



memoria chilena

Artículos para el Bicentenario

Las Estaciones ferroviarias del ramal Púa – Lonquimay, en la Araucanía, Chile

Cristian Rodríguez Domínguez¹

Andrea Saavedra Teigue²

La Araucanía era un territorio inexplorado durante la primera mitad del siglo XIX, por lo que se inicia un plan militar para incorporar la región denominada hasta ese entonces como La Frontera. Una vez consolidado el proceso de “Pacificación” de la Araucanía, hacia fines de siglo, el gobierno de José Manuel Balmaceda dio comienzo a la integración económica, donde el ferrocarril jugaría 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. De esta forma el medio abre una vertiente de poblamiento donde llegaron cientos de colonos europeos y chilenos que se sumaron a los mapuches. Hecho que dio origen a notables edificios en madera como iglesias, haciendas, bodegas trigueras y estaciones ferroviarias, estas últimas logrando imponer una nueva lógica de desarrollo urbano en los pueblos de la Araucanía.

El Ferrocarril y los pueblos del sur

El ferrocarril en el sur de Chile fue construido por cuenta del Estado, como política de fomentar el desarrollo económico y social del país. En la región de la Araucanía tras la ocupación se hizo necesaria la incorporación de este medio de transporte para anexar esta fértil zona a la economía nacional, es así, como se construye el trazado ferroviario siguiendo la línea de los fuertes y luego construyendo una serie de ramales que permitieran llegar a zonas más alejadas.

De este modo, nace el ramal Púa- Lonquimay, el cual aparece como una necesidad tanto de defensa fronteriza como un canal para la explotación de los vastos recursos forestales de la zona. La construcción de este importante ramal tuvo tres etapas en las cuales se debió sortear variados obstáculos para su construcción final. La primera esta dada por el tramo Púa - Curacautín. Este tramo comenzó a materializarse en 1906 extendiendo su ruta de 49 kilómetros por varios sectores rurales que más tarde, tras la llegada del ferrocarril y la construcción de estaciones ferroviarias dieron origen a pequeños poblados a su alrededor dando una característica de concentrador de población y de

¹ Arquitecto, © Magíster en Historia autor de diversas publicaciones sobre el patrimonio cultural una de ellas la monografía “Casas de Trenes”.

² Profesora de Historia, Geografía y Educación Cívica. Realizó su tesis sobre el “Ramal Púa – Lonquimay”. Ambos investigadores y expositores de diversos congresos internacionales.



propulsor de áreas urbanas, como es el caso de Púa, Cullinco, Selva Oscura, Villa Cautín, Rariruca, Manzanar, Sierra Nevada y finalmente Villa Portales.

El trazado que va desde Selva Oscura a Curacautín comprende 28.6 kilómetros, la cual en agosto de 1914 fue recepcionada provisionalmente y ya en 1915 fue entregada la línea a la empresa de Ferrocarriles del Estado. Concluyendo esta etapa con la llegada de las líneas férreas y la construcción de su correspondiente estación, en la localidad de Curacautín, entre los años 1913-1915.

“La primera máquina que arribo a Curacautín era “La Linares” conducida por Isidoro Godoy y el primer conductor del tren don Roberto Romero. El primer jefe de Estación fue don Anacleto de La Jara”³.

La segunda fase corresponde a la construcción del Túnel Las Raíces. Los primeros estudios datan desde 1911 y fueron realizados por el ingeniero Emiliano Jiménez, el mismo que más tarde, realiza los estudios oficiales y definitivos para lograr atravesar la cordillera de Las Raíces y llegar con la línea ferroviaria hasta Lonquimay.

“Los trabajos comenzaron en 1929 y se prosiguieron hasta 1934, año en que se liquidó el contrato, continuándose las obras por administración hasta fines de 1938, en que han quedado totalmente terminadas”⁴.

El 24 de enero de 1956 se efectuó la pasada del primer convoy a través del Túnel Las Raíces, guiado por el maquinista Bernardo Figueroa, el cual transportaba cuadrillas de trabajadores. La tercera y última etapa de este ramal corresponde a la construcción de la línea férrea que va desde Curacautín hasta Lonquimay la cual concluye finalmente en el año 1968.

³ Martínez y otros; Op. Cit. 1982. Pág. 32.

⁴ Martínez y otros; Op. Cit. 1982. Pág. 42.



memoria chilena

Artículos para el Bicentenario

Estaciones

La construcción y llegada del ferrocarril no solo implicó la creación de caminos interviniendo el paisaje natural, sino más bien desencadena múltiples transformaciones en el orden físico, económico, social y cultural, tanto en la vida urbana como en la rural, provocándose un fenómeno de integración de distintos poblados heterogéneos entre sí, ya sea en importancia, como en tamaño.

La arquitectura desarrollada en el ramal Púa - Lonquimay, se formula principalmente en las estaciones y bodegas construidas para el ferrocarril, que se expresan en sus distintas etapas, una primera de emergencia cuyo modelos se edificaron en madera es el caso de Selva Oscura, la segunda que correspondió a un iniciativa privada desarrollada por las haciendas como el caso de Cullinco y la última, el esfuerzo final del Estado por darle un sentido más turístico a esta vía con la estación de la localidad de Manzanar.

El emplazamiento de la estación era en un recinto de 100 * 800 metros donde se construirían a futuro bodegas, corrales para el ganado, desvíos para molinos y estanques de agua para las locomotoras. Esto explica el carácter pionero de sus formas, se ejecutan con rapidez y a bajo costo, utilizando para ello la estandarización de modelos como proyecto. Esta es la razón por la cual se han utilizado estaciones tipo, los mismos planos son copiados una y otra vez, y repetidos a través de toda la región. La gran mayoría en sus diseños, es un lenguaje austero, desarrollando una ornamentación elemental, pero que se adapta con gran propiedad a los recursos del momento y a su naturaleza de ser una arquitectura por necesidad.

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.

La vía del tren es la expresión física de una estructura de la 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.

A pesar de ser volumétricas y proporcionalmente muy distintas a las europeas, las estaciones de la Araucanía tuvieron el mismo impacto urbano que estas. Cierta comercio, bodegas, hoteles, residenciales y viviendas entregaran a este nuevo pueblo una imagen muy particular.

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 mas 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”⁵.

Así, aquella puerta que facilitó el viaje hacia un mundo imaginario, estaba compuesto por un corredor perimetral, el espacio público más significativo, 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.

Estación de Púa y Selva Oscura

Esta estación es la base del ramal y también esta integrada a la red central, su tipología representa las estaciones levantadas en el resto de la región. Su estructura en madera muy simple, con una gran cubierta, esta presenta una altura inferior en la galería, espacio destinado a la espera y al encuentro otorgándole una escala más humana. La cubierta con mayor altura da cuenta de los recintos cerrados. Reafirmando así lo agreste del clima de la región.

Este edificio con un corredor perimetral abierto, era tipificado como una estación de tercera clase. Los pilares de roble-pellín a pesar de su fragilidad aún sostienen la pesada estructura de la techumbre, ícono que da cuenta de la estación en el sector sur del poblado. Su planta simétrica, cuya composición se ordena bajo un trazado regular y repetitivo en base a recintos de igual dimensión cuenta con seis recintos, tres de los cuales están destinados a ser oficinas propiamente tal y las otras tres dependencias privadas, la habitación del jefe y su familia. El corredor exterior adyacente al volumen que agrupa las oficinas y servicios sirve de lugar de encuentro y reunión.

⁵ Cerda Bintrup, Gonzalo “Estaciones Ferroviarias de la Araucanía”. Pág. 48, Seminario de Titulo, Escuela de Arquitectura, Universidad del Bio Bio, Concepción, 1985.



Estación de de la hacienda Cullinco

La estación de la hacienda Cullinco, fue uno de los puntos obligados del ferrocarril, debido a su ubicación era usada por el antiguo criadero Cullinco, en el transporte de ganado y cereales hacia las distintas partes del país, como también por varias comunidades indígenas ubicadas hacia el norte como Las Cardas, Huenchulao y Trangol, siendo dentro del paisaje un punto de confluencia de dos realidades muy distintas. Su ejecución en albañilería da cuenta de un tratamiento especial en su concepción, que rememora estaciones de la zona central no corresponde a ninguna tipología que se haya repetido en ramal alguno en la Araucanía su planta es asimétrica donde da cuenta el frontón que daba lugar al Jefe Estación que remata el corredor orientado hacia la cordillera.

La línea férrea se desplazaba de oriente a poniente por lo que el desarrollo mayor daba hacia el norte punto de acceso de los agricultores. En un incipiente desarrollo esta localidad pronto fue complementada con un retén, escuela y posta siendo un primitivo centro de servicios del que solo queda la escuela.

Actualmente esta estación se encuentra abandonada y destruida.

Estación de Manzanar

La estación se ubica en el poblado del mismo nombre, en la precordillera de la Araucanía. Su arquitectura es única en su tipo, un edificio de albañilería revestido completamente en piedra y elementos ornamentales en madera que le dan un aire alpino.

Adyacente a la estación se encuentra la vivienda del jefe de estación, de dos pisos donde aparece el balcón como elemento jerarquizado perpendicular al desarrollo de la estación. Esta estación es el reflejo de que fue pensada para una futura proyección del poblado, la que nunca se concretó, pasando a ser solo un conjunto de viviendas y un retén.

A lo largo del ramal Púa - Curacautín solo dos estaciones alcanzaron un nivel de magnitud poco vista, una de ellas es la de Manzanar, es la única que presenta un alto grado de detalle. Su volumen rectangular, coronado en el extremo poniente con la vivienda del jefe de estación es un buen ejemplo del grado de elaboración e importancia asignada a este ramal.



Conclusiones

No cabe duda, que la aparición del ferrocarril en el área rural lo convirtió en un nuevo sector que adquirió características propias, hasta el día de hoy, podemos ver como en donde existe una antigua estación existe un poblado, transformando los espacios, llenándolos del progreso que el Estado quería sembrar en la zona, logrando introducirlo activamente a una economía antes impensada.

También es necesario destacar la influencia que trae consigo las obras de construcción de las estaciones del ferrocarril que son grandes producciones que fueron pensadas y planificadas minuciosamente para lograr su perfección, pudiendo apreciar ejemplos notables de arquitectura, como es el caso más emblemático, la Estación de Manzanar, en ella se expresan con toda propiedad el sentido estético reflejado en un volumen austero, propio de un lenguaje simple pero rico de detalles escritos en una comunicación sutil entre la piedra y la madera.

Por lo anterior la desaparición del recorrido de este ramal trajo consigo transformaciones importantes ya que mucha gente perdió su fuente de trabajo, el tráfico entre sectores ya no se hizo expedito por lo que muchas localidades que habían nacido al amparo del ferrocarril comenzaron a decaer progresivamente hasta incluso desaparecer, solo queda el recuerdo almacenado en los añosos pilares de sus estaciones.