El proceso de evangelización fue asumido en la Región de la Araucanía por los padres de la Compañía de Jesús. Alrededor de los años 1620 y 1630 llegaron misioneros jesuitas en el sector de Colhue.

Entre 1964 y 1970 se llevaron a cabo políticas de desarrollo y fortalecimiento de organizaciones comunitarias, sindicatos y el comienzo de la organización del campesinado. Se organizan los

centros de madres, juntas de vecinos, centros de adelanto, emergen nuevos clubes deportivos y los campesinos se agrupan en sindicatos a través de los asentamientos rurales en el contexto de la Reforma Agraria.

Muchas de estas agrupaciones siguen funcionando en la actualidad, incorporándose algunas nuevas como los talleres laborales, Asociaciones de Pensionados y Jubilados, Agrupaciones de Adultos Mayores, Agrupaciones folklóricas, Talleres artesanales, Agrupaciones culturales, entre otros.



Mapa de la provincia de Malleco.  
Geografía descriptiva de la República  
de Chile.

## VIII. RELACIÓN DE RENAICO CON EL CONTEXTO REGIONAL

Renaico se encuentra en el valle central de la Región de la Araucanía, a 150kms. De Temuco, la capital regional, entre la comuna de Angol, cabecera provincial, y la Región del Biobío. Está unida a estas últimas por la Ruta 180 que pasa por dentro de la

ciudad, donde adopta el nombre de Calle Lorenzo de la Maza.

A través de esta ruta se genera buena accesibilidad a la Región del Biobío (a través de la Ruta de la Madera) y al desarrollo industrial y agrícola existente, pero también divide la ciudad por el tránsito pesado, que crea riesgos y otra externalidad negativa.

Renaico aún muestra en su área urbana lo que fue la actividad ferroviaria, tanto en la división morfológica como en el vacío central donde se emplazaba la infraestructura del ramal a la costa.

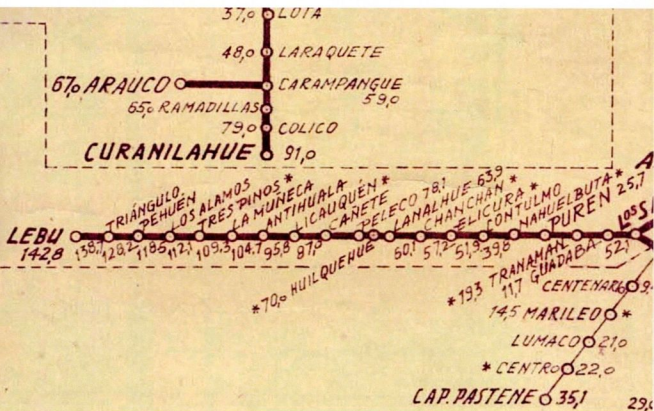
La comuna se caracteriza por condiciones climáticas y de calidad de suelos aptos para la agricultura y, por otra parte, una extensa área rural que presenta condiciones negativas debido a la existencia de suelos fuertemente afectados por procesos de degradación de su nivel de fertilidad y a una baja cobertura de infraestructura de riego.



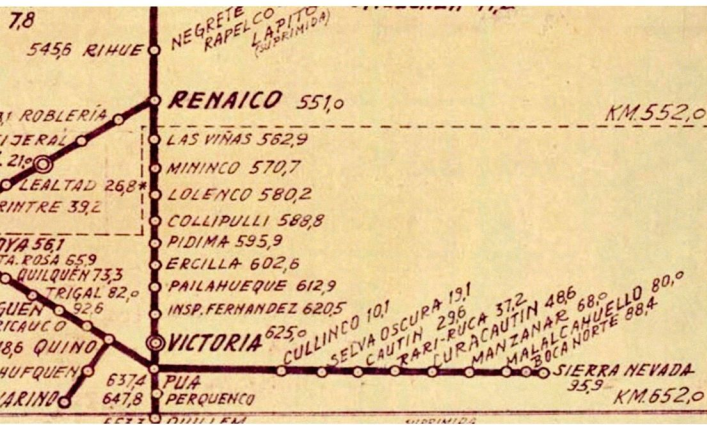
Fotografía de trabajadores de la estación de Renaico.  
Fuente: Municipalidad de Renaico.



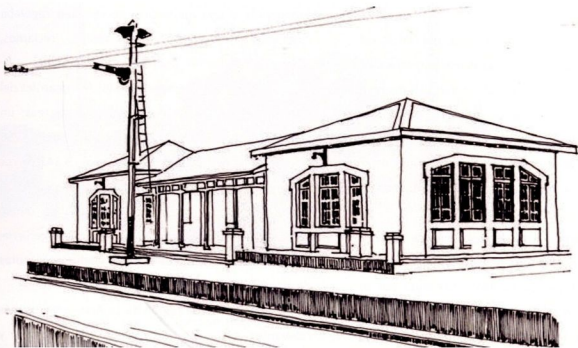
D.VICTORIA DTO. ANGOL I



Bley, Francisco, fotógrafo. [Grupo familiar en Termas de Panimavida]]. 1920.







Estación ferroviaria Renaico  
Croquis Cristian Rodríguez Domínguez  
Año 2003.

“Había una vez un tiempo de trenes, muy distinto del actual, un tiempo de aventura, de grandes expresos y noches cruzadas por los silbidos de las locomotoras”

*Benjamín Vicuña Mackenna.*

## IX. ESTACION DE FERROCARRILES DE RENAICO

Desde su invención y desarrollo el ferrocarril se constituyó en uno de los logros más importantes, su expansión y masificación fue un impulso decisivo para las economías y la producción, mejorando sustancialmente la vida de las personas, al acortar las distancias, mejorar las comunicaciones y transportar masivamente y con rapidez los alimentos y bienes de consumo.

En los largos años de existencia de nuestro país, el ferrocarril, ha sido una de las instituciones estatales más relevantes, fundamentalmente por su contribución a la consolidación de la soberanía territorial de la república, a su integración, a la formación de poblados y ciudades, al desarrollo de la economía y al progreso de sus habitantes.

El tren llevaba y traía el correo, maquinarias, animales, maderas, entre muchos otros activos clave, y a su vez garantizaba el desplazamiento de las personas y familias en busca de estudios, trabajo o vacaciones.

El 6 de agosto de 1862 se promulgó la Ley de Ferrocarriles, que rigió hasta 1925. Esa Ley, además

de regular la relación jurídica con los fundos colindantes y con los pasajeros, también regulaba itinerarios, velocidad, carga, tarifas, reclamos, pasajeros malolientes, animales domésticos, etc.

Para 1921, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tenía 5.828 kilómetros de vías férreas, un capital de 403.729,942 pesos oro, con 786 locomotoras, 613 coches de pasajeros, 9.341 carros de carga y, 22.674 trabajadores.

Asimismo, el trazado ferroviario ha tenido verdaderas obras de arquitectura y de la ingeniería, particularmente notables son los viaductos y obras de arte construidas para el avance del tren.

En el caso de región de La Araucanía los más relevantes están en el Viaducto del Malleco y diversos puentes y túneles como el túnel Las Raíces, que aún son claves para la conectividad, otros son parte del patrimonio como es el caso del puente sobre el río Quillém, Chol Chol, en Lonquimay o la estación de Manzanar en la cordillera comuna de Curacautín y el recinto más emblemático el Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda en la ciudad de Temuco.



Esta estación de 1885 fue construida cuando se extendió el ferrocarril de San Rosendo a Renaico, cuando aún no era incorporada la Araucanía al resto del país. Eso hizo que este punto terminal cobrara una importancia estratégica, desde aquí se derivó un ramal a Angol, donde existían los paraderos de Roblería y Tijeral.

El edificio debido a su emplazamiento, cercano al río Renaico y delimitado por la carretera a Nacimiento logra ser el centro de la trama urbana de la incipiente ciudad, pasando a ser un punto de encuentro permanente.

La estación de Renaico fue construida en la última etapa del ferrocarril bajo la concesión de Juan Slater. Es un edificio donde el orden está definido por el espacio de la espera, el andén es una terraza que sale al encuentro del visitante y es guiado por pilares a media altura y barandas de madera que presentaba antiguamente. La presencia de la cubierta con una menor pendiente denota una solución arquitectónica para un clima distinto, más cercano a la zona central donde el uso de espacios exteriores es fundamental.

En cuanto a su expresión hay elementos que rememoran el Art Decó como ventanas cuyo coronamiento es diagonal que le dan una expresión única y jerarquizan sus extremos.

Su organización espacial está conformada dos volúmenes de planta cuadrada unidos por uno rectangular retraído que da lugar al corredor delimitado por pilares de madera, esto sobre una gran terraza que se usa de mirador y espacio de encuentro social, como lo es en la actualidad.

El corredor exterior presenta el mismo nivel con la terraza exterior por los que se otorga continuidad, donde destacan sobre la gran ventana el soporte para las lámparas de carburo. Su mayor riqueza radica en que es un punto de acceso a la ciudad, por lo que es común ver gente transitar por sus costados.

A unos metros de la estación se encuentra el río Renaico donde existe un balneario al que asiste la totalidad del pueblo y gente de otros lugares, en el verano cobra vida este espacio ya que es común ver gente descender del tren que transita de Renaico a Concepción.

La estación convoca y define el respaldo de un gran corredor urbano conformado por las viviendas de la empresa en el frente, es allí donde se permite el encuentro necesario de la espera y donde interactúa el ser social, pasando a ser el principal hito de la ciudad.

En el extremo sur existe la variante a la ciudad Angol, donde se derivaba hacia Los Sauces y Traiguén, en su intersección existen viviendas en albañilería de los funcionarios que delimitan el espacio propio de la estación, quedando tras una ligera curva lo que corresponde a bodegas y almacenes a diferencia de otras estacione

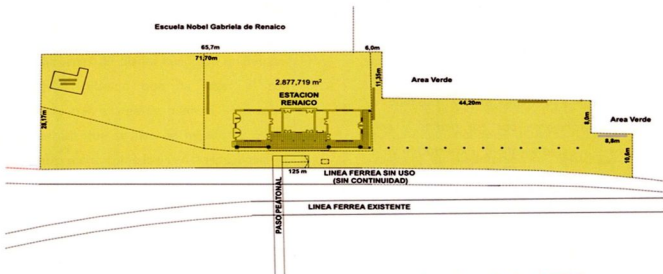
La estación de Renaico se situaba en uno de los sectores más difíciles del trazado sureño por lo que fue hasta 1928, depósito de locomotoras y remolcadoras de los trenes de carga.

*Acá en Renaico el tren era como todo un espectáculo, si hasta había gente que estaba horas enteras en la estación para solo mirar quién subía y quién bajaba. El tren nos dio mucha vida y también identidad, por ejemplo, las tortilleras, el turismo en el río, tantas cosas... Fijese que hasta el día de hoy nos acordamos del tren y salen anécdotas y pelusiamos a los viejos que trabajaron por ese tiempo y aún quedan vivos ... si usted va ahora a la estación va a ver lo penca que está y lo muerta que se ve, es triste eso (Roberto, extrabajador de ferrocarriles, 67 años).<sup>1</sup>*

---

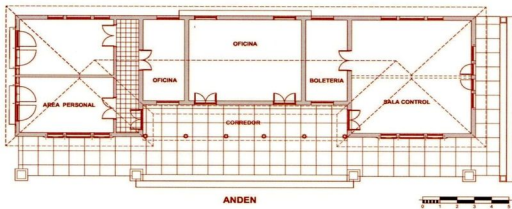
<sup>1</sup> Construcción de la historia reciente del ferrocarril de La Araucanía (Chile) desde la percepción de sus trabajadores. Hernán Riquelme Brevisa & Fernando Oyarce Ortuya.

## X. ANTECEDENTES TECNICOS

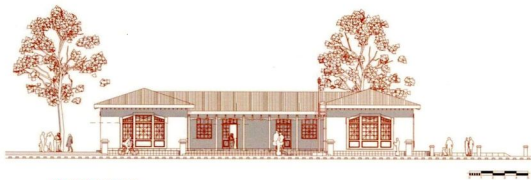


### UBICACION

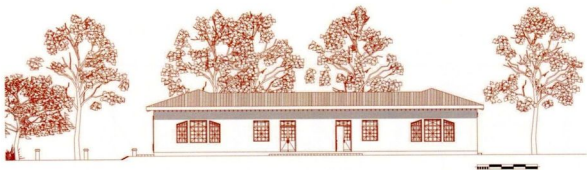




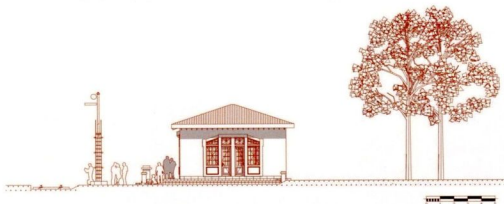
**PLANTA ARQUITECTURA**



**ELEVACION FRONTAL**



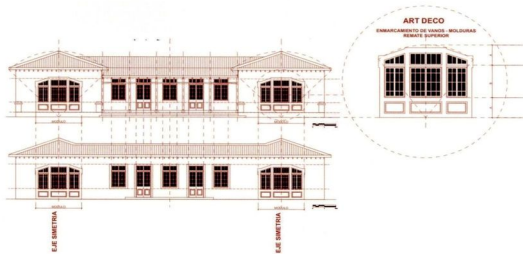
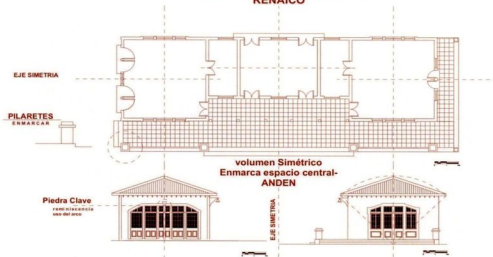
**ELEVACION POSTERIOR**

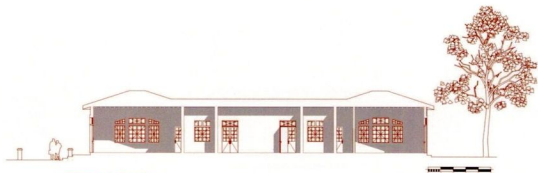


**ELEVACION LATERAL DERECHA**

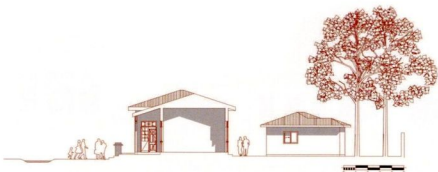


## ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO ESTACIÓN RENAICO

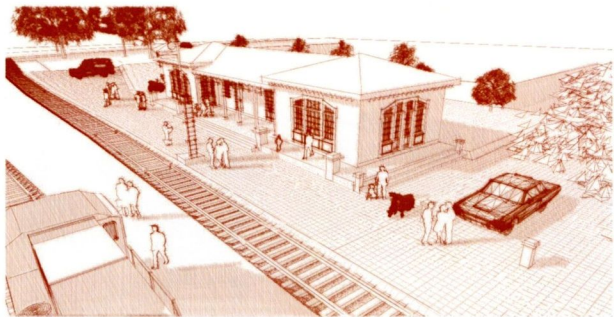


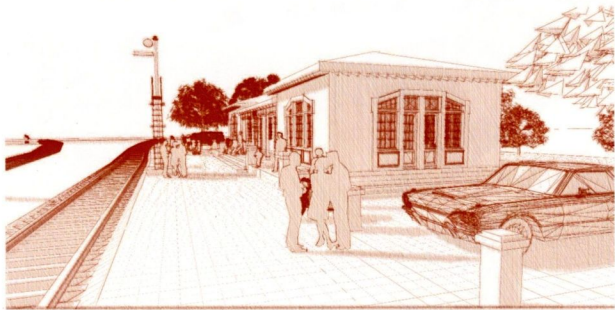


**CORTE LONGITUDINAL**

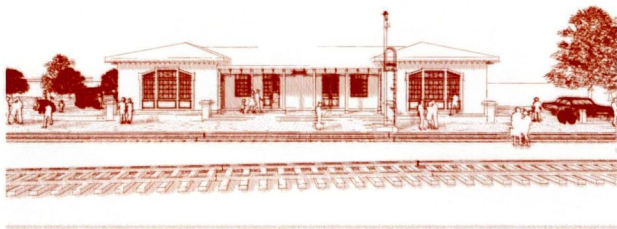


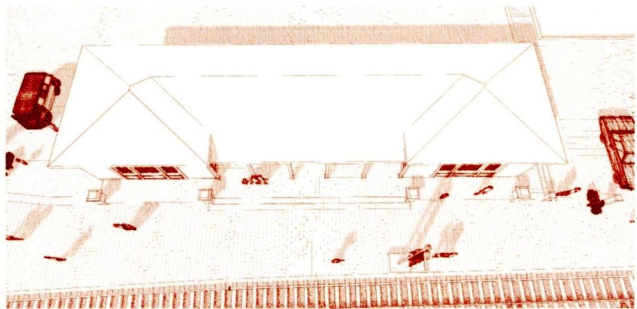
**CORTE TRANSVERSAL TIPO**

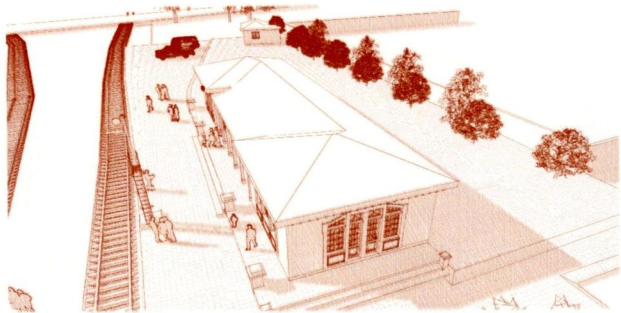






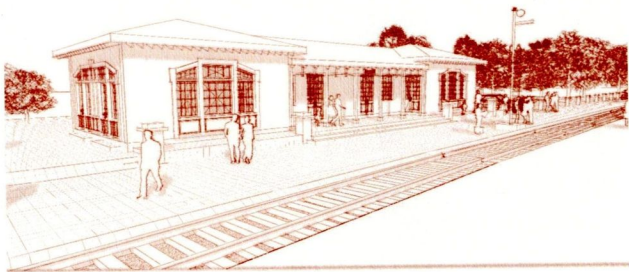


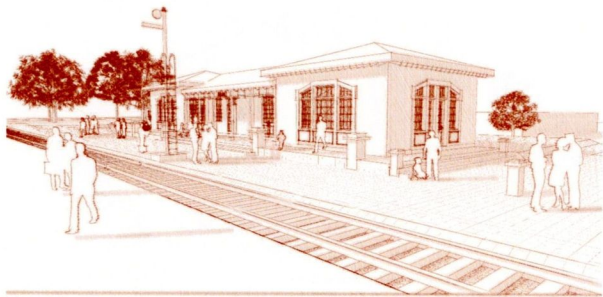


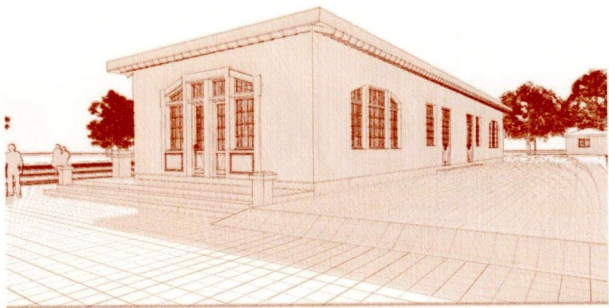


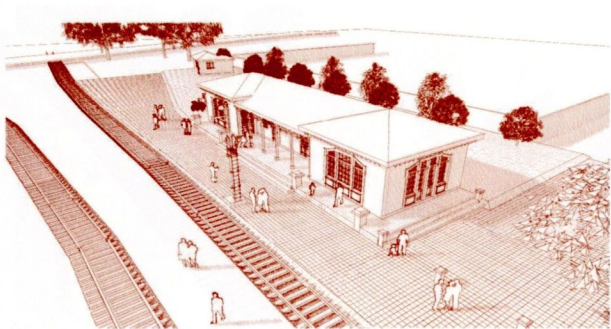


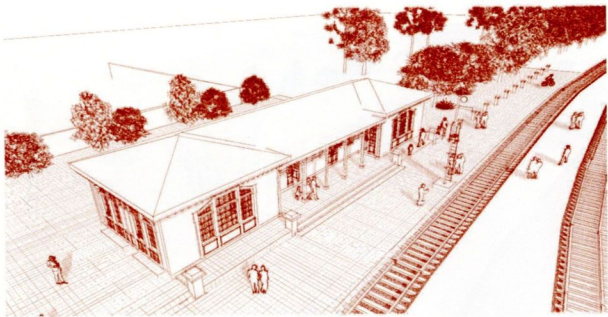




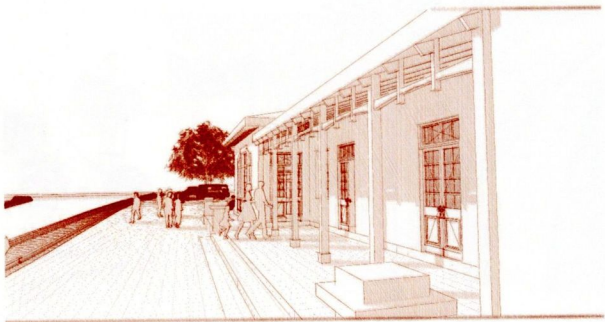














## FOTOGRAFÍAS



Inundación de los andenes en la estación de Renaco.



Renaco a comienzos de los 70. Autor desconocido.



Cristian Olguin C.  
Trenes Del Sur 2008



Boleto de Temuco a Renaco.



Estación de Renaico en el año 1993.



Imagen de pasajero del Tren al sur en la década de los 80.



Imagen que ilustra el ambiente en el año 1994 del viaje en tren al sur.



Jaime Cabrera Campos. Último Jefe de Estación de Renaico

SUBDIRECCION DE OPERACIONES  
ESTABLECIMIENTO DE TRANSPORTES  
SECCION TRANSPORTES III BOMA  
44/31

ORD.-P. 710 1436 /--  
AUT: 1) Dcto. D.P.N° 617 de 27-  
3-79.-  
MAT: Transcribe decreto término  
servicios de don JAVIER  
CABRERA CAMPOS.-

COSEPCION, 9 ABR. 1979

DE: SECCION TRANSPORTES Y CONTROL TRAFICO  
A: VARIOS SEGUN DISTRIBUCION

1.- El señor Jefe Departamento Personal y Bienestar, mediante oficio  
de fecha 27 de marzo último, dice:

"El señor Director General, con esta fecha ha decretado lo que si-  
gue:"

VIGOS: Las facultades que me confiere el -  
D.L.N° 94 de 21 de marzo de 1960, modificado por la Ley N° 14.999,  
de 1962 y D.L.N° 64, de 1973.

DECRETO:

D.P.N° 617 /-- DECLARASE que a contar desde el 21 DE MARZO  
DE 1979, se pone término a los servicios en la Empresa a don JA-  
VIER CABRERA CAMPOS, Ficha N° 144.800 Subjefe Sección (Subjefe -  
Sección Administrativo Red Sur Concepción, Jefe Estación Renaico),  
grado 4° y 10° E.U., Planta Subjefe Sección Administrativos, Es-  
tamento Jefaturas del DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y CONTROL DE TRA-  
FICO.

ANCORSE, TOLESE RAZON Y TRANSCRIBASE\*.-

2.- Lo que comunico a Ud. para su conocimiento y fines.-

Saluda a Ud.,

*Antony*  
ANTONIO G. LOSCIATTI MOSNA  
F13-2, Av. 17 de Agosto y C. de S.  
III. Zona, Concepción

PA: Amp. -050479.-

DISTRIBUCION:

- 1.- Sr. Javier Cabrera Campos,
- 2.- Sr. Inspector Sector N° 5,
- 3.- Sr. Jefe Estación,
- 4.- Sr. Fiscal Sección,
- 5.- Sr. Sm. Oficina Pesos Libras,
- 6.- Sr. Sm. Personal Estaciones,
- 7.- Oficina Personal y antec.
- 8.- Archivo
- 9.- Sr. Coordinador Delegado Militar 3o. y 4o. Zonas,

RENAICO  
ANGELO  
RENAICO  
PRESENTE  
PRESENTE  
PRESENTE

PRESENTE

Término de servicios de Jaime Cabrera Campos. Último Jefe de Estación de Renaico

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bengoa, J (1990) La historia social de la agricultura chilena. Tomo II. Editorial el Sur, Santiago de Chile.
- Bengoa, J. (2012) Historia del Pueblo Mapuche siglo XIX y XX. Editorial LOM. Santiago, Chile.
- Guevara, T. (1902) Historia de la Civilización de La Araucanía. Imprenta y Litografía Barcelona. Santiago, Chile.
- Inostroza, I.; Saavedra, J; Rodríguez, C. (2013) Historia y arqueología de Carahue: la ciudad imperial y la sociedad mapuche del siglo XVI. Municipalidad de Carahue, Chile.
- Muñoz, N.; Rodríguez, C. (2005) El legado en la colonización de la región de la Araucanía en Chile. Editor Ernesto Carmona, Victoria, Chile.
- Rodríguez, A.; Vergara, P. La Frontera, crónica de la Araucanía rebelde. Editorial Catalonia, Santiago, Chile.
- Rodríguez, C.; Saavedra, A. (2003) Cementerios de la Araucanía. Editorial Intercomuna. Victoria, Chile.
- Rodríguez, C. (2003) Estaciones. Casas de trenes. Editorial Intercomuna. Victoria, Chile.
- Rodríguez, C; Prieto, P.; García, L. (2005) 100 años de arquitectura militar en la Araucanía. Editorial Intercomuna, Victoria, Chile.
- Verniory, G. (2001). Diez años en Araucanía 1889-1899. Pehuén Editores, Santiago, Chile.



RED DE BIBLIOTECAS PUBLICAS



SNBP5619085

