

Historia y Presente del Ferrocarril Valdivia – Antilhue - Osorno

Sergio González Rodríguez (editor)
Enrique Rivera Sepúlveda
Pablo Moraga Feliú



Historia. Cultura Regional

González Rodríguez, Sergio; Rivera Sepúlveda, Enrique;
Moraga Feliú, Pablo.

Historia y Presente del Ferrocarril Valdivia - Antihue - Osorno.

Patrimonio Cultural e Industrial.

Primera edición, Valdivia - Santiago de Chile.

Ediciones Cruces-Cruces

Sergio González R. (editor) 2018.

96 p.: 19 x 26 cm.

RPI: A-292624

Palabras clave: Patrimonio Ferroviario - Historia Regional - Región de Los Ríos

© Sergio González R. - Enrique Rivera S. - Pablo Moraga F.

Registro de propiedad intelectual: N° A-292624

ISBN N° 978-956-393-931-6

Sergio José González R. (editor)

sergio.gonzález.r@usach.cl

Diseño y producción: Hernán Venegas Diseño

Registro fotográfico abril 2018: Miguel Dávila, Derek Hyland.

Archivos fotográficos: Museo Van de Maele de la Universidad Austral de Valdivia.

Centro Cultural El Austral y Centro Cultural La Unión.

Colecciones: Álvaro Parraguez, Nelson Beseler, Carlos Roa Valenzuela,

Carlos Roa Cadin, Pablo Moraga, Enrique Rivera.

Ediciones Cruces - Cruces

Impresión: Andros Impresores



PROYECTO FINANCIADO POR FONDART REGIONAL,
CONVOCATORIA 2018.

IMPRESO EN CHILE / PRINTED IN CHILE

Agosto de 2018

La reproducción de este libro o fragmentos, en Chile y el extranjero, debe ser con autorización del autor.





PRESENTACION

Este libro se enmarca en esfuerzos mayores de sus autores en una tarea de largo aliento en la Región de Los Ríos. A la búsqueda de mantener activo el legado ferroviario en esta zona del sur del país y, específicamente, en el intento exitoso, primero, por salvar del abandono y, posteriormente, por mantener el Ramal Valdivia – Antilhue como un tendido ferroviario activo. Esto ha significado enfrentar situaciones negativas que lo amenazaban con desnaturalizarlo. En esta tarea ha estado, fundamentalmente Enrique Rivera Sepúlveda desde que en 1998 realizó su presentación inicial ante el Consejo de la I. Municipalidad de Valdivia acompañado de quien suscribe. Es destacable que el pequeño grupo de ferroaficionados que por entonces formó la filial en esta ciudad de la Asociación Chilena del Patrimonio Ferroviario, proactivamente, hayan logrado gracias a la operación del Tren del Recuerdo El Valdiviano, concitar el afecto y respaldo de la comunidad de los pueblos que el tren recorre a la vera del río Calle Calle y que es un atractivo de Valdivia y la Región, aunque hoy su operación no esté en sus manos. Por otra parte, en el marco de un proyecto más vasto, esta publicación complementa la documentación necesaria para la presentación de la Declaratoria de Monumento Nacional de este Ramal entre Valdivia y Antilhue, lo que permitirá salvaguardarlo y proyectarlo como parte de la infraestructura turístico-cultural de la Región de Los Ríos.

Esta edición está conformada por tres apartados. En el primero hemos querido realizar una historiografía concisa y directa de la construcción y despliegue del ferrocarril en esta zona del país. Así, el proyecto inicial de Aureliano Lastarria a fines del siglo XIX consideraba la conexión entre Valdivia y Osorno conformando un ángulo cuyo vértice es Antilhue, que más tarde, será el punto de empalme con la línea que une este ferrocarril a la Red Central hacia el centro del país. Con la tecnología precaria de esa época, los obstáculos propios de la geografía y los inconvenientes presupuestarios el avance no fue rápido ni expedito. No obstante, la integración de esta zona del país se realizó a través del ferrocarril. Este se concretó antes que la conexión expedita por caminos o carreteras. El ferrocarril complementó y terminó desplazando el cabotaje que se realizaba por los ríos navegables de la región.

En el segundo acápite del libro, hemos querido documentar con un registro fotográfico combinado imágenes antiguas y actuales, el estado de los recintos y estaciones ferroviarias de este ferrocarril. Las imágenes son elocuentes de la

epopeya que significó el despliegue de las vías y, también, la condición en que estos recintos hoy se encuentran.

Complementariamente, en el tercer capítulo se expone una síntesis de la investigación sobre los significados del ferrocarril en su impacto colectivo, a partir de los conceptos de imaginario y de realitario social como marcos interpretativos de un universo simbólico compartido. Estos constructos permiten interpretar la trama de percepciones e intenciones que, en este caso, tuvo y tiene el ferrocarril en la construcción de un horizonte social para la región y el país.

Nuestra gratitud a la Asociación de Jubilados Ferroviarios de Valdivia, que nos aportaron sus relatos y experiencias de toda una vida dedicada al servicio ferroviario en la Zona Sur; en la persona de su presidente don Elías Santana.

En el desarrollo del proyecto es necesario destacar la participación de Enrique Rivera y Pablo Moraga que colaboraron sustantivamente en este perfil histórico. Un agradecimiento especial a Miguel Dávila y Derek Hyland que realizaron el registro fotográfico de las estaciones y recintos ferroviarios entre Valdivia y Osorno. Las imágenes de cada estación son un testimonio de la situación actual de este ferrocarril. Por su parte, Christian Naglieri lleva adelante el plan de difusión y extensión de los contenidos de este proyecto con charlas y presentaciones en las comunidades y liceos públicos de la Región.

Es necesario destacar el trabajo de Hernán Venegas Ramírez que dio forma y estilo a esta edición en continuidad a su labor de editor de libros ferroviarios. De igual modo, contamos con el acompañamiento siempre cercano de Carlos Roa Valenzuela. Juntos conformamos un equipo de trabajo en que nos congrega el interés por la cultura ferroviaria y la afición por los trenes de época. Motivación que nos ha permitido, además, forjar una estrecha amistad.

Nuestro agradecimiento al Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes, FONDART, de la Secretaría Regional Ministerial de las Culturas, las Artes y el Patrimonio Región de Los Ríos, Convocatoria 2018 que financió este esfuerzo y sus productos de difusión a la comunidad.

Finalmente, esperamos de esta manera, contribuir a destacar la relevancia y proyección de este significativo patrimonio cultural de la Región como un nuevo paso para su salvaguardia y puesta en valor.

Dr. Sergio González Rodríguez.
Universidad de Santiago de Chile

Historia y Presente del Ferrocarril Valdivia – Antilhue - Osorno

Sergio González R¹. Enrique Rivera S². Pablo Moraga F³.

La hermosa y ubérrima zona en que está emplazada Valdivia estuvo comunicada desde sus orígenes, en tiempos de la Colonia, sólo a través de comunicación fluvial y marítima con el centro y norte del país. Esta situación de aislamiento relativo se hizo necesario revertirla, insoslayablemente, con el desarrollo económico alcanzado en la segunda mitad del siglo XIX, lo cual se veía refrendado por los proyectos de colonización con población europea y por la incorporación funcional y política de estos territorios a la vida nacional. Ante una realidad cruenta con ausencia de caminos y vías de penetración a vastas zonas de una geografía portentosa la inversión pública se canalizó al ferrocarril, con toda lógica, como medio de expansión e instauración de modernidad y comunicación en el proyecto de integración del territorio nacional. Junto al ferrocarril llegaban los postes e hilos del telégrafo, avanzando juntos ambos medios de comunicación por un paisaje inédito.

Es así que para esta zona el 17 de enero de 1881 el Congreso autorizaba al Presidente de la República para contratar los estudios pertinentes por un monto de hasta 20.000 pesos que permitieran construir un ferrocarril entre Angol y Valdivia⁴. Para esa fecha un valdiviano que debía trasladarse hasta el centro del país debía viajar en barco a vapor hasta Lota, para luego abordar el tren en Concepción. El Expreso a Santiago realizaba el trayecto en 12 horas. Dos años después se podía contar con el diseño de un proyecto ferroviario para la región. Germán Ebner, valdiviano, se adjudica los permisos para formar la sociedad que tendría que construir y explotar la línea férrea entre Valdivia y La Unión, pudiendo ser prolongada hasta Osorno y tocando el entonces puerto fluvial de Trumao⁵. La tarea era titánica y los esfuerzos desplegados fueron insuficientes teniendo Ebner que abdicar en sus afanes quedando las obras de habilitación del trayecto entre Valdivia y La Unión en un primer abandono de cinco años. Los intentos por recomponer esta situación llevaron al despliegue de nuevos estudios, pero los años avanzaban improductivamente y la paciencia de los valdivianos comenzó a ponerse a prueba. Es así que el 6 de noviembre de 1887 los ciudadanos constituidos en una suerte de cabildo abierto en plena Plaza de La

República de la ciudad acuerdan solicitar en carácter imperativo al Presidente de la República y a sus representantes de la Provincia en el Congreso Nacional, la inmediata construcción del Ferrocarril de Victoria a Valdivia. Para estos efectos se da mandato a un grupo de prominentes ciudadanos para que formulen la misiva que recibirá el Presidente con la urgente demanda, la cual es remitida dos días después de la asamblea popular. Es posible que este acto de fervor ciudadano haya tenido algún impacto en la autoridad central, pero como sea, en enero de 1888 se dicta una importante ley que determina la construcción y ampliación de diversos ferrocarriles en el país, incluida la línea férrea entre Victoria a Valdivia y Osorno con 404,5 kms. de extensión. Esta decisión demuestra que el Gobierno no cejaba en sus esfuerzos estratégicos de contar con un ferrocarril que se extendiera como una importante columna vertebral por todo el territorio sur y permitiera conectar Santiago y Valparaíso con Osorno. En el año 1890 la línea longitudinal alcanzaba la ciudad de Victoria. La visión de estadista del presidente José Manuel Balmaceda permitió que parte importante de los recursos públicos -en su gran mayoría generados por los impuestos provenientes de las exportaciones salitreras del norte-, fueran invertidos en superar



Primera estación de pasajeros de Valdivia c.1900.



el aislamiento y generar conectividad en la acuciante agenda instalada por la reciente situación de conformación territorial del país, con la incorporación de las provincias obtenidas en la llamada Guerra del Pacífico y en la integración de los territorios al sur del Bío-Bío en la zona austral continental. En este contexto una política de Estado permite aunar voluntades asignándose al ferrocarril un protagonismo fundamental como articulador del ordenamiento y la conformación de la integración territorial, social, económica y política del país.

El principal responsable que impedía un flujo normal de las comunicaciones internas era el factor climático. Las eternas lluvias hacían imposible la buena mantención de los escasos caminos y por ende, el traslado de la producción agrícola. Si los agricultores tenían problemas para aquello dentro de su propio territorio, pretenderlo hacia el centro del país era una tarea poco menos que imposible, la casi inexistente estructura caminera, que por lo demás permanecía intransitable casi todo el año, aislaba la región.

Valdivia por su ubicación, es una ciudad semi-marítima, ya que cuenta con un excelente río navegable que la comunicaba a 20 kms. con su puerto de Corral en el océano Pacífico. De esta manera, toda la actividad industrial de la ciudad se estableció a orillas del río por lo que no es de extrañar entonces que por la zona surgieran un sin número de líneas de vapores que comenzaron a surcar los ríos interiores.

De esta manera, las relaciones entre Valdivia - Corral y las ciudades interiores, aunque se mantenían a una escala local tenían en perspectiva la salida al exterior de la región. Como señala el historiador Fabián Almonacid: “Básicamente, los desplazamientos se hacían por los cursos de los ríos, a través del Cruces, el Calle - Calle y el Futa, siendo los mejores lugares para establecerse aquellos ubicados en sus cercanías. En el caso de Los Llanos y Osorno, las

rutas más antiguas habían seguido un camino entre Valdivia y La Unión o la navegación por el río Futa, para posteriormente seguir por tierra en demanda de aquellos poblados”⁶. Las dificultades de los traslados en invierno por los trasbordos y la prácticamente inexistencia de caminos producto del anegamiento por las lluvias convertían en una proeza llegar a los pequeños asentamientos y caseríos. Así lo relata Pérez Rosales, en 1851, cuando recorre la región desde Valdivia al lago Llanquihue a la búsqueda de terrenos para los primeros emigrantes alemanes arribados a Valdivia. Uno de los obstáculos a superar en la colonización es la precariedad de las vías terrestres⁷.

Posteriormente, el avance de la navegación permitió asegurar la conexión con Osorno y La Unión a través de la navegación de los ríos Rahue y Bueno de forma segura y se contó con nuevos vapores que hacían este recorrido para las empresas: Compañía Sudamericana de Vapores y Prochelle & Cía. De este modo, alrededor de 1890 surcaban la región cerca de 30 vapores por los ríos Queule, Toltén, Bueno hasta Trumao, Cruces hasta las cercanías de San José de la Mariquina, y el Calle Calle hasta Arique. Ya para 1908, eran 50 vapores los que se dedicaban a la navegación fluvial en la zona, formándose así una red que extendió su accionar hacia Puerto Montt, Talcahuano, Valparaíso, algunos países de la costa del Pacífico, alcanzando incluso hasta Europa. En el marco de la emergente integración económica al país, el eje Valdivia-Corral se constituyó como el centro comercial más importante del extremo sur de Chile.

Pero estas comunicaciones fluviales no eran suficientes para el rápido crecimiento productivo. Sólo satisfacían a los pueblos ribereños permaneciendo los del interior, imposibilitados de comerciar sus productos. La expectativa de los agricultores e industriales de esos sectores era muy baja; ver la posibilidad de que existiese una vía terrestre que estuviese habilitada todo el año y que pudiera comunicar a Valdivia con el interior, era un objetivo largamente esperado.

Hasta 1880, el ferrocarril en el sur era un medio de transporte desconocido para el grueso de la población. Solo algunos valdivianos u osorninos que habían viajado a Santiago habían tenido la experiencia, para ello primero por mar viajaban hasta Lota o Talcahuano y luego el trayecto entre Concepción y la Capital lo realizaban en tren. Sin duda un privilegio para quienes lo experimentaban. Domingo Amunátegui Solar en 1885 ya lo hacía notar señalando desde su estadía en París: cuando el ferrocarril del Sur llegue a Valdivia éste será un paseo veraniego superior a cuanto hay.

El Tren: La solución del Sur

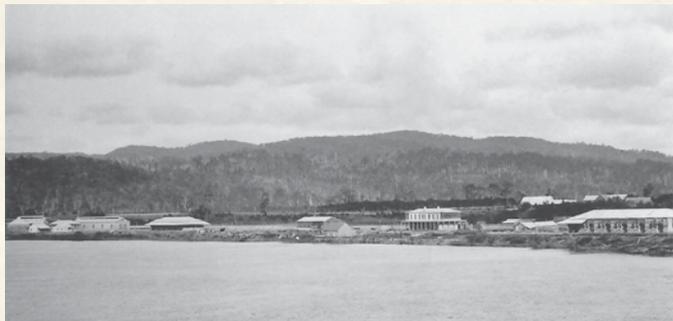
La idea del ferrocarril ya había sido lanzada, estaba contemplada en una ley de 1881 en que autorizaba al Presidente de la República para efectuar estudios de un ferrocarril de Angol hasta Valdivia. Con el tema latente, en 1883 la autoridad valdiviana se adelanta y concede a don Germán Ebner permiso para formar una sociedad, construir y explotar un ferrocarril entre Valdivia y La Unión con la posibilidad de prolongarlo hasta Trumao y Osorno. A pesar de su gran entusiasmo, Ebner se vio imposibilitado de realizarlo, talvez por falta de recursos, avanzando con los estudios y algunos trabajos previos de limpieza de terrenos entre Valdivia y La Unión. No obstante, un tiempo de latencia que exasperó los ánimos y ante la demora en ejecutar los estudios e inicio de los trabajos, a fines de 1887 se realizó una asamblea popular en la Plaza de Armas de Valdivia, demandando a los parlamentarios de la Provincia y al Presidente de la República la inmediata ejecución del ferrocarril de Victoria a Valdivia, como lo señalaba la ley. En respuesta a lo anterior el Ministerio de Industrias y Obras Públicas nombraba al ingeniero Oliverio Barker para estacar el trazado definitivo de la línea férrea entre Osorno y Valdivia.

Los intentos bien intencionados del Gobierno y en sus afanes de proceder con mayor celeridad se incorporan las obras a acometer en el sur del país en un plan mayor de construcciones ferroviarias que contemplan también el norte y centro del país. Así, se realiza una mega licitación por parte del Estado que es adjudicada por la empresa norteamericana The North and South American Construction Company Limited (NSACC) que comprende la construcción de más de 1.000 kms. de líneas férreas, entre ellas, el ferrocarril de Victoria a Valdivia y Osorno. Contrato que es refrendado por el Congreso el 31 de octubre de 1888. De acuerdo al trazado diseñado por don Víctor Aurelio Lastarria se fija el tendido de la línea entre Victoria y Osorno, quedando Valdivia como una desviación hacia la costa, es decir como un ramal de la línea longitudinal. Esta situación generó opiniones divididas, es el caso, de los habitantes de La Unión que solicitaron al Presidente de la República que la línea en vez de diseñarse en dirección al sur desde Antilhue directamente a La Unión, se la concibiera de manera que desde Antilhue continuara a Valdivia y de allí a La Unión. Paradojalmente los valdivianos se opusieron a tal situación, a todas luces ventajosas, y se lo hicieron saber al Presidente. El análisis de intereses puntuales y estrechos, asociados a la forma en que estaban organizadas las comunicaciones fluviales y marítimas determinó proteger una posible amenaza para las empre-

sas de vapores que servían a la ciudad. La petición de los unioninos fue sólo en parte considerada y se mantuvo Antilhue como punto de paso hacia el sur y estación de origen del ramal a Valdivia. La Dirección General de Obras Públicas (DGOP) en agosto de 1888 modificó en parte el trazado de Lastarria corriéndolo hacia el poniente seis kms. a un punto denominado Los Ulmos⁹.



Vistas del recinto estación Valdivia llamada entonces Crucero, a principios del siglo XX.



Por otro lado, al municipio de Valdivia le preocupó que el terminal del ferrocarril no concluyera, como lo esperaban, en el centro de la ciudad, sino que como a dos kilómetros de ésta, por tal motivo solicitaron al Ministro que en mérito de lo conveniente que sería para la localidad y el comercio, estudiara la posibilidad de que la línea que se iba a construir en la ribera del río, por la calle Prat, se extendiera en toda su longitud de dicha avenida, siguiendo la línea de circunvalación que forma el río Calle Calle. Las peticiones señaladas fueron consideradas

en parte, pero el ferrocarril se mantuvo a firme dejando a Valdivia como término de ramal, sin considerar su extensión por razones topográficas, hacia el centro de la ciudad.

El crecimiento agro-ganadero de Osorno

Por su parte, la ciudad de Osorno se transformó desde la Colonia en un importante centro de desarrollo al disponer de suelos despejados de bosques, capaces de proveer de alimentos a las ciudades de Valdivia y Villarrica, y a la inmensa población indígena sometida a los rigores del trabajo en los lavaderos de oro de la región. Fue fundada en la región indígena de “Chauracavi”, por Pedro de Valdivia en 1553 y reconstruida por García Hurtado de Mendoza el 27 de marzo de 1558, con el nombre de San Mateo de Osorno, en honor a su abuelo. Con la rebelión indígena de 1598 y la destrucción de la ciudad en 1604, dominó

por casi dos siglos en los llanos de Osorno el poder de los caciques indígenas. A fines del siglo XVIII, bajo la iniciativa de Ambrosio O'Higgins, se inició el reconocimiento de las ruinas de la antigua ciudad y con su refundación se originó un lento pero sostenido desarrollo urbano.

Estación de Osorno construida en 1917 con sus extensos recintos ferroviarios. c1930.



A fines del siglo XIX, Osorno conservaba la extensión que tuvo la primitiva ciudad del siglo XVI. No obstante, el damero original estaba completamente ocupado por viviendas y edificios producto del crecimiento económico e industrial experimentado por la ciudad. En este contexto, se comenzó a fines del siglo XIX a desplegar los rieles del primer ferrocarril entre Osorno y Pichi Ropulli, cuya línea férrea recorría la ciudad por calle Portales a dos cuadras de la Plaza de Armas y su estación estaba localizada en la confluencia de las calles Bulnes y Manuel Rodríguez en pleno centro de la ciudad. Aquí comienza el despliegue de los rieles de esta sección del ferrocarril hacia el norte.

La dinámica económica alcanzada por Osorno estimuló las migraciones. La ciudad debió ampliar sus límites. Una zona de crecimiento fue hacia el sur, junto a la línea férrea, con la llamada población Amthauer y con las instalaciones industriales y de bodegaje relacionada con el transporte ferroviario. También se formó el barrio Rahue, que se localizó al poniente de la línea férrea, constituyéndose en una extensa zona de artesanos y obreros. Además, se formaron las poblaciones de Vicuña Mackenna, Angulo, O'Higgins, Damas, Ovejería y Pilauco. Así, en 1917, el municipio de Osorno redefinió nuevos límites urbanos creando las calles Angulo, Mathei, Amthauer y prolongando Mackenna. Osorno, de esta manera, se transforma desde la construcción del ferrocarril en un importante nodo ferroviario, tal vez, el más importante de la zona austral del país.

Las favorables condiciones para el transporte de la producción ganadera hacia el centro del país aportada por el ferrocarril implicaron la transformación

Vista recinto estación Valdivia desde actual Plaza Berlín. Valdivia c.1900.



de las actividades económicas de Osorno. El sector industrial desarrollado por los alemanes tendió a desaparecer en la década de 1920. La nueva orientación económica, fundada principalmente en base a la explotación de trigo y ganado vacuno, se localizó junto al ferrocarril. Ferias ganaderas, lecherías y molinos se trasladaron hacia el sur-poniente donde fue trazada la línea férrea. Esta impronta productiva permitió contar con trenes lecheros y ganaderos, directos desde Osorno a Santiago y Valparaíso (Barón).

Vías de comunicación e integración regional

La conexión entre Osorno y Puerto Montt a través de estas rutas y del Lago Llanquihue aseguró la salida de la producción regional y la llegada de productos foráneos. En 1891 se observaba un gran movimiento en Puerto Montt, donde quincenalmente y por turno tocan este puerto los vapores que hacen el servicio de la costa del Pacífico, de la Pacific Steam Navigation Company y de la Cía. Sudamericana de Vapores. Dos veces al mes tocan, asimismo, los vapores de la compañía alemana Kosmos, comunicando este puerto con el de Hamburgo. Las rutas marítimas refuerzan su carácter internacional y su relativa autonomía de Santiago y Valparaíso para la operación de exportaciones e importaciones.

Sin embargo, el trayecto era largo y agotador. En 1910 un relato señalaba que la vía Osorno y Octay imponía el tormento de seis horas a caballo por caminos detestables, la cansada travesía por el lago Llanquihue de ocho horas en el vapor “Clara” y luego tres horas en carruaje para alcanzar finalmente Puerto Montt. Total 17 horas, mientras que en 1913 con el ferrocarril el recorrido entre Antihue y Puerto Montt tomaba sólo siete horas.

Sobre la extensión de la Estación (lo que nunca aconteció) al centro de Valdivia

Los valdivianos no tuvieron una sola opinión sobre la consideración del punto de emplazamiento de la estación terminal del ferrocarril. A su municipalidad le parecía inadecuado que la línea concluyera alejada del centro de la ciudad. En la periferia, en un lugar llamado Crucero, a 2 kms. de distancia del centro de la ciudad se había determinado construir la Estación central de carga y pasajeros. El emplazamiento estaba mal comunicado por tierra y en invierno su acceso revestía mayor dificultad.

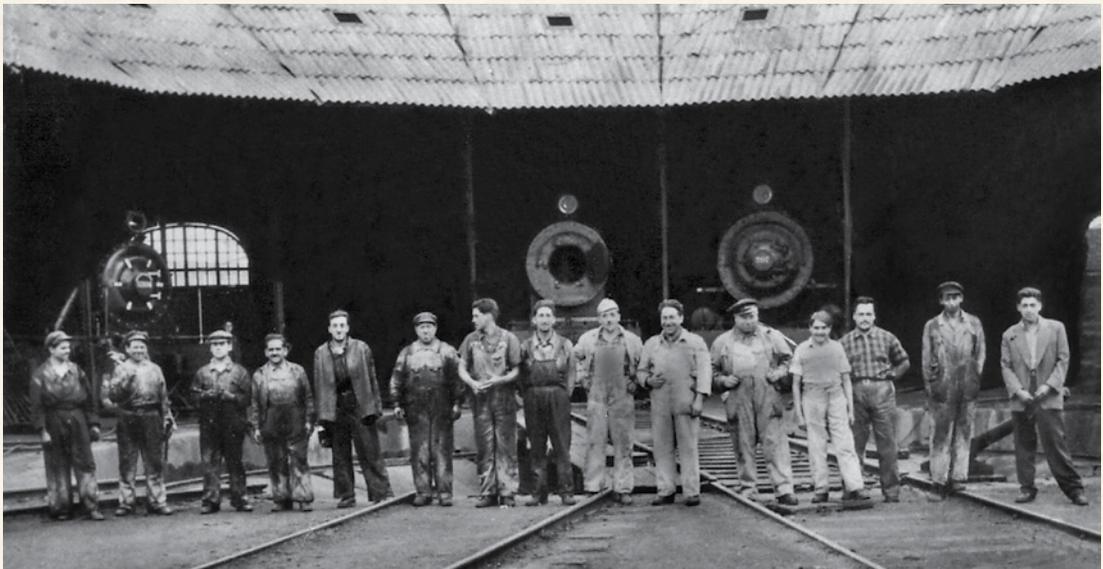
El intendente Julio Puga Borne reúne el 6 de octubre de 1894 a 40 connotados vecinos en la plaza de la ciudad, como ya era menester en estos casos, para discutir y decidir el lugar de emplazamiento del terminal ferroviario. La gran mayoría de los participantes de este cabildo ciudadano expresó su consentimiento para que la Estación se mantuviera en "Crucero" en las orillas mismas del Calle-Calle: pues haciéndose generalmente el comercio por la vía fluvial, su colocación en este punto daba facilidades para el transporte de mercaderías²¹. No obstante, también, se consideraba necesario construir un ramal de continuidad hasta el centro de la ciudad que permitiera acercar el ferrocarril a sectores alejados del terminal como el barrio de Los Canelos. Los vecinos argumentaron que las dificultades climáticas para mantener en buen estado los caminos de acceso a la estación principal, que dicha estación serviría perfectamente al traslado de carga por vía fluvial, pero no al servicio de pasajeros y de encomiendas, que se encarecería y demoraría por estas circunstancias. El informe que se elaboró recogiendo la opinión de la gran mayoría señalaba. Valdivia por su ubicación está llamada, concluidos los ferrocarriles, a desempeñar en la rica zona de Cautín al sur el mismo rol de Concepción en la región del centro de la República y que por lo tanto el desarrollo de su comercio e industrias multiplicaría tanto el movimiento de carga y pasajeros que no sería posible efectuarse sin unir al pueblo con el ferrocarril (op cit).

En el cabildo realizado se habían expresado en contra del ramal al centro de la ciudad cuatro vecinos que votaron en contra, considerando inoficiosa su construcción. Lo sorprendente que a pesar de su posición minoritaria demostraron gran perseverancia y elaboraron un informe que remitieron primero al Intendente Puga y luego al Supremo Gobierno expresando sus razones de oposición. Consideraban que la ciudad contaba con adecuadas comunicaciones fluviales y aseguraban que una vez terminada la entrega del Ferrocarril se iniciaría una línea de vapores para facilitar el acceso a los trenes, desde la Isla Teja y Las Ánimas. Su argumentación evaluaba como suficiente la articulación entre los vapores y el tren para los servicios requeridos, además, que era necesario considerar y respetar el entramado urbano de actividades industriales que se verían afectadas con la construcción del ramal al centro al tenerse que expropiar los terrenos de esforzados emprendimientos. Señalaban en parte de su escrito: Hay curtidurías, aguardenterías, cervecerías, colerías, astilleros, etc. Todos establecimientos cuya fundación está íntimamente relacionada con una situación inmediata al río. Estos establecimientos y ante todo los astilleros de constructores navales de vaporcitos y embarcaciones de río tendrían que cerrar en parte sus establecimientos y buscar en Las Ánimas o islote sitios nuevos, perdiendo tal vez un 75 por ciento de lo que hasta la fecha y habiendo principiado con muy escasos fondos han ganado por su inteligencia y durante largos años de labor incansable" (op cit). Ante esta argumentación contraria la mayoría de los vecinos indicaban en su texto al Gobierno: ...temen que los empresarios de botes y vapores sufran quebranto en su hacienda y que el paso civilizador de la locomotora derrumbe los edificios y perturbe el sueño tranquilo y silencioso de los pobladores de Valdivia (op cit).

El Ministro de Hacienda recibiría los documentos con las variopintas consideraciones de ambos grupos de vecinos, enviadas por el Intendente. La opinión de la inmensa mayoría de vecinos (36 versus 4) quedo de manifiesto, pero la línea de extensión del ferrocarril hasta el centro de la ciudad jamás se construiría. Años después, en 1912, la Cámara de Comercio de Valdivia aún esperaba del Ministerio de Obras Públicas una decisión positiva para construir una línea férrea entre Crucero y Los Canelos, en el otro extremo de la ciudad. Aspiración que nunca se cumpliría.

Extrapolando en la historia, hoy en día los valdivianos defienden su estación de trenes con la esperanza cierta del retorno del ferrocarril a la ciudad después de cerca de dos décadas de suspensión del servicio regular de pasajeros.





Casa de máquinas de Valdivia. 1976. Abajo: Personal de tracción en casa de máquinas de Valdivia. c. 1955.

Por otra parte, la producción regional también podía ser transportada a través del puerto de Trumao en el río Bueno. Durante el siglo XIX, la navegación de este río y sus afluentes el Pilmaiquén y el Rahue con destino al puerto de Corral, permitió el desarrollo de La Unión, que se había consolidado como una ciudad intermedia en la región y Río Bueno, donde todavía en la década de 1950 llegaban pequeñas embarcaciones a vapor. Para la ciudad de Osorno la navegación fluvial también fue un medio de transporte fundamental. El año 1876 la navegación de los ríos osorninos tuvo un apreciable progreso, con la llegada a Osorno, el 16 de diciembre, del primer barco a vapor, perteneciente a la Compañía Industrial de Valdivia, al cual la Municipalidad otorgó un sitio especial para sus recaladas.

En 1893 el río Rahue era navegado por los vapores Rahue, Río Negro, Damas, Osorno y Río Bueno, los que, alternándose, atracaban diariamente al oeste de la ciudad, en su límite urbano. El Decreto de 4 de octubre de 1894 declaró legalmente instalada la «Empresa de Navegación Osorno», y cuyos objetivos fueron los de efectuar la navegación de los ríos Bueno, Rahue y Negro con carga, pasajeros y remolques. Fue ésta una sociedad anónima en que participaron muchos industriales y agricultores, que suscribieron las 100 primeras acciones, a un precio de \$ 500 por acción.

Así, en 1899, Marcial Cordovez señalaba optimista que hoy por hoy (el ferrocarril) no es esta una necesidad muy apremiante por razón de que las vías fluviales, que son numerosas, pueden reemplazarlas convenientemente. En suma, durante la segunda mitad del siglo XIX la navegación de lagos y ríos fue una vía de comunicación importante, que en buena medida permitió el surgimiento de centros poblados y la permanencia de los colonos en la zona, puesto que incentivaron las relaciones comerciales y, por lo tanto, de la demanda. No obstante, las limitaciones de la navegación se hicieron sentir por las dificultades que imponía para el intercambio fluido de la creciente producción alcanzada por la región. En 1875, un habitante de la ciudad de Osorno resumía así las necesidades del departamento: vías más cómodas de comunicación y nada más le falta a esta privilegiada y hermosa localidad para que asegure el progreso, mayor desarrollo de todos los ramos del comercio, industria y agricultura, y sea así más completa la felicidad de sus moradores. Venga el ferrocarril de Valdivia a esta ciudad y prorrumpiremos todos en unánime voz: se aseguró la felicidad de Osorno, alabada sea la Providencia.

La construcción: los enredos de y con los contratistas

La empresa NSACC de acuerdo al contrato que tenía con el Estado le era posible subcontratar diversos tramos de construcción de la línea licitada. Es así que en julio 1889 traspasa la construcción del tramo Valdivia–Osorno a los señores Juan Francisco Boyd y Francisco A. Nelly. Desde el inicio de las obras se presentaron contratiempos e incumplimientos por parte de los constructores, lo cual se agrava con la quiebra de la NASCC, por lo cual el Gobierno vía Decreto Supremo del 31 de mayo transfiere a la DGOP el control de todas las líneas de la NASCC. Finalmente, se llega a un arreglo recogido en acta del 15 de junio, en que la Empresa y el organismo estatal acuerdan que se realice una supervisión a través de administradores para la ejecución de los trabajos, por lo cual la presencia de los funcionarios para fiscalizar se hizo más fuerte. A



Pishuenco Rio Calle Calle y volcán Villa Rica"

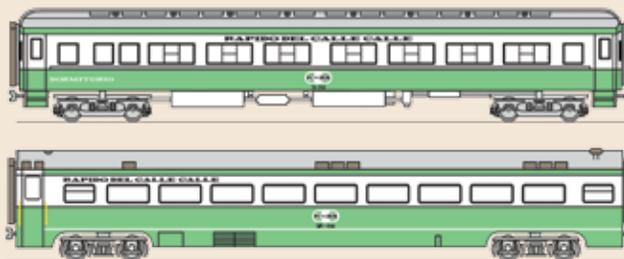
los subcontratistas Boyd y Nelly se les otorga la calidad de administradores del tramo Valdivia–Osorno. El trazado se dividió en dos sectores, de Osorno a Pichi Ropulli se le encomendó a comienzos de 1891 al contratista Manuel Ossa, y a su vez la Dirección General de Obras Públicas se encargaría del sector entre Valdivia y Pichi Ropulli. Pero la relación en franco deterioro entre privados y Estado termina por descomponerse con el advenimiento de la Guerra

Civil de 1891, es así que las obras para este tramo están totalmente suspendidas el 1 de junio de ese año.

Entre los problemas acuciantes de los contratistas para la instalación y mantenimiento de las faenas se encontraba el enganche de los trabajadores. La permanencia de la mano de obra se hacía crítica en los meses estivales en que los peones abandonaban las obras para trabajar en la recolección de las cosechas cada año. En esos tiempos de eminente Guerra Civil la invitación para enrolarse en las tropas oficiales tenía un carácter perentorio lo que producía verdaderas estampidas hacia los bosques y selva vecinos a la línea quedando por días y se-

Esquema de colores de los trenes Rápidos de Santiago al Sur. Mediados de los años 80.

Rápido del Calle Calle



Rápido de Los Lagos



Rápido de Puerto Montt



EL RAPIDO DEL CALLE – CALLE

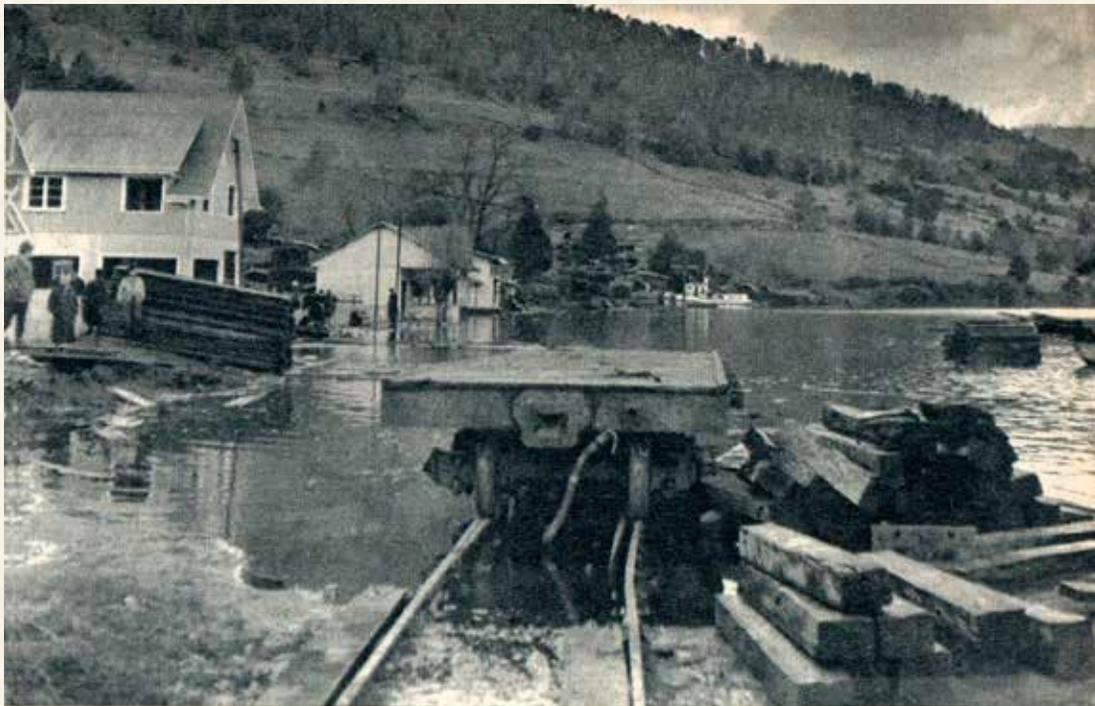
Los trenes Rápidos no tuvieron continuidad ante cierto descrédito de los trenes expresos, por no cumplir a tiempo con los itinerarios, fueron instituidos por la Empresa de Ferrocarriles del Estado a fines de los años setenta. Así en los difíciles ochenta aparecían como un intento de hacer perdurable –contra corriente– el mítico Expreso a Puerto Montt que salía todas las tardes del año desde el andén 6 de la Estación Central. Era el tren de larga distancia por excelencia, atendiendo todas las ciudades importantes en su recorrido. Un tren que en sí mismo era subir a una aventura al lejano mundo del sur profundo y sorpresivo. En su formación se encontraban los míticos coche-dormitorios Linke-Hoffman, el coche-equipaje, el coche-comedor, los coches de primera, segunda clase y el transportador de automóviles. Viajar en él era un promisorio encuentro con la geografía del país. Los paisajes y la noche se desencontraban en las ventanillas de los coches. Una línea discontinúa es el viaje que rompe la cotidianidad domesticada.

Así, el rápido del Calle-Calle era un acierto al dotar de tren propio a la ciudad y región de Valdivia. El 1025 en dirección al sur y 1026 de regreso a Santiago fueron trenes que acercaron esa región a la capital manteniendo viva la ilusión de estar a una noche de camino entre ambas ciudades. Sus coches estaban pintados de un verde “aspirina” que le aportaba su propio sello distintivo. Al sur de Temuco servía las estaciones de Gorbea, Loncoche, Lanco, San José de la Mariquina, Mafil, Antilhue para entrar en el Ramal a Valdivia bordeando el Calle – Calle.

Pero la decadencia del sistema ferroviario acechaba tras las buenas intenciones. Su salida era a las 19:30 hrs de Alameda para arribar a Valdivia pasado el mediodía. El regreso de la formación era a las 16:30 hrs. Arribando a la estación Central entrada la noche después de las 20 hrs. Los tiempos de retraso siempre fueron un problema. Así, en la década del 90 cuando finaliza el servicio prácticamente salía de Valdivia sin pasajeros y la vía sin mantención en los 28 kms. del ramal entre Antilhue y Valdivia era llamada por los conductores del mismo tren “el Triángulo de las Bermudas” por los peligros al desrielo permanente, incluso a una velocidad que no superaba los 30 kms/hora.



Revista Vea. 1960.



LAS AGUAS DEL LAGO penetran en el interior de la estación de la localidad de Riñihue. Palmo a palmo todo va quedando bajo el manto líquido, que avanza en forma arrolladora.

manas abandonados los trabajos del tendido ferroviario hasta que el peligro de secuestro patriótico menguara y así hasta una nueva batida de reclutamiento. En este caso, ante la insuficiencia de trabajadores, en el comienzo de faenas se procedió a contratar mano de obra en Chiloé que era trasladada desde Ancud a Corral en barcos de la Compañía Sudamericana de Vapores. La primera partida de 130 hombres llegó en diciembre de 1889 y, posteriormente, entre enero y agosto de 1890 se trasladaron otros 443 obreros, para lo cual los subcontratistas habían establecido en la isla a un agente enganchador de trabajadores, un señor Alejandro Díaz que formaba las partidas y solicitaba al tesorero fiscal de Ancud que abonará los pasajes del traslado, según acuerdo, en que el fisco estaba comprometido para subvencionar estos gastos. Para diciembre de 1890 la mano de obra chilota instalada en las faenas era de 1.094 trabajadores¹⁰. Del mismo modo, se incorporaron peones procedentes del norte del país.

El escenario de la Guerra Civil llevó a paralizar las obras de este ferrocarril totalmente para fines de mayo de 1891. Con anterioridad, el 2 de febrero de ese año en comunicación al Ministro respectivo se quejaba el ingeniero jefe de

línea, Germán Oelkers por el atropello de las tropas de la guarnición de Valdivia que habían reclutado violentamente a los trabajadores incorporándolos al cuartel de la ciudad¹¹. Los que lograron escapar se dieron a la desbandada alejándose de la línea que se constituía para estos efectos en un peligro permanecer trabajando en ella. Las obras permanecen paralizadas durante el conflicto, al igual que en otros puntos la Red Central donde se detiene el despliegue de los rieles.

Avances y Contratiempos

Para fines de año, ya instalada la Junta de Gobierno se reanudan las obras con un fuerte impacto en el tramo Pichi Ropulli-Osorno, a cargo de Manuel Ossa, contratista que se había hecho cargo de la construcción de la línea con anterioridad al estallido de la Guerra.

Este empresario, el “patrón mayor”, como cariñosamente lo llamaban, estaba asesorado por Francisco Negrón, quien ya había trabajado en la construcción de otros ferrocarriles. Junto al contratista llegó un grupo de italianos expertos en esta clase de trabajos, que tenían a cargo diferentes tareas como Director de las cuadrillas de pilotaje, nivelador de terrenos, Jefe en montaje de rieles, albañil, constructor de ladrillos, técnico en montaje de durmientes, remachador de rieles, mecánico y capataz de grupo, jefe de obras, ranchero, panadero, entre otros. Todos los ellos tenían a su mando una o dos cuadrillas de carrilanos, quienes representaban al típico roto chileno, entre los que había gente brava y difícil de manejar, pendencieros y diestros en el manejo del cuchillo.

La crisis política de ese año paralizó toda obra que se ejecutaba en el sur. Meses más tarde, la nueva Junta de Gobierno autorizó la prosecución de los trabajos a cargo de Ossa, sin embargo, la actividad desde Valdivia al interior continuó a ritmo muy lento, ello debido a trabas que pusieron los dueños de los terrenos en las expropiaciones. Estas fueron las causas más relevantes para suspender a mediados de 1892 nuevamente los trabajos de esa sección.

La nueva suspensión provocó una profunda desazón en la comunidad valdiviana que veían que la integración tan anhelada de la economía regional por este medio de transporte se esfumaba, y más aún, extraoficialmente se había sabido que esta paralización era indefinida.

Por el otro sector, la situación era muy diferente, a pesar de que Ossa encontró una topografía más difícil de la esperada, a mediados de 1893 recibió los planos definitivos por parte de la DGOP. Respecto del trazado de la línea,

Locomotora tipo 57. Estas fueron habituales en los ramales del sur. Valdivia. c1970.



a fines de ese año se produjo un importante cambio al aprobarse un paradero en Trumao. Este punto, según lo planteaba el Director de Obras Públicas al Ministro, era clave ya que en su puerto fluvial arribaban los vapores que hacían la carrera desde Valdivia, Valparaíso y otros puertos, como así también, servía de punto de salida a la producción agrícola e industria en general del Departamento de Osorno.

Por su parte, en el tramo Antilhue-Valdivia se trabaja muy lentamente a cargo de la DGOP. Los problemas se relacionan con las expropiaciones de terreno, con la exigua mano de obra que además prefería ir a trabajar con Ossa que pagaba mejores salarios. No obstante, se había logrado a mediados de 1892 cuando se suspenden nuevamente las obras del tramo, avanzar con la enrielladura al norte de Antilhue y en el tramo propiamente tal se habían realizado las acciones de despeje y movimiento de tierra para constituir la faja vía, de igual modo, se había terminado el tendido del telégrafo entre Antilhue y Valdivia. Se habían levantado edificaciones en las estaciones de Crucero (Valdivia) y de Huellalhue. En su informe el atribulado ingeniero encargado de las obras al momento de la paralización señalaba: “Antes de terminar esta memoria creo indispensable manifestar a Ud. la necesidad que hay de proseguir cuanto antes los trabajos del ferrocarril de Valdivia a Pichi Ropulli, tanto por las destrucciones que experimenta la línea como por la del mucho material que hay en ella”¹². El periódico valdiviano *La Verdad* da la voz de alarma el 2 de agosto de 1892 al comentar premonitoriamente la decisión de suspender las obras: “Lo sentimos grandemente, pues una vez abandonados será difícil vuelvan a seguirlos”¹³. Así fue, los trabajos sólo se reanudaron en 1894, previas presentaciones y gestiones del Intendente y de representantes de la industria y comercio de Valdivia. Los argumentos hacen presente que el avance experimentado por las obras del tramo Pichi

Ropulli-Osorno serán inoficiosas si esa línea próxima a terminarse queda mediterránea, sin prestar la utilidad de conectar la producción de esa zona a Valdivia que es el puerto y centro económico de la producción para la Región. El Intendente Zañartu lo refería de este modo en comunicación al Gobierno: “Séame permitido recordar ahora que si el ferrocarril citado no se termina antes o al mismo tiempo que el de Pichi Ropulli a Osorno, actualmente en activo trabajo, no podrá aprovecharse este último debidamente por la falta de comunicación con el puerto de Valdivia, llave del comercio y de la industria de toda la región comprendida desde el río Toltén hasta la margen norte del lago Llanquihue”¹⁴. El valor del ferrocarril para la economía regional era percibido con claridad por los actores locales en el eje Valdivia - La Unión - Osorno.

A raíz de las múltiples peticiones que el Intendente y otros representantes de la Provincia hicieron llegar a las autoridades en Santiago, a fines de 1893 llega a Valdivia el Director General de Obras Públicas Domingo Santa María, a fin de inspeccionar la línea paralizada hacia Antilhue y algunos trabajos que se ejecutaban en La Unión. Esta visita abrió nuevas esperanzas a los valdivianos y no fueron en vano ya que por fin se supo que se retomarían los trabajos en breve.

En abril de 1894 las demandas de los valdivianos son recogidas por la autori-

Puente sobre el río Calle - Calle, recién inaugurado, en la entrada norte a la estación Antilhue. 1907.



dad en la decisión de adjudicación a don Adolfo Nicolai de la propuesta para el término del tramo ampliado Valdivia - Pichi Ropulli por la suma de algo más dos millones de pesos y con un plazo de dos años y nueve meses para terminarla. A diferencia de Ossa que sólo debía construir la línea, realizar las obras de arte complementarias y el tendido telegráfico en el tramo; Nicolai debía además realizar la construcción de siete estaciones en su tramo ampliado de 63 kms. entre Valdivia y Pichi Ropulli Como contrapartida pudo adquirir a precio conveniente todo el material y herramientas existentes de los trabajos previos realizados en la vía. En julio, los trabajos están reanudados y el contratista comienza la enrielladura de los terrenos despejados y estacados con anterioridad por lo que la faena fue sumamente expedita, a pesar de realizarla en pleno invierno. El 19 de septiembre de 1894 con el afán exclusivo de subirle el ánimo a los valdivianos y de demostrar eficiencia en la ejecución de su contrato Nicolai inaugura el trayecto entre Crucero y Huaquilpo. Esta inauguración reviste por lo sucedido una importante situación que merece ser refrendada.

Una inauguración a medias

Ese día tempranamente junto a las autoridades y prohombres de la ciudad se reúnen en la estación de Crucero una multitud más de 1.500 personas, las cuales suben a los 20 carros dispuestos para el primer viaje en tren de los valdivianos. En este evento convocado por cuenta propia, procuraba el empresario darle realce a su labor, en medio de las fiestas patrias, y que la ciudadanía conociera el trazado El éxito de público debió atemorizar a los organizadores que habían dispuesto en la punta de rieles la realización de una ceremonia y de un almuerzo para los notables de la ciudad. La solución ante tal gentío fue desenganchar sin previo aviso los carros que transportaban al pueblo llano y dejarlos en el descampado a medio camino del trayecto completo. Así lo relata *La Verdad*: Con poca velocidad recorría el ferrocarril, sin ninguna novedad, hasta Hueyelhue (sic), donde se detuvo para soltar los últimos diez y seis carros con más de mil personas. Allí se les dejó engañados, en un triste peladero en que no había un pan que rebanar y esperando más de cuatro horas hasta la vuelta del resto del convoy que iba a Huaquilpo¹⁵. La fotografía que acompaña este texto tomada ese día bien puede ser del tren detenido en las inmediaciones de Huellehue.

Tren de jornada inaugural detenido en Huaquilpo.



El término del tramo Osorno - Pichi Ropulli

A fines de 1895 el contratista Ossa termina el tramo Osorno- Pichi Ropulli, siendo inaugurado el 21 de diciembre y quedando en un régimen de explotación provisional que en la práctica sólo prestaba un servicio efectivo, por su condición de línea mediterránea, entre Osorno y La Unión (32 Kms. Al no existir tráfico suficiente para hacerlo hasta Pichi Ropulli). En ese momento el puerto de Trumao (Trumag), donde se construyó estación, pasa a ser el lugar de enlace con el resto del país, vía fluvial y marítima. En abril de 1897 el Estado recibe de forma definitiva la línea con las mejoras acordadas según contrato. Su aporte al comercio regional estaba en condiciones de restricción por no contarse con instalaciones fundamentales en las estaciones para la operación de un ferrocarril, como edificios, bodegas, puestos y casas para el personal. De igual modo, para 1899 el parque de tracción se encontraba en estado de franca deficiencia después de seis años de uso (3 en la construcción y 3 en la posterior explotación). El encargado de la administración de este tramo, Juan Zamorano refería en su informe al ministerio¹⁶ que se contaba sólo con dos locomotoras de 10 años de uso desde su importación de Estados Unidos, con dos coches de primera clase y dos de tercera más 39 carros de carga con capacidad total cercana a las 400 toneladas. El administrador solicitaba reparaciones urgentes primordialmente a las locomotoras que amenazaban con dejar inactivo la operación del tramo.

Este tramo estaba cruzado por varios ríos de importancia, además de caudalosos en invierno. Sobre el río Llollelhue, en 1894 se había construido un puente

Puentes del F.C. Valdivia – Antilhue – Osorno

Puente	Largo mts.	Tramos	Sistema enrejado de Viga	Altura viga	Situación de la vía
Trutrufquén	11,9	1	Montantes y Crucetas	4,65	Superior
Lipingüe	39,8	1	Warren cuádruple con Montantes	4,65	Superior
Cuinco	39,8	1	Warren cuádruple con Montantes	4,65	Superior
Collilelfu	54,8	1	Montantes y Crucetas	4,55	Superior
Demaihue	15,8	1	Montantes y Crucetas	4,55	Inferior
Llollehue	24,8	1	Montantes y Crucetas	4,65	Superior
Llollehue 2	129,8	3	Montantes y Crucetas	4,65	Intermedia
Llollehue 3	43,8	1	Montantes y Crucetas	4,65	Superior
Bueno	109,8	3	Montantes y Crucetas	4,65	Inferior
Pilmaiquén	109,8	3	Montantes y Crucetas	4,65	Inferior
Cuinco	29,8	1	Montantes y Crucetas	4,75	Superior
Damas	103	2	Warren cuádruple con Montantes	5	Intermedia

metálico de 130 metros de extensión; al año siguiente sobre los ríos Bueno y Pilmaiquén se terminaron dos puentes mellizos de 110 metros que tenían la particularidad de ser precedidos, al cruzar el río, por un pilotaje de madera en tierra firme de 604 y 737 metros respectivamente. Por último, un puente levemente curvo de 103 metros de longitud sobre el río Damas anunciaba la llegada, por plena calle Ramírez, a Osorno.

Uno de los poblados que nacieron gracias al ferrocarril fue Paillaco. Sus primeros habitantes abrieron un pequeño almacén junto a la estación, con el objeto de proveer de alimentos y otras mercancías a los centenares de carrilanos que se establecieron temporalmente en esta zona para abastecer de ripio a los trenes lastreros que iban entregando el material a la línea entre Purrey y Osorno. Este pozo estaba situado en la parte baja de la estación Paillaco y se entraba por el lado norte a través del correspondiente desvío ferroviario.

Trumao: una estación - puerto

Aunque no estaba considerado en el trazado original sino siendo incorporado a fines de 1893, Trumao desempeñó un papel fundamental en este pequeño trazado. Su ubicación estratégica como nódulo central, daba al lugar una excelente puerta de entrada y salida de productos de las localidades vecinas y se complementaba con un servicio de vapores hacia Corral, Valdivia, Osorno y el resto del país.

Mientras se construía la línea local del ferrocarril desde Pichi Ropulli a Osor-



no con Trumao como puerto de salida, generaba buenas expectativas sobre el futuro económico de esa zona. Así, a juicio de Julio Mansoulet, cronista de la época, la nueva red de acero fomentará, si cabe, más que a la fecha el activísimo comercio e intercambio de productos que hoy se efectúa por la vía marítima y fluvial de Trumag y Corral. La estación se estableció unos kilómetros aguas arriba del puerto fluvial denominándose Puerto Nuevo. Al comenzar el tráfico ferroviario, los comerciantes de Trumao o “Trumag” como se conocía antiguamente el lugar, reclamaron por las dificultades que les impedía aprovechar a cabalidad el nuevo medio de transporte. Estas reclamaciones se justificaban con cierta razón, pues el antiguo puerto fluvial distaba más de dos kilómetros, lugar donde se ubicaban las bodegas y casas comerciales. Esto hacía incompatible la integración de la navegación con el movimiento ferroviario. Para tratar de solucionar el problema, algunos comerciantes solicitaron al Contratista la construcción de un pequeño ramal a puerto, pero como esta petición fuera denegada, no les quedó otra alternativa que comenzar a trasladar las bodegas hacia el Puerto Nuevo.

Sin embargo estos traslados no solucionaron el problema de fondo que no era otro más que la complementación con el ferrocarril. Existía un serio obstáculo de combinación entre los vapores y el tren en Trumao; si con esfuerzo se lograban poner las mercaderías en el puerto nuevo, el corto trayecto a la estación resultaba muy complicado.

De este problema se aprovecharon los tres vapores que hacían la carrera de Trumao a Osorno por el río Rahue. Las malas condiciones de infraestructura de la estación obligaban muchas veces a los comerciantes a dar preferencia a la vía fluvial para el transporte de sus mercaderías, a pesar de los dos o tres días que empleaba un vapor en recorrer contra corriente el trayecto entre Trumao y Osorno y el mayor precio que se pagaba. Los balances finales demostraban que los vaporcitos, entre Trumao y Osorno transportaban, increíblemente, más tonelaje que el ferrocarril mismo.

Un aspecto interesante que plantean los investigadores ferroviarios Coombs

LA INAUGURACIÓN DE EMERGENCIA

Una de las curiosidades de este tramo del ferrocarril y que refleja la afable personalidad de Manuel Ossa nos la cuenta la dueña de una pensión en Pichi Ropulli, donde se hospedaba este ingeniero: “Don Manuel Ossa, que también era nuestro huésped, no era regodeón para las comidas. Comía con gusto mis guisos. Al verme un día en mi avanzado estado de gravidez, muy preocupado por mi estado, me puso a disposición una locomotora de las chicas para que me trasladaran a La Unión. Prácticamente fui yo quien inauguraba este tramo ferroviario de Pichi Ropulli a La Unión. Más tarde llegaba al mundo mi hijo Pedro”.

y Sinclair (2014) se refiere a los inicios de los trabajos de la sección en construcción del ferrocarril desde Osorno hacia el norte. Su enigma se refiere a cómo llegaron los materiales, las locomotoras, los vagones y un par de coches de pasajeros a la ciudad de Osorno siendo esta sección aislada y mediterránea. Estando a más de 100 km. de Puerto Montt y en ese momento la ruta ferroviaria entre las dos ciudades ni siquiera había sido proyectada. Es de suponer que todo fue desarmado y transportado por carretas tiradas por caballos y bueyes. Lo lógico es que se utilizará por su cercanía, como puerto de desembarco de todos estos elementos a Trumao utilizando el Río Bueno en las primeras etapas para en este puerto realizar el transbordo. Destaca este autor que por lo general se tiende a ignorar estos aspectos en los informes de avance en estas nuevas líneas, no obstante que una memoria¹⁷ registra que las líneas tipo Decauville (trocha de 60 cm. y 50 cm.) empleadas durante las obras se extendieron por un total de 27 km. y que se utilizaron 300 vagones y 120 mulas para el transporte. Es digno de mención el gran esfuerzo que significó el traslado y emplazamiento de grandes volúmenes de maquinarias y herramientas industriales en zonas en que prácticamente no existían vías de comunicación terrestre hasta ese momento.

Tardanza en el tramo Valdivia – Pichi Ropulli

Para el tramo unificado Valdivia – Pichi Ropulli de una extensión final de 83 km de líneas férreas y obras anexas que debía cumplir el empresario adjudicatario de la obra, no hubo un desempeño ajeno a las dificultades e inconvenientes propias de las condiciones orográficas y climáticas de las zona. Además, del retraso en el acopio de los materiales de construcción, del enganche de la mano de obra necesaria, las expropiaciones también iban lento porque cada dueño de tierras expropiables consideraba que sus terrenos eran los más valiosos de sur de Chile. En este complejo cuadro de inconvenientes, Nicolai, el contratista, solicita una nueva prórroga en el plazo de término y algunos beneficios anexos. El Gobierno le extiende por un año el plazo de entrega de las obras y la excepción de pagos de sus fletes por la línea ya construida entre Pichi Ropulli y Osorno. El plazo perentorio de entrega para marzo de 1897 había ya sido extendido en un año, el cual es nuevamente alargado ya que a esa fecha estaban concluidos desde Valdivia a Collilelfu 45 kms, y desde Pichi Ropulli a Reumén 20 kms. faltando por concluir 17 kms. Las demoras en gran parte estaban justificadas por los propios retrasos de la Empresa de Ferrocarriles en el envío de remesas de

materiales para la construcción e instalación de puentes y túneles. En comparación con Ossa, contratista del otro tramo, el compromiso contractual de Nicolai conlleva, además, la construcción de muros de contención, calzadas, edificación de las estaciones, casas, bodegas, galpones y puestos para el personal. Un obstáculo importante se encontraba en la construcción del túnel Los Venados de 400 metros, a la salida sur de la estación de Collilelfú, único túnel en este ferrocarril. En consecuencia, a pesar del nerviosismo e impaciencia de los valdivianos, por las causas atendibles a las demoras se le extendió entonces el plazo de entrega al empresario al 1 de marzo de 1899. No se permitió, a pesar de las presiones de agricultores e industriales, que en el intertanto se realizara una explotación provisional del tendido concluido parcialmente. A comienzos del año en que vence el plazo sólo queda la construcción de las obras para la instalación del puente del río Cuinco con lo cual quedarían unidos ambos sectores del tramo. El envío del puente se retrasa y los armadores de puentes metálicos se habían retirado a otras faenas más al norte cansados de esperar la llegada del puente. Nicolai propone, para no retrasar más el término de la línea construir el puente de madera para un uso transitorio, lo que fue aprobado por el MOP para aprovechar la explotación de la línea Valdivia - Osorno en el traslado de la cosecha de granos que se avecinaba y el necesario transporte de ganado hacia las zonas centrales. Cuando todo parecía solucionado para la apertura de la línea a fines de marzo de 1899 las lluvias adelantadas se dejan caer copiosamente con efectos desastrosos para los trabajos realizados en el ferrocarril. Los ríos se desbordan y los daños son cuantiosos. Para julio con el invierno declarado el ministro recibía un informe en que se le comunicaba que los pozos desde donde se extraía lastre están inundados, la línea se encuentra cortada en varios puntos, proyectándose unas seis semanas de trabajos luego de aplacadas las lluvias para realizar el despeje y los arreglos que permitan la entrega de la línea férrea a su explotación. El informe del Inspector del tramo Pichi Ropulli - Osorno tenía el mismo tenor. El Gobierno aprovechaba el tiempo para disponer la organización del servicio de este ferrocarril estableciendo, además, el personal que laboraría en este servicio.

Concluidas las reparaciones necesarias la Comisión nombrada por el gobierno recibe las obras provisionalmente el 3 de noviembre de 1899. Estaba formada por el Subsecretario del MOP, Daniel Riquelme, el ingeniero consultor Omer Huet y el ingeniero jefe del Ferrocarril Valdivia - Pichi Ropulli, Ernesto Thoman. Luego de recorrer la vía y las instalaciones aledañas concluyen que

sólo son detalles los que deben terminarse en las estaciones y en las obras para la conservación de la vía. Desde entonces, mediados de noviembre, se inicia la operación del trayecto Valdivia - Osorno, quedando este ferrocarril sin nexo aún con el longitudinal al centro del país. En total se habían construido 148 kms. de vía en que se edificaron 14 estaciones. El material para la operación de la línea era el mismo que servía en condiciones precarias el tramo La Unión - Osorno. A esa fecha se tenían dos locomotoras más una de patio, los mismos 4 coches de pasajeros y 39 carros de carga de diferentes funciones. El informe de la Comisión formada por Omer Huet es contundente: Los coches de primera clase carecen de asientos cómodos y tienen un aspecto de pobreza inadmisibles. Los carros tienen gastadas las ruedas y los resortes y deterioradas las cajas o rejas¹⁸. Por su parte el material rodante que ocupó en la construcción de su tramo Nicolai fue destinada posteriormente para la construcción del tramo Pitrufrquén - Antilhue, para de este modo completar la línea longitudinal hasta Osorno. El restante equipo rodante consistente en 3 locomotoras y una de patio, 15 carros planos y 59 lastreros fueron llevados a Valdivia para que en su incipiente maestraza fueran siendo reparados en la medida que sus exiguos recursos se lo permitieran.

El crecimiento de Collilelfú / Los Lagos

Antes del emplazamiento de la estación de ferrocarriles, la parte centro de la comuna de Los Lagos eran solo pantanos y terrenos fangosos. Los esteros y vertientes que bajaban desde el cerro San Ambrosio entregaban sus aguas al río Collilelfú como en el caso del estero Nochaco y otros evacuaban directamente en los pantanos junto al río Calle Calle. Para revertir esta situación se construyó un gran terraplén en el sector norte hasta el límite de la Villa Esperanza, junto a un colector de aguas en la calle Brasil que evacuaba al río Calle Calle, esto no solo permitió consolidar los lotes de terrenos como aptos para las construcciones, sino que motivó el poblamiento alrededor de la estación de ferrocarriles dando vida al sector.

Es así como a la antigua población de Quinchilca emplazada en Nueva Collilelfú le nació una hermana que Ferrocarriles bautizó como Paradero Collilelfú. Estos nombres sin embargo eran genéricos ya que la comuna oficialmente se denominaba Quinchilca hasta que en 1927 se la nombró Comuna de Lagos.

A partir del año 1894 con la llegada del ferrocarril comienza a crecer el sector sur del Collilelfú. El arribo de numerosas familias ligadas a los trabajos del

ferrocarril permitió que Los Lagos tuviera un incremento notable en lo comercial y demográficamente se intentó mantener el esquema de ciudad implantado por los españoles. Al trazado de calles donde levantaban sus casas los habitantes más pudientes de la época, se sumaban los caseríos periféricos de los carrilanos a cargo de la construcción del túnel Los Venados y del despliegue de las vías, llegando a constituirse en una planta aproximada de 700 trabajadores más sus familias.

La ruta ferroviaria entre Antilhue y Los Lagos, sin grandes obstáculos para el despliegue de la faja-vía, por el hecho de bordear el caudaloso río Calle Calle debió contar en toda su extensión con buenas defensas fluviales. El verdadero problema de este sector del trazado lo constituyó el túnel Los Venados, a la salida sur de Los Lagos fue la gran obra que representó los mayores costos del tramo ferroviario. La construcción del túnel de los pudúes cuyo nombre consta

en plano del trazado ferroviario en Collilelfu de fines de 1890, permitió que la comuna fuera emplazada en el lugar que ocupa actualmente. Estudios de la época contemplaban dar un rodeo por la parte este del río Collilelfú



Puente sobre río Pilmaiquén. c1930.

para evitar la construcción de este túnel, lo cual habría cambiado forzosamente la radicación de la comuna.

Las obras de ingeniería estuvieron a cargo de don Germán Oelckers y contemplaban un trazado de 80 kilómetros de línea férrea entre Antilhue y Pichi Ropulli, el túnel se comenzó a construir en 1894, ante los avances logrados en la perforación el 19 de marzo de 1897 el presidente Errázuriz visita las obras. De igual modo, el sino de las obras ferroviarias, aquí también se cumple y con retraso importante se finaliza la construcción en 1902, quedando entonces unidos Pichi Ropulli con Antilhue.

Las operaciones, desde 1895, del ferrocarril entre Osorno y Valdivia, estuvieron bajo el diseño de lo provisional. Muchas de sus construcciones, edificios

de estaciones y obras de arte tuvieron el carácter de inconclusas, situación que se mantuvo por muchos años.

Consecuentemente, los puentes, que son una gran constante en el trazado de la vía en el sur, fueron el escollo a superar destacándose en el trazado que analizamos, los puentes sobre los ríos Pilmaiquén y Bueno construidos por Schneider et Cía. En el primero, se efectuó una singular solución ya que el borde norte del río tenía un desnivel de tres metros por sobre el borde sur. A fin de no realizar un terraplén muy extenso, se optó por una solución no vista en otros trazados ya que se prefirió construir una especie de plataforma para sostener la vía a tres metros de altura y por dos kilómetros de extensión el tren circularía por este falso puente. Esto permitiría también el libre desplazamiento de los animales ya que el terraplén se habría constituido en un serio obstáculo para el traslado de la naciente actividad ganadera de la zona.

La anhelada finalización de los trabajos

Algún tiempo más tarde, en noviembre de 1899, y cuando todas las instalaciones del ferrocarril estuvieron terminadas, la empresa constructora ofreció un viaje gratis a todos los osorninos que quisieran alcanzar en tren a Valdivia, «como un recuerdo de la inauguración de la línea», según decía El Liberal, de fecha 25 de noviembre de aquel año.

Es el 11 de abril de 1906 cuando el presidente Federico Errázuriz inaugura el tramo Valdivia - Osorno a bordo de la locomotora a vapor número 260. Después de inaugurar el extenso puente ferroviario sobre el río Calle-Calle la mañana de ese día se realizaron grandes festejos, en los cuales participaron ministros de Estado, diplomáticos y altos funcionarios. Dichas fiestas terminaron en la ciudad de Osorno, donde se ofreció un gran banquete a la comitiva en los comedores del Club Alemán.

Los viajes directos a la Capital se iniciaron el 22 de marzo de 1907. Los trenes procedentes de Santiago salían a las 6 pm. y llegaban a Osorno a las 6:30 pm. del día siguiente. Este tramo -Ferrocarril Valdivia - Osorno- contaba en sus 143 kilómetros con 14 estaciones. Comenzó siendo recorrido por un tren diario en cada sentido, cruzándose de preferencia en Pichi Ropulli. La idea era que en un futuro cercano se aumentara a dos las salidas diarias. El valor de los pasajes, inicialmente era de: 1ª clase, \$ 33; 2ª clase, \$ 24.95; y 3ª, \$15.35.

No obstante su inauguración, el ferrocarril no provocó el impacto inmediato y sustantivo que se esperaba en la zona. El hecho de estar aislado del resto



de la red ferroviaria nacional provocó que las tradicionales vías de transporte y comunicación existentes, es decir las fluviales, se mantuvieran plenamente vigentes. Por ejemplo, los vapores que recorrían el río Bueno y comunicaban directamente a Trumao con Corral y el resto del país, fueron una importante competencia al envío de carga por ferrocarril desde o hacia Valdivia.

La estación de Trumao, conexión entre los vapores y el interior, se constituyó en una de las más activas después de las de Valdivia y Osorno.

La Administración Central de Ferrocarriles aún no había decidido construir un edificio formal para la estación osornina siendo la existente, apenas una construcción de material ligero que recibía permanentes críticas de los usuarios. El aspecto de la estación ferroviaria -ubicada en el lado sur-poniente del radio urbano-, fue tema de continuas críticas debido al mal estado que presentaba para su función y de las incomodidades que causaba a los usuarios. Los comentarios de viajeros -publicados por la prensa local- se destacaban por elogiosos comentarios sobre los hitos de la remodelación urbana, impulsados por la municipalidad y los vecinos, pero al mismo tiempo, se insistía en el deplorable estado que presentaba la estación de trenes. Un ejemplo: No es propia para el pueblo y su comercio. La que existe es una ridiculez y una vergüenza, más parece un establo que otra cosa.

Hacia 1913, Osorno había dejado de ser la estación terminal de las vías férreas hacia el sur al extenderse la red hasta Puerto Montt. Ese mismo año, un incendio destruyó este modesto local osornino y otras construcciones anexas, por lo que recién motivó a la empresa ferroviaria a proyectar un nuevo y definitivo edificio, obra que se concretaría cuatro años más tarde.

A pesar de estas limitaciones, el ferrocarril pudo ofrecer una vía, inexistente hasta entonces, para la integración de esta macro-región entre Valdivia - Osorno y el interior. La cercanía geográfica también es psicológica, permitiendo el ferrocarril un incesante intercambio comercial, social y político. Surgieron nuevos vínculos y las nulas posibilidades percibidas por los agricultores, por tanto tiempo, se desvanecieron, creando una nueva realidad de mayor comercio interprovincial, de mayor integración industrial y una conectividad expedita con el resto del país. Así, en 1907 se realiza el primer viaje sin trasbordos hacia Santiago, quedando unida por vía férrea esta prometedora región al centro y norte del país. Así, las favorables condiciones para el transporte de la producción ganadera, maderera y agrícola hacia el centro del país aportadas por el ferrocarril, más algunas disposiciones legales, tales como, la Ley de Alcoholes



y la desprotección a la industria de la curtiembre, implicaron la transformación de las actividades económicas de Valdivia y Osorno.

El empalme con la línea longitudinal

El esperado enlace con la línea longitudinal al quedar terminado el tramo Pitrufquén - Antihue se produce en 1905. El Mercurio informaba el 9 de septiembre "El ferrocarril a Valdivia sería entregado al uso público en noviembre. Un tren de carga ya hizo el trayecto desde Pitrufquén a ese puerto del sur"¹⁹. Se cumplía el anhelo de conectar la región con el centro del país por ferrocarril. No obstante, que la operación del ferrocarril en condiciones adecuadas tendrá que esperar un par de años, porque subsisten problemas en la vía que son subsanados en marzo de 1907 en que funciona el servicio Santiago - Osorno e intermedios de manera regular. Este mismo año se inicia la construcción del tramo Osorno - Puerto Montt.

A pesar de los problemas e inconvenientes de la mantención de la vía, de no contarse con personal y equipos suficientes para la explotación del ferrocarril y de tener que circular los convoyes a baja velocidad para la época, la red fe-

roviaria longitudinal se constituye hasta La Unión y Osorno, quedando Valdivia como un ramal. Es así que el 28 de octubre de 1905 el Consejo Directivo del Ferrocarril Valdivia - Osorno había decidido regular la salida de trenes de Valdivia a Antilhue de acuerdo al horario de salida desde ese punto de los trenes a Santiago²⁰.

A pesar que Valdivia y Corral perderán progresivamente su función bisagra para los envíos de carga y pasajeros a través de su puerto, ya que la conexión de Osorno y La Unión comenzará a ser directa con el centro del país a través del ferrocarril. Valdivia conservará su rol protagónico por la identidad económica, industrial y cultural que desarrolla en la región, situación que se verá en parte eclipsada por decisiones político-administrativas posteriores avanzado el siglo XX.

La historia fundacional de este ferrocarril de Valdivia a Osorno (1883 -1905) ejemplifica gran parte de los problemas y obstáculos de todo tipo que la expansión ferroviaria debió enfrentar en el sur de nuestro país para consolidar en zonas plagadas de retos orográficos y de una hermosura feroz la labor integradora del riel gracias a las acertadas decisiones de constituir la nación con el ferrocarril como instrumento de integración y desarrollo.

Carruajes en Avda. Ecuador a la espera de la llegada del tren en la estación Valdivia. c.1920.



NOTAS

1. Antropólogo y psicólogo social. Académico de la Universidad de Santiago de Chile. Ex Vice-Presidente de la Asociación Chilena del Patrimonio Ferroviario.
2. Historiador ferroviario. Ex Director de la Asociación Chilena del Patrimonio Ferroviario.
3. Artista plástico y experto en FFCC del Sur de Chile. Ex Presidente de la Asociación del Patrimonio Ferroviario de Valdivia.
4. Anguita, Ricardo (1912). Leyes promulgadas en Chile, desde 1810 hasta el 1 de junio de 1912. Imprenta Barcelona. Tomo II, p.489. Santiago de Chile.
5. Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno. 1883, segundo semestre. Tomo LII, p.735. Imprenta Nacional. Santiago.
6. Almonacid, Fabián (1995). Valdivia 1870 -1935: Imágenes e Historia. p.19. Universidad Austral. Valdivia.
7. Pérez Rosales, Vicente. (1935). La colonización de Valdivia y Llanquihue. Imprenta y Litografía Universo. Valparaíso.
8. Anguita, R. op cit, p.57.
9. Decreto de Luis Vergara, Oficial Mayor del Ministerio de Industria y Obras Públicas. Santiago. 30 de agosto de 1888. Vol. 75. MOP.
10. Comunicación del 9 de setiembre de 1890 de Boyd y Nelly a Germán Oelkers, ingeniero jefe del F.C. Valdivia-Osorno. Informe del tesorero fiscal de Ancud. Comunicación de Alejandro Díaz al anterior; (ambas) en: MOP, AN, Vol.452.
11. Comunicación recogida en Vol. 499. MOP. AN.
12. Vol. 604. MOP. AN.
13. *La Verdad*. 3 de agosto de 1892. N°1454, año XIX.
14. Vol. 604. MOP. AN
15. *La Verdad*, en Suplemento del 22 de setiembre de 1894.
16. Zamorano, Juan. 15 febrero 1899. Informe al MOP. AN. Vol.1137.
17. Guillén, Leopoldo (1939). Monografía de los ferrocarriles de Chile, p40. Santiago.
18. Riquelme, Daniel y Huet, Omer. 25 noviembre 1899. Informe al Ministro. MOP. ASXX. Vol. 1344.
19. *El Mercurio*. 9 Septiembre 1905.
20. MOP. ASXX. Vol.1750.

BIBLIOGRAFÍA

- Almonacid, Fabián (1995). El ferrocarril de Valdivia a Osorno, 1880- 1905: Integración regional y proyección nacional. En: "Valdivia 1870 -1935: Imágenes e Historia". Universidad Austral. Valdivia.
- Anguita, Ricardo (1912). Leyes promulgadas en Chile, desde 1810 hasta el 1 de junio de 1912. Imprenta Barcelona. Tomo II. Santiago de Chile.
- Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno. (1883). Segundo semestre. Tomo LII. Imprenta Nacional. Santiago.
- Coombs, Martín y Sinclair, David (2014). Railways at the End of the World: in Patagonia and the South Atlantic Islands. The Araucaria Press. Cumbria. UK.
- *El Mercurio*. 9 de Septiembre de 1905. Santiago.
- *La Verdad*. 3 de agosto de 1892. N°1454; y, Suplemento del 22 de setiembre de 1894. Valdivia.
- González, Sergio y Rivera, Enrique. (2005). Historia del Ferrocarril en la Región del Calle-Calle. Revista EnTren. N°13, pps.16-17 y 30-33. Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario. Santiago.
- González, Sergio (2016). Para un Álbum de los Trenes del Sur. En: Ferrocarriles a Vapor en el Sur de Chile: Fotografías de Enrique Rivera. Moraga, P. & Venegas, H. (Editores). Editorial Ricaaventura. Santiago.
- Guillén, Leopoldo (1939). Monografía de los ferrocarriles de Chile, Santiago.
- Intendencia de Valdivia. MH. AN. Vol. 2710.
- Ministerio de Obras Públicas (varios). Archivo Nacional, Volúmenes 75; 452; 499; 604; 1137; 1344; 1436 y 1750. Santiago.
- Moraga Feliú, Pablo (2009) Tiempo de Trenes: Imaginario del Ferrocarril en Chile 1860 - 1960. Editorial Ricaaventura. Santiago.
- Pérez Rosales, Vicente. (1935). La colonización de Valdivia y Llanquihue. Imprenta y Litografía Universo. Valparaíso.
- Rivera, Enrique. (2016). Ferrocarriles a Vapor en el Sur de Chile: Fotografías de Enrique Rivera. Moraga, P. & Venegas, H. (Editores). Editorial Ricaaventura. Santiago.



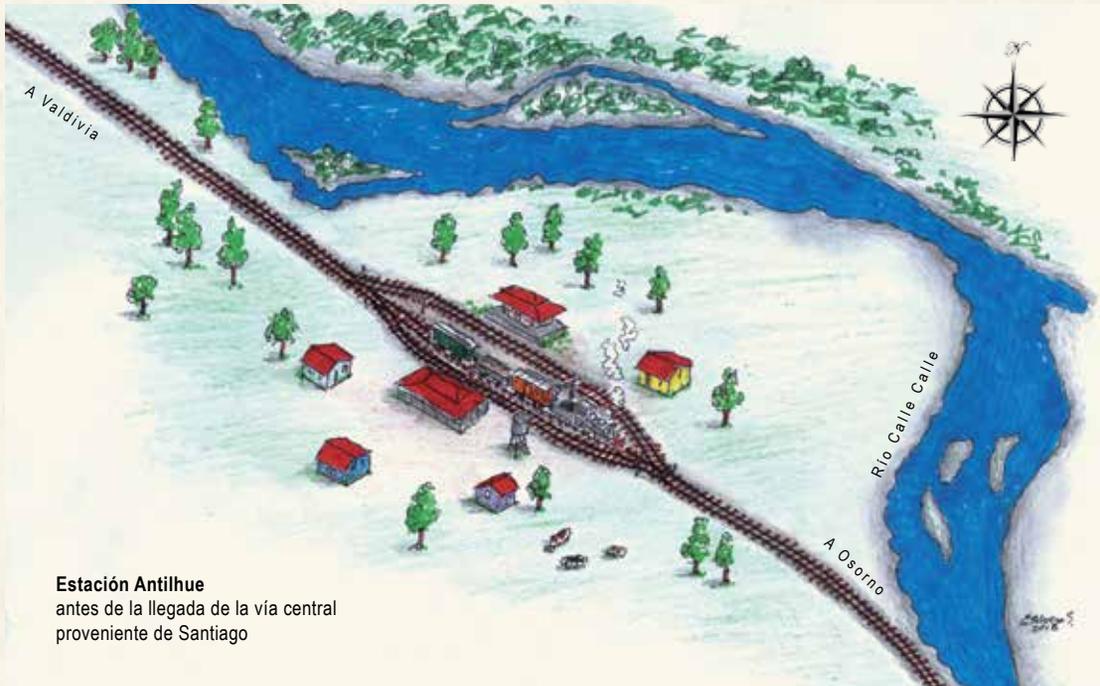
Empalme del trazado de la vía Valdivia – Osorno con la Red Central proveniente del norte en la estación Antilhue

El trazado de la línea férrea entre Valdivia y Osorno se realizó remontando la orilla sur del río Calle Calle hasta Collilelfú -actual ciudad de Los Lagos-, para desde allí, tomar dirección hacia el sur a través del valle central para empalmar en Pichipopulli con la vía que de manera simultánea se comenzó a construir desde Osorno hacia el norte. Ambas secciones con contratistas diferentes debían encontrarse en este lugar. Saliendo desde Valdivia, la primera parada fue Huelleshue, seguido de Pishuinco, Antilhue, Purey y Los Lagos. La estación de Antilhue, fue entonces una estación de paso (nominada de Cuarta Categoría) y las otras fueron consideradas inicialmente solo como paraderos. Así, Antilhue se constituye en el vértice que permitía a los convoyes remontar en dirección al sur, hacia Osorno (lámina 1).

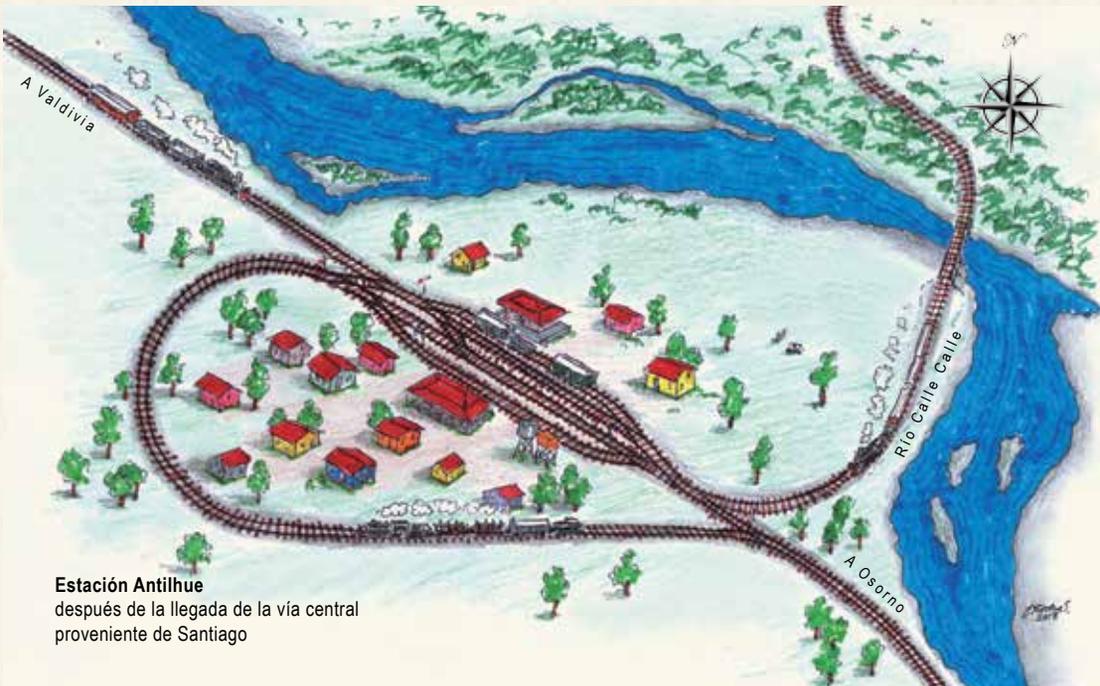
En tanto, la construcción del ferrocarril longitudinal proveniente del norte, avanzaba desde Pitrufoquén, para finalmente encontrarse con la vía del Ferrocarril Valdivia – Osorno, siendo inaugurado, después de variadas dificultades y contratiempos, el servicio Santiago – Osorno el 22 de marzo de 1907. Una vez que la vía proveniente del norte cruzó el puente sobre el Calle-Calle, entraba a la estación de Antilhue con dirección a Valdivia, por lo tanto, un tren desde Santiago podría llegar directamente hasta Valdivia. Quedaba por resolver la continuidad de marcha, en el caso de un tren proveniente del norte, con dirección a Osorno. Para ello, desde el extremo del patio – estación Antilhue hacia Valdivia, se construyó una variante curva que de algún modo, hace que el tren desde el norte, se retraiga hacia el sector por donde ingresó a Antilhue, para allí empalmar con la vía que desde Antilhue toma dirección al sur (lámina 2).

A esta variante de línea férrea que rodea en una especie de semicírculo extendido al pueblo de Antilhue, se le llama *la pera*, debido a su forma. Esta situación grafica la decisión de dejar el tramo Antilhue – Valdivia, como un ramal de la ahora Red Central. La particularidad de esta nueva conformación, permite que los trenes tanto de norte a sur, y viceversa, puedan pasar por Antilhue como por cualquier estación de paso. Del mismo modo, los trenes provenientes de Valdivia pueden tomar seguidamente dirección hacia el norte o el sur. Sin perjuicio, que trenes locales de Valdivia hasta Antilhue, combinaran en ésta con los trenes que servían la Red Central.





Estación Antilhue
antes de la llegada de la vía central
proveniente de Santiago



Estación Antilhue
después de la llegada de la vía central
proveniente de Santiago

El Tren del Recuerdo El Valdiviano



El Expreso del Recuerdo El Valdiviano es un tren de época operado de manera sistemática por la Asociación del Patrimonio Ferroviario de Valdivia desde 1998, logrando regularidad de servicio en los meses de verano donde prácticamente corre todos los fines de semana. Realiza el recorrido completo del Ramal Antilhue – Valdivia de 28 kms. efectuando detenciones en Huellelhue, Pishuenco y Arique donde es recibido cariñosamente por los lugareños para arribar en una hora y media a Antilhue donde se invierte la máquina utilizando la pera que circunda el pueblo. Se permanece por un par de horas donde pueden regalarse los pasajeros con las diferentes y sabrosas ofertas tradicionales de las palomitas de Antilhue, para estar de vuelta a Valdivia cuando comienza a caer la tarde. El trayecto bordea el Calle - Calle atravesando los hermosos parajes de la cuenca de este río. El equipo del convoy está formado regularmente por tres o cuatro coches de pasajeros según demanda y un coche-comedor traccionados por la vaporera N° 620. El promedio de pasajeros transportados por viaje es de 300

personas. Fuera de los meses estivales –en temporada baja– el tren es requerido por diversas instituciones con fines sociales, culturales y turísticos. Hoy el tren histórico ha activado a diversas asociaciones de vecinas/os que aprovechando las detenciones del convoy realizan pequeños emprendimientos en la atención de los visitantes.

El Valdiviano es un nombre evocativo que trae reminiscencia del Tren N° 11, Ordinario Talcahuano – Valdivia; y el N° 12, Ordinario Valdivia – Talcahuano que se conocían con este nombre.

Equipo rodante utilizado en El Tren Histórico El Valdiviano

- Locomotora N° 620. Data de 1913. De fabricación chilena en Maestranza y Galvanización Caleta Abarca, Viña del Mar. Planos originales North British (Escocia).
- 2 Coches primera clase Linke-Hofmann con 96 asientos cada uno. Año 1955.
- 1 Coche-comedor Linke-Hofmann con 48 plazas. Año 1930.
- 1 Coche primera clase Linke-Hofmann con 80 asientos. Año 1922.
- 1 Coche Bethlehem con 76 asientos. Año 1934.
- 2 Coches tercera clase Socometal, años 50. Uno de ellos, restaurado con asientos fijos de madera.



Cronología de la historia reciente

- 1998:** La situación de abandono del Ramal Antilhue – Valdivia y la presunta venta de todo el terreno e instalaciones de la Estación de Valdivia que determinaría la muerte definitiva del Ramal, movilizó a personas e instituciones preocupadas del patrimonio cultural que realizaron diversas gestiones para dar la voz de alerta. Por su parte la ACCPF propuso, a través de un proyecto presentado al Concejo Municipal de la ciudad, resguardar el Ramal, formar un Museo Interactivo a partir de los terrenos aledaños a la antigua casa de máquinas y poner en marcha un tren turístico a vapor. Con posterioridad a esta sesión edilicia se formó la Filial Valdivia de la ACCPF con Helga Hardessen como Presidenta quien, a su vez, se desempeñaba como concejala de la Comuna de Valdivia.
- Ante el inminente retiro de la locomotora N°599 de la estación de Valdivia para trasladarla al Museo Cardoen de Santa Cruz, se solicita la intervención del senador Gabriel Valdés Subercaseaux quien personalmente gestiona en forma exitosa ante EFE la llegada de la locomotora a vapor N° 534. Con esta máquina se inaugura el Expreso del Recuerdo El Valdiviano, atendiendo en la temporada estival a 6.000 pasajeros.
- 2000:** Con el retorno de la locomotora N° 534 a Osorno, nuevamente el senador Valdés gestiona ante EFE la entrega de una vaporera a Valdivia para mantener la continuidad del Valdiviano. Desde Temuco llega la locomotora N° 620 que sirve a nuestro tren desde entonces a la fecha. Anecdóticamente, se puede indicar que esta locomotora es el motivo central del logotipo de la ACCPF.
- 2001-02:** Se realizan tareas de mantenimiento al Ramal Antilhue- Valdivia, instalándose 4.000 nuevos durmientes y desmalezando los 28 kms. de faja vía, a través de convenios entre el Gobierno Regional y EFE con la participación activa de la ACCPF.
- 2003:** Se comienza la restauración del coche-comedor Y-24 reparando las averías y restituyéndole sus formas y colores originales.

Los directivos de la filial realizan gestiones para la preservación y recuperación del recinto Estación ante las autoridades regionales y municipales.

2004: Se comienza la restauración de carrocería y pintura de los coches de primera clase I-411, I-427, de los coches dormitorios X-36, X-42 y el carro-casita IS-301.

Durante el verano El Valdiviano opera regularmente como tren de itinerario, los fines de semana.

2005: Se forma a partir de la iniciativa de nuestra Filial, la agrupación ciudadana “Comité del Tren para Valdivia” con la participación de diversas organizaciones de la sociedad civil. Su gestión ha sido exitosa. Este año se iniciaron los trabajos de reparación de la vía del Ramal los cuales se han realizado esporádicamente para asegurar el funcionamiento del Tren del Recuerdo El Valdiviano que ha funcionado periódicamente en los meses de verano de los últimos años.

Se obtiene Proyecto en Concurso Fondart para construir un nuevo estanque al tender de la Máquina N° 620.

2010-2017: Se crea de manera autónoma en su funcionamiento la Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia. Han sido sus Presidentes: Alfonso De Urresti, Enrique Rivera S. y actualmente Christian Naglieri Bilela.

2016 - 2018: Entra en funcionamiento la Corporación del Vapor que reúne a autoridades, vecinos y empresarios de la comuna de Valdivia. Participan CODEPROVAL, Asociación del Patrimonio Ferroviario, la Universidad Austral de Chile, las I. Municipalidades de Valdivia y Los Lagos y la Unión Comunal de Juntas de Vecinos de Valdivia. Su preocupación actual es poder dotar a la Ciudad y Región de un Museo del Vapor y conservar parte de los patios y recintos de la Estación Valdivia en su carácter y naturaleza ferroviaria, además, de aportar espacios multifuncionales para actividades culturales y ciudadanas.



Ramales relacionados a este trazado

RAMAL LANCO – PANGUIPULLI

En 1951 entra en operaciones el más tardío de los ramales de la región. Con anterioridad el camino de tierra que unía estas localidades en invierno era intransitable. Su utilización prioritaria al igual que otros ramales de la Región, fue para la salida de grandes cantidades de madera nativa elaborada hacia el centro del país. Es destacable que en Lanco se realizaron los más importantes acopios de durmientes para el reemplazo y mantención de la línea central.

Su corta vida útil estuvo sellada por el decaimiento de la industria maderera y, al igual que los otros ramales que corrieron la misma suerte, por la salida de las máquinas a vapor del servicio y la decisión de EFE de levantar los ramales que habían fenecido. En julio de 1995 transita el último tren de carga por el Ramal. Más tarde por decreto del 29 de abril de 2003 se procede a levantar los últimos vestigios de la vía férrea y los bienes muebles accesorios emplazados en la faja vía entre el kilómetro 41,639 hasta el kilómetro 51,269. Una corta vida de un ramal que nació marcado por su sello de defunción.

RAMAL COLLILELFÚ – RIÑIHUE

Este Ferrocarril tiene sus orígenes en el proyecto de construcción de un Tránsito para la zona sur que comunicará esta vasta Región con San Martín de Los Andes en Argentina. Para ello se combinaría con navegación lacustre. Así partiría desde la estación Collileifú (en la actual ciudad de Los Lagos) hacia la cordillera por 40 kms. hasta tocar el lago Riñihue que a través de un servicio de vapores sería navegado para luego de otra sección de vías férreas cruzar el Lago Pihueico arribando a territorio argentino. Un proyecto que solo el entusiasmo mantuvo vivo. Se concretaron los 40 kms. de línea férrea de trocha métrica hasta el Lago Riñihue, estación de término. Su concepción partió a fines del Siglo XIX, por la Sociedad de Camino, Lacoste y Cía. Ltda, que desarrollaron un ambicioso proyecto para unir por ferrocarril los puertos de Corral en Chile y Bahía Blanca en Argentina. Luego de sucesivos traspasos de los derechos de construcción a otras entidades, también por factores externos, como el estallido de la Primera Guerra Mundial se terminó por liquidar los planes interoceánicos de este ferrocarril funcionando solo el tramo entre Los Lagos y Riñihue.

A mediados de los años 30 este ferrocarril pasó a manos del Estado el cual se hizo cargo del movimiento de maderas, su principal función, sin embargo, a

medida que este recurso se fue agotando y se desarrollaba la red de caminos alternativos, perdió preponderancia quedando únicamente dedicado al transporte de pasajeros. El final estaba cercano y antes que terminara la década de 1970, el ferrocarril paralizó sus actividades desmantelándose la vía a mediados de los años 80. Se pierde así un hermoso ferrocarril de innegable propensión turística y se archivan los sueños de esta vía interoceánica.

Por Decreto del 6 de junio de 2013 son declarados Monumento Nacional la Estación y el Puente de Collilelfu, ubicados en el centro de la ciudad de Los Lagos; de igual modo, se declara en la categoría de zona típica al Conjunto Ferroviario de Collilelfu que comprende las zonas aledañas y espacios fiscales aledaños al puente y estación.

Estaciones y Paraderos: Collilelfu; Cuchuí, Puñaco; Folilco; Punahue; Santa Julia; Huidif; Piedras Moras; Huai-Huai; Riñihue.

RAMAL COCULE - LAGO RANCO

La construcción de este Ferrocarril se realizó uniendo la ciudad de La Unión con el Lago Ranco. Y contó con un Sub-ramal saliendo de la estación Crucero para arribar a Puyehue (Entre Lagos) en la X Región. Es concebido de forma extensa –tal vez, más de lo aconsejable– para servir una vasta zona con actividades combinadas silvoagroganaderas con gran potencial turístico.

Las ideas de proyecto surgen en 1905, primero el Ingeniero Fernando Petit con un trazado por la ribera sur hasta Río Bueno. En 1910, el Ingeniero Rafael Edwards plantea la vía por el lado norte del río, partiendo desde La Unión, con un desarrollo de 18 km. Sería en la década de 1920 que se solicitaron nuevos estudios donde se propuso la construcción que partiendo del lugar denominado Cocule, en el margen sur del río Bueno, se dirigiera hacia el Lago Ranco. Además se estimó la construcción de un sub-ramal desde la estación Crucero que uniría al poblado de Entrelagos ubicado en la margen occidental del lago Puyehue.

Las obras comenzaron en marzo de 1929, pero debido a la Depresión Económica Mundial, las obras se suspendieron siendo reanudadas en 1933 solo para la sección entre Cocule y Río Bueno. El tramo Río Bueno - Lago Ranco fue entregado al servicio en noviembre de 1937. Por su parte, la sección del Sub-ramal Crucero - Entre Lagos (Puyehue) tardaría en ser entregada hasta 1949. La extensión de este ferrocarril es de 66,5 kms.de línea de circulación.

Por su carácter de ramal propio de una zona rural el emplazamiento de la vía

solo permitía soportar equipos de menor tonelaje, así eran características en su operación las máquinas a vapor tipo 57.

Por cerca de 50 años operó este ferrocarril que aportó, además, a la integración turística de esta hermosa zona del país. El Sub-ramal entre Crucero y Entrelagos dejó de funcionar después del terremoto de 1960. El servicio de pasajeros entre La Unión y Lago Ranco fue eliminado en marzo de 1983 y finalmente el servicio de carga se suspendió en 1990, levantándose las vías en 2005.

Por Decreto del 23 de noviembre de 2017 son declarados Monumento Nacional los Puentes Contra N°1 y Chirre de este ferrocarril hoy inexistente.

Estaciones. Empalme Cocule, Paradero Carlos Condell; Rio Bueno; Alfredo Guzmán; Crucero; Trapi; Vivanco; Ignao, Quillaico; Lago Ranco. Sub-Ramal a Puyehue: Crucero; Purrapel; Champulli; Chirre; Entrelagos

RAMAL OSORNO - RUPANCO

Este es un ferrocarril abortado cuya vocación primordial era el traslado de la producción maderera del interior de la Región en torno al lago Rupanco. Los estudios formales para su construcción se iniciaron en 1936 y se dispuso que fuera de trocha ancha, conectado con la Red Central en Osorno. En 1943 estaban finiquitados por el Departamento de Ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas los requerimientos técnicos de su construcción que se extendía por 50,5, kms.

Su concepción estaba alimentada por la efervescencia constructiva de líneas férreas que apoyaran los incipientes procesos industriales en las primeras décadas del siglo pasado. Por aquellos años un empresario de La Unión ideó un circuito ferroviario que uniera esa ciudad con los lagos Puyehue y Rupanco para finalizar su recorrido en Osorno. Incluso se pensó, aprovechando este trazado, extenderla hasta Cochamó y Puerto Octay. Estas ideas de proyecto no llegaron a la etapa de pre-proyecto. Ninguna de ellas se ejecutó. De hecho, iniciadas las obras en la década del 40 sólo se logró avanzar extendiendo los rieles hasta la estación Las Quemadas, a 10 kilómetros de Osorno y los trabajos posteriormente fueron paralizados. En la Memoria de 1962 de la Empresa de Ferrocarriles del Estado se consigna el levante exiguo de un poco más de medio km. de vía de este infortunado ramal porque no se encontraba operativo.

Las estaciones proyectadas iban a ser 5: Paradero Las Quemadas (km 10.8); Estación Pichil (km 17.6); Estación Lo Blaña (km 28.6); Estación Pichi Dama o Pichidamas (km 39.1) y Estación Rupanco (km 50,5 estación terminal).



TENDIDOS FERROVIARIOS INDUSTRIALES

En los desarrollos industriales de la Región se emplazaron diversos tendidos ferroviarios, más bien de corto alcance, para facilitar el movimiento de materias primas y la salida de los productos elaborados. Estos pequeños ferrocarriles estaban asociados a la extracción maderera, la de canteras y a las faenas mineras y ganaderas de la zona. Algunos de ellos fueron muy precarios y contaban solo con el despliegue de rieles de trocha angosta y con la tracción de la fuerza de bueyes para mover los pequeños carros planos, como era el caso del pequeño tendido en la Isla Teja de la curtiduría y empresa de zapatos de los Hermanos Rudloff y Cía.

De igual manera, por años funcionó en Niebla en el sector del embarcadero para el cruce a Corral, un ferrocarril sirviendo a los trabajos de la cantera que aportó materiales para las obras viales y las construcciones de la zona. Este pequeño tendido de menos de 0,5 km. Iba desde la cantera al muelle antes que se construyera el actual camino que une Valdivia y Niebla. Contaba con dos pequeñas máquinas a vapor. Una de ellas de origen norteamericano, de 1991, tenía por serie el N° 4995.

En labores forestales, muy cerca de Panguipulli, en la localidad del mismo nombre que la Sociedad Agrícola y Maderera Neltume, en el predio del aserradero hubo un pequeño tendido donde sirvió la aún existente pequeña vaporera Guacolda, una Jung 0-4-2T de 1898 con numeración 397. Se presume que arribó en 1953 a este aserradero. No se conoce su itinerario anterior. Operó en este lugar hasta 1970 en que la empresa cesó sus actividades. Hoy se la exhibe en una esquina de Neltume y existen planes para volverla a poner en movimiento.

Con mayor expectativas y ambición la Industria Azucarera Nacional Sociedad Anónima (IANSA) emplazó un desvío conectado a la Red Central en la estación Rapaco, para transportar la producción de azúcar de remolacha producida en su planta adyacente a la línea férrea. Su uso estuvo activo desde 1970 hasta principios del presente siglo en que cesó la producción de remolacha. Hoy se observa en el patio ferroviario de la empresa una máquina diesel que operó en el recinto.

ALTOS HORNOS DE CORRAL

Corral como puerto y bahía principal de Valdivia se constituye desde la Colonia en un punto estratégico para la zona sur del país. El establecimiento industrial Altos Hornos de Corral, de capitales franceses bajo garantía del Estado de



Locomotora de la cantera de Niebla próxima al embarcadero. c 1950.



Los Altos Hornos de Corral que contaban con un ferrocarril para sus operaciones industriales. c1950.





El Tren El Valdiviano recorre bordeando el río Calle – Calle los 28 kms. del Ramal Valdivia – Antilhue. 2015.

Chile se afinsa en Corral hacia 1908 y se constituirá en la más grande siderurgia de Suramérica. Cabe señalar que los primeros estudios recomendaron instalar esta industria en el área de Lota o Coronel, conforme al criterio de llevar el mineral al centro de producción de combustible, y no el combustible a los centros minerales. No obstante, al desecharse el uso del carbón en los altos hornos, se recomendó finalmente su instalación en el puerto de Corral en el sector de la Aguada, por la cercanía de los bosques nativos que se utilizarían como combustible de las calderas industriales. La concesión destinó 10.000 hás. de bosque nativo para tales efectos. La empresa como tal fue un fracaso en sus inicios, por la obsolescencia comprobada del uso de la leña como combustible para hacer funcionar los hornos.

Para trasladar la producción desde la fundición al molo de esta empresa en la bahía de Corral, se construyó un pequeño ferrocarril minero de trocha 0,75 mt.



que operó por sus aproximados 3 kms. de vías con tres locomotoras a vapor de origen alemán. Además, este ferrocarril se adentraba hacia la zona alta de los bosques de Corral para transportar la leña que alimentaba los hornos, para ello se emplazaron otros 10 kms. de línea férrea alrededor de los cerros circundantes junto a un andarivel de 2 kms. para bajar la leña cruda que produciría fierro. Los sucesivos problemas de operación de la planta y las pérdidas económicas terminaron refrendados por el terremoto y maremoto de mayo de 1960 que destruyó por completo la industria.

Pasado y presente ferroviario en imágenes

Expreso del Recuerdo saliendo de estación Valdivia con destino a Antilhue. 2016.





Detención de la locomotora 620 con Tren del Recuerdo en la estación de Huellethue. 2016.





En estación Antilhue la locomotora 620 realiza maniobra de inversión en la *pera* del recinto. 2010. (Ver diagrama pág. 40).



Convoy perteneciente al Museo Ferroviario Pablo Neruda de Temuco traccionado por locomotora 820 realizando maniöbras de inversión en Antilhue.







Arriba: Huellehue en la época de la construcción del ferrocarril. Año 1897.
Abajo: Solitaria estación en 1995.

HUELLELHUE



Esta pequeña estación, al igual que en sus orígenes, es parada obligada para el Tren del Recuerdo ya que sus pasajeros hoy descienden de los coches atraídos por los productos gastronómicos de las señoras de Pishuinco. Imágenes de c1955 y 2015.



Arriba: Estación de Antillhue anterior al terremoto de 1960.
Andenes de la estación con tren local a punto de partir en dirección al Ramal a Valdivia, c1970.



Andenes y líneas de Purey. Solo quedan estos vestigios sin ninguna construcción que haya sobrevivido a la destrucción.





Los Lagos se formó en la última década del siglo XIX a la vera de la línea férrea, con las familias de más de 700 obreros que trabajaron en las obras de construcción del cercano túnel Los Venados. Fotos, de los años sesenta y de abril de 2018.

LOS LAGOS



Puente Collilefú sobre el estero del mismo nombre que unía los recintos del ferrocarril Collilefú – Riñihue. La estación se encontraba en el actual centro de la ciudad de Los Lagos. Fotos de c1970 y abril 2018.





Túnel Los Venados situado a la salida sur de la estación de Los Lagos. Su construcción fue el mayor desafío que se enfrentó en el despliegue de este ferrocarril. Esta es la boca norte en 1887.



Estado actual del túnel Los Venados: Boca norte y boca sur. Abril 2018.





Estación de Lipingue emplazada justo antes del puente sobre el estero del mismo nombre. Fue un centro de acopio de madera y ganado que se embarcaba en su antiguo patio de carga. Abril 2018.

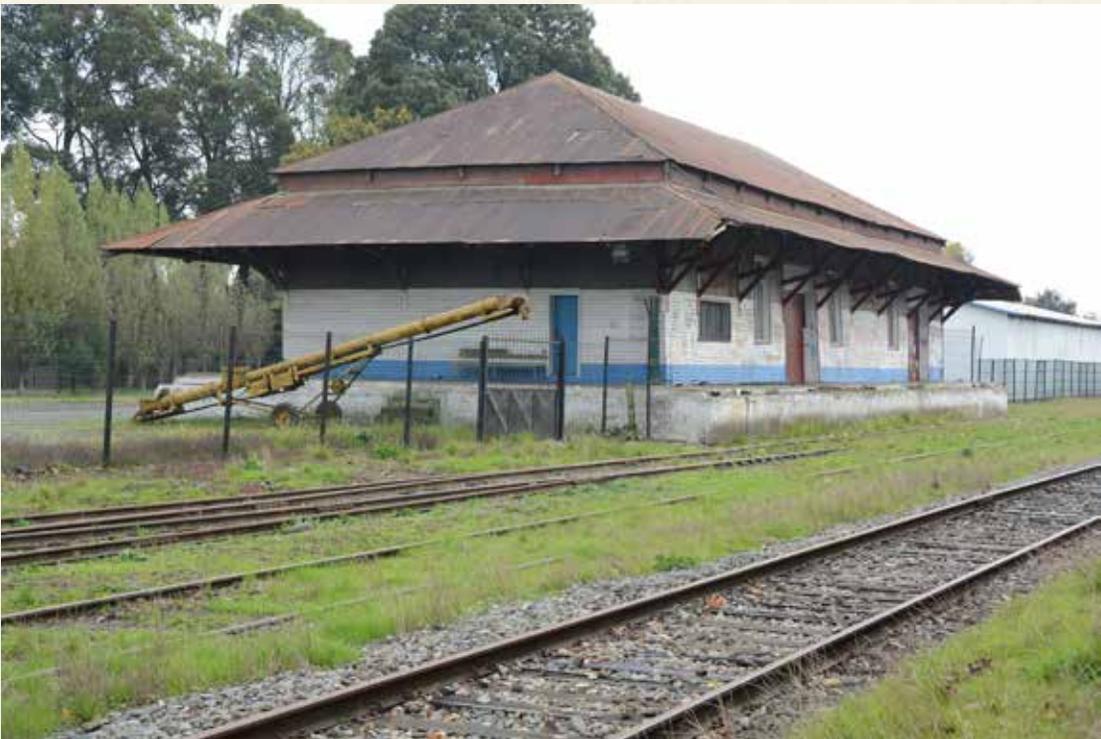


Abandonada estación de Reumen construida después del terremoto del año 1960. Formó parte de un grupo de estaciones que fueron construidas con fondos del Programa de la Alianza para el Progreso. Alicaída imagen de un recinto que no vé trenes por meses. Abril 2018.





Dos trenes con trabajadores e ingenieros en las faenas de construcción de la vía en Paillaco. 1897.



Bodega de la estación de Paillaco, en buen estado de conservación por estar ocupada por particulares. Abril 2018.



Pichi Ropulli fue un centro neurálgico en los inicios de la construcción del ferrocarril entre Valdivia y Osorno. Hoy la estación está en estado de abandono negligente. Imágenes de c1980 y abril 2018.





Pequeña estación, casi un paradero emplazado en un despeje de la selva valdiviana. Hoy es sólo un solitario recodo recto en el serpenteo de la línea férrea. Abril 2018.





Rapaco como otras estaciones es una muestra del ocaso del ferrocarril en la zona. Dejadas a su suerte cuando ya no importan, incluso a sus dueños, la Empresa de Ferrocarriles del Estado.





Trenes de carga con tracción a vapor en estación La Unión, en 1971. La otra imagen es de abril 2018.



La imponente estación de La Unión en dos momentos conservando su línea constructiva. Imágenes de c1930 y abril 2018.



Estación de madera de Trumao en los años ochenta y el espacio actual sin el edificio en abril 2018.





La estación-puerto de Trumao tuvo gran actividad hasta las primeras décadas del siglo XX. Fue perdiendo su protagonismo progresivamente hasta quedar en un punto de paso en la Red Sur. c1930 y abril 2018.





Estación Caracol en medio de los campos trigueros en las proximidades de Osorno, abril 2018.





Alicaída Estación Chacayal sin sus andenes, corrales y desvíos, actualmente en desuso. Abril 2018.



Antigua Estación de Osorno;
hoy restaurada como biblioteca municipal. Abril 2018.







Nueva Estación de Osorno construida con posterioridad al terremoto de 1960. Abril 2018.





Elevación del frente hacia los andenes de la estación de Osorno que data de 1917, construida luego que la primera y pequeña estación de madera se incendiara. Abril 2018.



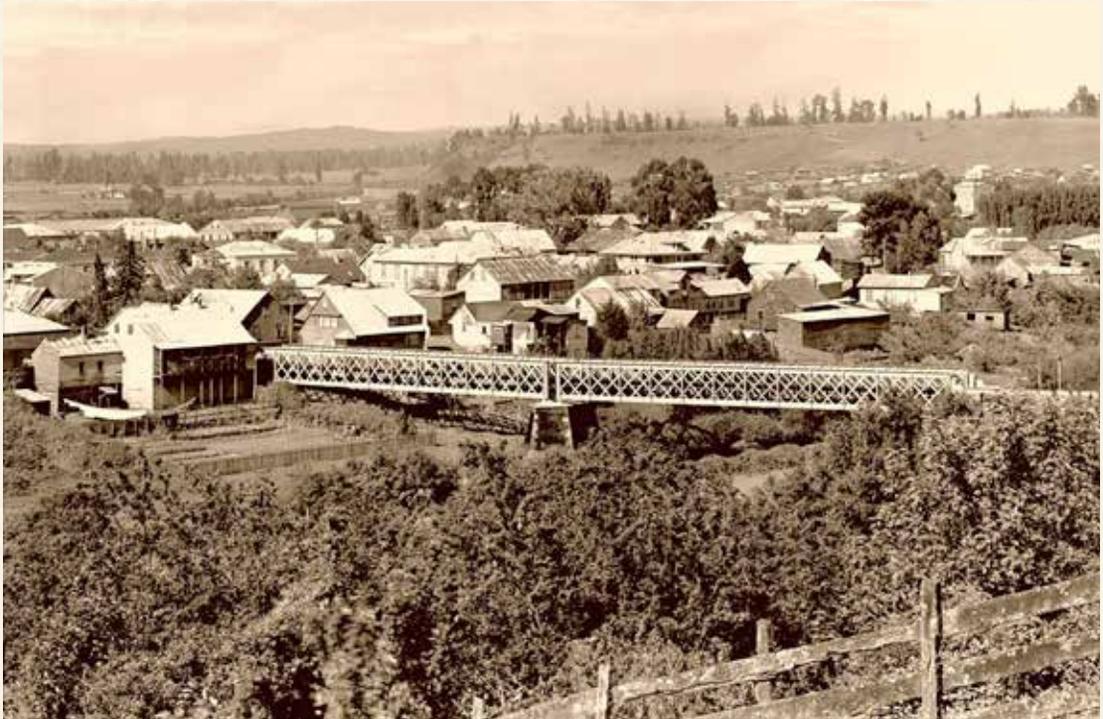


Detalle con las cerchas recuperadas en la restauración de la antigua estación de Osorno. Abril 2018.





Estanque y caballo de agua en la salida sur de la estación de Osorno. (abajo) Ruinas de las edificaciones de la casa de máquinas y maestranza de Ovejería. Este recinto albergaba vastas instalaciones que pretendían convertirlo en el más importante centro ferroviario de la zona sur del país. Abril 2018.



Postal que muestra el puente Damas en la entrada norte a Osorno. c1920.



Vestigios del acceso al antiguo puente sobre el río Damas de la línea férrea proveniente del norte; luego se produjo el cambio del trazado para evitar el paso de las vías por el centro de la ciudad de Osorno. Abril 2018.

Bitácora de la visita del Ingeniero Enrique Labatut al FF.CC. en 1896

Al terminar la obra mayor de esta sección, el ingeniero Enrique Labatut recorre en el verano de 1896 los trabajos, describiendo así parte de la nueva vía:

“Al presente se encuentra terminada la línea férrea que une el punto llamado Pichi-Ropulli con la ciudad de Osorno y que forma la continuación de la gran línea de Valdivia al sur, o más bien dicho, es un trozo intermediario de 68,100 metros de longitud entre la última ciudad nombrada y Puerto Montt.

El ferrocarril que pasamos a describir es seguramente, y sin discusión, la más hermosa línea férrea de toda la República. Supera a todas las construidas hasta hoy día bajo todo punto de vista; trazado, construcción, magnitud de las inmensas obras de arte, puentes, cortes, terraplenes y finalmente, belleza incomparable del paisaje que recorre.

Sin duda que son muchas las personas residentes en esta que hayan visitado esa línea y sería de desear que muchas lo hubieran hecho para que se convencieran plenamente de lo que decimos. Con una simple ojeada en el mapa se nota que este ferrocarril es el más austral de Sud-América por consiguiente, es fácil darse cuenta de las dificultades que ha sido necesario vencer para construir esta obra, en esas regiones tan apartadas de los grandes centros del país, donde son tan costosos los trasportes de todo el material necesario para su ejecución.

La realización de esta magna empresa ha sido llevada a cabo gracias a la actividad desplegada por don Manuel Ossa, contratista de la línea, siendo jefe de la inspección técnica por parte de la Dirección de Obras Públicas, el ingeniero don José Antonio Vadillo.

La línea será definitivamente entregada a la Dirección General de Obras Públicas a mediados del presente mes de febrero venciendo el contrato solamente en abril próximo; de modo que el contratista se adelanta dos meses a las condiciones estipuladas. Según nuestros datos don Manuel Ossa, es el único que ha podido hasta ahora realizar sin tropiezo un contrato tan importante de construcciones de ferrocarriles y llevarlo a cabo con la perfección exigida, lo que seguramente hace alto honor a un contratista chileno.

En verdad es digno de admiración el trabajo realizado durante poco más de tres años de constante trabajo; es preciso imaginarse lo que es haber removido más de tres y medio millones de metros cúbicos de tierra como ha sucedido allí; con desviaciones de ríos y esteros de no poca consideración; construir un gran número de puentes, alcantarillas machones de concreto los unos y tubulares de fierro rellenos de concreto los otros, en ríos donde la profundidad de las aguas no bajaba de 7 a 10 metros y con vertiginosas corrientes; se encuentra también en esta línea inmensos viaductos de madera o lo que se llama pilotaje, en curva, y de una construcción elegante y firme.

Pasamos a dar una descripción completa de esta línea, que hace poco hemos visitado y recorrido en toda su extensión.

El trazado primitivo de los ferrocarriles de Valdivia al sur forma parte del estudio que el ingeniero don V. Aurelio Lastarria hizo desde el año 1884 a 1887; se divide en dos secciones: la primera de Valdivia a Pichi-Ropulli, la cual está en vía de construcción por el contratista señor Adolfo Nicolai, la segunda, la de Pichi Ropulli a Osorno ya terminada.

Es probable que en el próximo año se inicien los estudios de Osorno a Puerto Montt, último tramo del ferrocarril central de Chile en el sur.

El trazado de la segunda sección ha tenido importantes modificaciones sobre el estudio primitivo del señor Lastarria, sobre todo en la parte comprendida entre la ciudad de Osorno y el río Pilmaiquén, y también una, aunque no tan importante entre La Unión y Pichi Ropulli.

El klm. 0 comienza pues en el punto llamado Pichi-Ropulli, situado en medio de inmensos bosques tupidos de árboles gigantescos; saliendo de este punto la línea recorre la falda de varios cerros donde se notan cortes y terraplenes bastante importantes a uno y otro lado de la vía siempre bosques impenetrables; se ven hermosos robles de dimensiones colosales y un sin número de otras clases de árboles y arbustos; la vegetación en estas comarcas no tiene igual en el resto de Chile.

Llegando al km. 15.200 nos encontramos con el primer puente de acero de 25 metros sobre el río Llollehue, que la línea atraviesa tres veces a causa de las sinuosidades del río, y en efecto en el km. 17,800 se encuentra el segundo puente, de tres tramos y de 130m de longitud, igualmente de acero en fin, en el km. 22,400 el tercer puente sobre el mismo río y de 44 m. En el klm. 24,400 se encuentra la ciudad de La Unión, pueblo de dos mil quinientos habitantes muy pintoresco visto desde la estación del ferrocarril.

Varias fábricas establecidas, casi todas de industriales alemanes forman la mayor parte del comercio de esta localidad y la cual seguramente perderá su importancia cuando esté terminada toda la línea entre Valdivia y Osorno, pues que pasará a ser una simple estación intermedia.

La línea sigue de La Unión al sur en dirección bastante recta, la vegetación como es natural es hermosa en esas regiones, se ven grandes potreros y los bosques ya desaparecen. Llegando al klm. 29,400 encontramos el Río Bueno sobre el cual se ha establecido un hermoso puente de acero y de 110 mts. de longitud, que descansa sobre dos pares de tubos de metal y rellenos de concreto y sobre dos estribos también de concreto.

Saliendo del puente y a continuación de éste, se encuentra el primer viaducto de madera de 600 metros de longitud; es una construcción a la vez sólida e importante, que presenta toda clase de garantías para la seguridad del tráfico. Entre este último río y el Pilmaiquén que le sigue es donde se encuentra el corte más inmenso, puede decirse de todos los ferrocarriles chilenos. En efecto, el movimiento de tierra ha sido para este corte de unos 333 mil metros cúbicos y tiene una longitud de cerca de 800 metros en curva llegamos al puente sobre el río Pilmaiquén; klm. 23,450, exactamente igual al del río Bueno con la única diferencia que descansa sobre magníficos machones todo de concreto, imitando la piedra canteada, en lugar de tubos rellenos. Estos machones han dado mucho trabajo al contratista a causa de que las dificultades de ejecución han sido muy grandes, pues las creces de los ríos del sur en invierno son considerables y las corrientes muy fuertes.

Aquí del mismo modo que en el puente anterior se encuentra a continuación otro inmenso viaducto o pilotaje de madera de 800 mts. de longitud, igual en construcción al que existe pasando el puente del río Bueno.

La línea sigue casi paralelamente el río hasta llegar a la estación de Puerto Nuevo en el klm 37,100 situado sobre el mismo río Bueno, y es por donde actualmente se hace el tráfico para comunicarse con Osorno. En efecto, bajando este río y a un klm y medio se encuentra el puerto de Trumag donde llegan los vaporcitos de la compañía Sudamericana y de la Asociación de Armadores, que salen de Valdivia como en Puerto Nuevo, existe un muelle bastante adecuado, a veces los vapores llegan hasta este mismo punto para desembarcar la carga para el ferrocarril. Puerto Nuevo será pues, una estación de gran importancia una vez establecido el tráfico entre Valdivia y Osorno.

En el klm. 43,100 se encuentra otro puente metálico sobre el río Cuinco de un solo tramo y de 37 mts. En todo el trayecto entre Puerto Nuevo y Osorno la línea que se compone de largos tramos en recta y grandes curvas está a la fecha totalmente terminada y cerrada en toda su extensión; el lastre que se ha empleado es de muy buena calidad y la línea es sumamente suave.

En fin, llegando al klm. 60,850 encontramos un hermoso viaducto de concreto sobre la quebrada de Pilauco a la entrada de la ciudad de Osorno; desde aquí se descubre un agradable panorama de la ciudad y de sus verdes campos de los alrededores. 150 mts. más allá del viaducto está el puente sobre el río Damas, en curva, y de 100 mts. de longitud compuesto de dos tramos.

Pasado este punto se penetra en la misma ciudad de Osorno. La línea sigue una calle importante de la ciudad (calle Ramírez) hasta llegar a la estación de término que es en el klm. 68,100.

Tal es la longitud total de esta línea que es como hemos dicho, la más hermosa y la mejor concluida de toda la República; una línea que puede servir de modelo para todas las futuras y para las que están en vías de ejecución.

El tiempo empleado en toda la obra ha sido solo pues de más de tres años, menos las estaciones y dependencias que no se han hecho, debido a que no fueron incluidas en el contrato, pero que se construirán dentro de poco una vez recobrada la línea.

La línea Decauville empleada en los trabajos; ha sido de 27 kms por mitad de 0.60 m y 0.50m con 300 carros de medio y tres cuartos metros cúbicos.

La albañilería de las obras de arte ha sobrepasado de 30 mil metros cúbicos y casi toda de concreto, en esto está comprendido un puente de arco para paso superior con diámetro de 10 metros.

Esto es lo que al correr de la pluma podemos decir por ahora de la magnífica línea de Pichi Ropulli a Osorno y terminamos nuestra narración felicitando calurosamente al contratista don Manuel Ossa por el empeño y la actividad que ha sabido desplegar para realizar esta hermosa empresa, como asimismo a los ingenieros del gobierno que dirigieron el trabajo".



Imaginario y Realitario de los Trenes del Sur de Chile

Sergio González Rodríguez

Estos conceptos, que pueden aparecer difíciles y demasiado académicos son pertinentes, de aplicar en el mundo del ferrocarril y de su expansión en el país en los siglos pasados, porque en la intencionalidad de las decisiones que les dieron origen y desarrollo, no solo había fundamentos racionales –económicos y políticos– sino, además, una motivación que incluye factores emotivo-afectivos en una expresión de horizonte a alcanzar en la concepción del país que se deseaba construir y de la región que se quería instituir en la zona sur y austral del territorio no asimilado del todo a la nación. El ferrocarril es una herramienta poderosa para asegurar la integridad territorial y para llevar las ideas de la Revolución Industrial y de la Ilustración a los confines donde los rieles llegasen. Esa representación es parte del imaginario del siglo XIX y sus derivaciones son parte del realitario resultante en el siglo XX y en el actual.

Los trenes de antaño y los de ahora son parte de una huella de memoria y de un anhelo de recuperar algo perdido que ha quedado atrás sin nuestra venia, sin saber cómo se difuminaron y nos privaron de ellos subrepticamente. De esta manera se nos hace comprensible porque el ferrocarril que aportó vida a los pueblos y ciudades del país, hoy es parte del imaginario y/o del realitario de quienes anhelan su regreso. La expresión de deseo de conexión instrumental, de conectividad efectiva que supere el aislamiento y las soledades cívica y territorial, a la vez; y de construcción de vínculos simbólicos con un universo cultural en que las comunidades y personas se sienten parte de un destino cultural común. El ferrocarril permitió y, ese es uno de sus designios, conformar una comunidad imaginada¹ en la cual sentirse parte de un todo. Estos conceptos, nos permiten comprender la raigambre e importancia que intersubjetivamente atribuimos al ferrocarril.

Lo real imaginado y lo imaginado real ²

En el espacio simbólico de la cultura compartida la interpretación de los hechos ocurre a través de imágenes y metáforas que al ser socializadas logran una materialidad, una objetivación, constituyendo una referencia común donde las dimensiones de lo real imaginado y lo imaginado real se naturalizan en percepciones de un realitario. Es allí donde se comparten interpretaciones intersubjetivas en que se constituye la apreciación de una realidad compartida. Así, la realidad modelada colectivamente es reconocida y apropiada, naturalizándose como un signo de identidad. Esta pertenencia implica un elemento del realitario en que las personas construyen de manera directa su relación con el todo social (la idea de sociedad) y las interacciones a nivel comunitario en el espacio intermedio y cotidiano³. Así, el realitario es una suerte de contrapunto del imaginario.

En efecto, la noción de Realitario es una derivación de lo que llamamos Imaginario en ciencias sociales. Ambas nociones son propias de la Modernidad. Refieren la centralidad del individuo y la ampliación de los horizontes de lo posible, tanto a nivel individual como colectivo. El Imaginario permite la intensidad de los anhelos, motivaciones y expectativas tanto en sus relaciones objetales como en lo que quieren las personas hacer de sí mismas en el medio social. Una expansión de los márgenes y la aventura de explorar nuevas dimensiones de lo humano y lo social. Por su parte, el realitario se constituye en el espacio en que se confrontan de manera subjetiva e intersubjetiva los deseos y expectativas en un espacio de verdad personal y colectiva en que se resuelve su corporalidad en la experiencia. Un espacio de negociación activa, a nivel simbólico, en que los contenidos se vivencian con otros individuos y, también, para otros en conformación de contenidos de identidad modelados desde la alteridad, es decir, al ser confrontados con otros. Así, en el caso del tren, su presencia y ausencia conviven como un objeto de evocación y de deseo en la memoria compartida. Se destaca una sociabilidad común y una huella comunitaria como espacio de encuentro y de memoria. El tren es una metáfora de vida colectiva en el realitario compartido y de apertura a la libertad individual en el imaginario personal.

Ambos conceptos están en el territorio del self, -del yo viéndose a sí mismo- de modo, que se constituye en un espacio de reflexividad – no necesariamente de racionalidad- de autoimagen y proyección del yo hacia su medio y contextos significativos. Por tanto, esta noción, implica la congruencia en lo que estoy dispuesto y disponible para asumir como parte de lo que soy y quiero validar en mi medio social. De este modo, implica una negociación vicaria en el terreno de lo subjetivo en que se puede valorar, sopesar, medir, calcular, razonar, proyectar, anticipar consecuencias que permitirán o no que la compuerta de los deseos y expectativas se conviertan en acciones y experiencias compartidas en el plano social y colectivo. Como señala Mead, esta autoconciencia nos refiere a la noción de sí-mismo que se desarrolla en un individuo determinado como resultado de las relaciones que este último mantiene con la totalidad de los procesos sociales y con los individuos que allí participan. De este modo, el individuo se experimenta en su devenir en un constante y activo suceder con otros, en que sus grupos de pertenencia y de referencia forman parte de la trama de significados compartidos que se constituyen en criterios de realidad y de convivencia. Como señala Mead “el sí-mismo en tanto objeto para sí, es esencialmente una estructura social y nace en la experiencia social”⁴. Esta condición entrega forma y viabilidad a los contenidos subjetivos que adquirirán objetividad social en los comportamientos y en las experiencias demostrables para los otros significativos. Este es el espacio del realitario en que lo imaginado o ensoñado se constituye, con los procesos de filtros respectivos, en una gramática social compartida que aporta los espacios de libertad y, también, los límites para los repertorios conductuales de los individuos en su medio sociocultural.

El constructo realitario es una continuidad complementaria de significado inverso a

la noción de “Imaginario” de Jacques Lacan. Se refiere a los contenidos cognoscitivos internalizados por los individuos que permiten actuar y operar en el mundo fáctico con criterios de efectividad, de acuerdo, a las claves culturales reproducidas por quienes pertenecen a un mundo de significaciones compartidas. Esta noción permite entender los actos instrumentales que las personas efectúan en los espacios sociales comunes, asegurando una complementariedad y economía de esfuerzos en la cotidianidad. Al entender que lo que normalmente llamamos realidad sería el resultado de una especie de entrecruzamiento entre lo instrumental - fáctico con lo simbólico y lo imaginario (Lacan) ambas nociones son anverso y reverso de una trama mediatizadora del comportamiento individual y colectivo. De este modo, podemos deducir que “insinuada en la percepción misma, mezclada con las operaciones de la memoria, abriendo alrededor de nosotros el horizonte de lo posible, escoltando el proyecto, el temor, las conjeturas, la imaginación es mucho más que una facultad para evocar imágenes que multiplicarían el mundo de nuestras percepciones directas; es un poder de separación gracias al cual nos representamos las cosas alejadas y nos distanciamos de las realidades presentes⁵. Allí reside la fuerza de los planos o dimensiones en que se conforman los criterios de lo deseable y de lo viable, de lo posible y del cómo colonizar nuevas fronteras en la identidad y, por lo tanto, la recreación del sí mismo y de un posible nosotros.

Hemos dicho que existe una contraposición entre imaginario y realitario. En verdad, es una complementariedad dialéctica en que a partir de la instalación de los contenidos de los imaginarios se desarrollan, consecuentemente y como reverso, signos propios del realitario para la decantación de las experiencias intersubjetivas que determinan los comportamientos. Así se constituye un diálogo de convergencias y divergencias entre individuo y cultura. De este modo, la explosión de los anhelos, deseos y expectativas colectivas que pueden inundar de contenidos los imaginarios modernos son normalizados y estandarizados en las compuertas de los realitarios que canalizan los comportamientos y experiencias de las personas en los diversos afluentes de lo público. En este sentido es importante el papel que cumplen las comunidades simbólicas que dinamizan los contenidos de sus realitarios con claves culturales específicas. Este es un territorio de tránsito y transformación normalizadora en que los deseos se transforman en signos compartidos y asumibles por las comunidades de pertenencia de las personas en sus diversos nichos micro-culturales. Así el realitario refuerza la idea de un imaginario colectivo que contrae y expande, al mismo tiempo. Posibilita la expresión de expectativas y aspiraciones como concreción del deseo e intereses y, por otra parte, modela y conforma de acuerdo a los esquemas en que el ojo social reproduce los límites de lo posible.

En sentido general, los trenes son un espacio simbólico del imaginario que irrumpe en el realitario de las comunidades que los convierten en una expresión de deseo asociado a la extensión del sí mismo. El ferrocarril es una forma de conectividad y de salida a mundos diversos y abiertos en el imaginario de cada cual. Los trenes nos permiten conocer

el estar fuera y, a su vez, volver al estar dentro en los espacios de la cotidianidad, en una dialéctica que se constituye en el realitario compartido.

De esta manera el ferrocarril ha sido una concepción de encuentro con el todo social (el país, la nación, el centro y norte del país), de vínculo con una imagen republicana y totalizante y, por tanto, de pertenencia para las comunidades, los pueblos, las pequeñas y grandes ciudades que se forjaron con la conexión que les entregaba el tren con ese país imaginado. El ferrocarril traía el país mediante los visitantes, las mercancías, las noticias de los periódicos, los libros, las conversaciones y las seguridades simbólicas que llegaban a los andenes de cada lugar, pueblo y ciudad del sur de Chile. Era el país ilustrado el que arribaba en esos convoyes al país de las lluvias. Esto significaron los ferrocarriles para la nación por décadas en los siglos XIX y XX hasta que decayó su protagonismo. Un cordón umbilical con una realidad distante que se hacía próxima en esta cinta transportadora que prometía la ilusión del progreso y la conexión con un imaginario republicano y moderno.

El Sur de Chile: la extensión ferroviaria de un país imaginado

Entre las razones para la construcción del Ferrocarril de Valdivia a Osorno encontramos diversos factores que se sustentan en lo económico, lo político y la propia concepción para la idea de país prevaleciente en la élite en los últimos lustros del siglo XIX. Los factores son diversos y complementarios en este imaginario que se expande y valida colectivamente. Así, la integración del país proyectado en un imaginario común que se busca concretar se expande y valida en la población, venciendo obstáculos y logrando legitimidad a pesar de los reveses y contratiempos en un realitario de percepciones compartidas. Entre estos factores que se convierten en objetivos de acción encontramos:

- Promover la integración de los territorios al sur de la Araucanía asegurando y fortaleciendo la presencia del Estado en los territorios al sur del río Toltén. Esta vasta zona se incorpora a la economía del país permitiendo su desarrollo maderero, agrícola y ganadero. Para ello el Estado realiza remates de extensos predios de tierras fiscales con la esperanza de obtener beneficios que serán reportados a sus dueños por el ferrocarril. El retorno de las inversiones realizadas con altos precios y con un sistema de pagos convenientes de estos terrenos fiscales en los remates de extensas fajas de tierras se verían retribuidos por la cercanía del ferrocarril.

- La necesidad de poblar los territorios indómitos y silvestres que requerían de los afanes civilizadores de las nuevas industrias que fortalecerían los esfuerzos de una economía agro-silvo-forestal.

- Aportar de un atractivo evidente para asegurar la permanencia y el éxito económico-comercial de la migración europea asentada en estas latitudes.

- Superar el aislamiento de estos vastos territorios que solo estaban comunicados por mar, a través de líneas de vapores nacionales e internacionales. Esta realidad era similar

Tren de época -operado por la Asociación del Patrimonio Ferroviario de Valdivia- detenido en la estación de La Unión. 2016.



para toda la extensa zona al sur del Bío-Bío durante el siglo XIX.

- El ferrocarril proyectado en continuidad por la hondonada de los valles centrales. Así, se construyó el ferrocarril con un trazado que no significó grandes movimientos de tierras y obras de arte mayores, prácticamente, sin túneles que encarecerían y demorarían las obras. Sólo se construyó uno en la salida sur de Los Lagos, el túnel Los Venados. Los puentes que sortean los numerosos ríos fueron las obras mayores a proyectar y realizar. En esta geografía eran ineludibles, solo quedaba buscar los pasos más propicios para sortearlos.

- Se optó por la línea más corta en extensión, pero al mismo tiempo, sin dejar fuera los asentamientos y localidades para la época más poblados como San José de la Mariquina, La Unión, Osorno y Valdivia (que quedó como ramal). La mayoría de las otras localidades se desarrollaron y crecieron a la vera del ferrocarril y gracias a su impronta surgieron, es el caso, de Máfil, Antilhue, Pishuinco, Hellelhue, Los Lagos, Paillaco, Reumen, entre otras.

Valdivia como un Polo de Desarrollo

Es sintomático de una voluntad desarrollista dotar y aprovechar los impulsos de Valdivia como centro irradiador de industrialización, para en la segunda parte del siglo XIX impulsar un desarrollo catalizado por una migración alemana de carácter ilustrada que contaba con formación en oficios y profesiones aplicadas, además, de algunos capitales para generar las inversiones en pequeñas industrias que irían creciendo en su actividad.

Estas dos condiciones significaron una notoria diferencia con las siguientes oleadas de migración alemana que posteriormente se localizaron en torno al lago Llanquihue que no tenían un perfil técnico adecuado y eran migrantes sin recursos tangibles propios. Junto a ello, la ubicación geográfica que le permite contar con una ruta fluvial y un puerto cercano permitió a pesar de las distancias, desde tiempos iniciales, la conexión con el resto del país y el mundo.

Los impulsos del desarrollo industrial requerían del ferrocarril. El incremento de los negocios en torno a la curtiembre, cervecerías, agricultura, procesamiento de maderas y aserraderos, astilleros, maestranzas, junto a la pujanza y vitalidad de una zona que continuaba teniendo una vocación de apertura al mundo, nos aporta la imagen en espejo, de que se constituye en torno a la ciudad y sus zonas de influencia un polo de desarrollo con expectativas industriales y comerciales evidentes, en lo instrumental; y, con capacidades ilustradas y una asentada noción de progreso, en lo simbólico. Ello llevo en pleno siglo XX a intensificar esta afirmación de la vocación industrial de Valdivia y de su zona de influencia con nuevos proyectos desarrollistas. Así, se impulsa en el puerto de Corral, a principios del siglo XX, un megaproyecto para la época, con la principal siderurgia de Suramérica. Es una decisión arriesgada porque se localiza a distancia importante de los centros que utilizarían el fierro producido en los altos hornos de Corral y no se contaba con carbón en las inmediaciones para alimentarlos. Se consideraba utilizar como energía la madera del bosque nativo. Este proyecto daría mayores bríos a una región pujante y activa, que contaba con los elementos necesarios para fortalecerse como polo de desarrollo. Más adelante, como iniciativa de ciudadanos destacados y de mecenas valdivianos a mediados del siglo XX se crea la Universidad Austral de Valdivia, con la misión de formar los profesionales y técnicos que esta región requería en su matriz desarrollista. Las diversas dimensiones de la teoría de los polos de desarrollo se concretaban, independientemente de los resultados dispares alcanzados. El proyecto de un foco irradiador de desarrollo requería de un ferrocarril activo que conectará los centros productivos de la macro-región y permitiera asegurar conectividad con el centro del país.

Osorno y su identidad ferroviaria

El emplazamiento y diseño del parque ferroviario de Osorno es monumental y de extensiones considerables. Podríamos pensar que se planificó para ser el más grande centro ferroviario para la zona austral. Las dimensiones de los recintos y patios ferroviarios ocupando grandes llanuras y en el centro de la ciudad así lo atestiguan. No obstante, el desarrollo del sistema ferroviario sucesivo no se condice con esta decisión. Osorno no aparece como un nodo que cumpla esta promesa inscrita en el despliegue de infraestructura e inversión ferroviaria. De hecho, las instalaciones ferroviarias de Osorno sugieren que aquí se concentraría la gestión y tareas del ferrocarril y no en la estación terminal de Puerto Montt. Pero algo sucedió que se encogió o desvió la voluntad inicial. Osorno

quedó como la gran promesa de ser el foco de la operación ferroviaria del sur de del país. En el realitario se deconstruyó la posiblemente proyectada intención inicial, no llegando a ser factor singular para constituirse en una ciudad de carácter ferroviario, tal vez, por otras características en que se fundamentó el desarrollo de la ciudad y su Región.

Macro-región patagónica aspirando a tren trasandino

Los relacionamientos habituales e informales por los pasos cordilleranos a través de Los Andes dieron la imagen de una región llamada a integrarse y complementarse a ambos lados de la Cordillera. Los intercambios comerciales, los movimientos de ganado vacuno y la trashumancia practicada por la población indígena reforzaban la perspectiva de contar con vías de integración. En este caso con una ruta transversal que uniera el Pacífico y el Atlántico. Y de este modo también las costas suramericanas con Europa y Norteamérica. Así, la idea de un ferrocarril es consistente con esta perspectiva que se vería reforzada con la necesidad percibida de contar con un paso, más seguro, de menor altura y con menos problemas climáticos que en el centro del país que se veía, a la inversa, permanentemente en invierno interrumpido por estas razones. Este es el Ferrocarril Trasandino por Juncal construido por los Hermanos Clark. De esta manera se contaría con una vía ferroviaria alternativa y más amigable. No obstante, el proyecto y la ruta que se diseñó presentaban grandes cualidades escénicas, pero se constituían en un portento de obstáculos que desafiaban al sentido común. La no correspondencia entre un imaginario escénico con las condiciones aterrizadas propias de un realitario constructivo significó la imposibilidad, para la empresa privada, de concretar el proyecto. Solo se avanzó como ramal de trocha métrica desde Los Lagos en la Red Central, con su propia estación anexa (Collilelfu) hasta las orillas del lago Riñihue. Las proyecciones eran atravesar el lago Pirehuico (sección chilena) y el lago Lascar (sección argentina) para arribar a San Martín de Los Andes. Una odisea para la época en un paisaje inigualable. El ferrocarril proyectado estaba pensado para un escenario que resaltaba por lo panorámico más que por lo efectivo. De hecho, habría sido el ferrocarril turístico más atractivo de Suramérica. A veces, los despliegues del imaginario, por cierto, superan las condiciones que el realitario puede concretar.

Arterias de la modernidad: Ríos y Rieles

La conexión primigenia de la macro región se realizó, a nivel masivo de la carga y personas, por las rutas fluviales de los grandes ríos que funcionaban como arterias de conectividad en la región. Esto se vio complementado y, permitiendo un mayor flujo, con la llegada del ferrocarril que aseguro el transporte sin grandes trasbordos al centro y norte del país.

La identidad constituida en torno a las rutas fluviales entró en un primer momento en



colisión con la llegada del ferrocarril que se percibió, por algunos sectores, como una amenaza al protagonismo de los vapores y puertos que eran las verdaderas arterias de conectividad al no existir caminos transitables la mayoría de los meses del año. Posteriormente, se combinaron estos dos modos para prevalecer el ferrocarril en la medida que aseguraba el transporte directo de las cargas al centro del país. El terremoto y consecuente maremoto, en 1960, terminó por cerrar el puerto de Corral y los muelles de transbordo de mercancías. No sobrevivieron los pequeños vapores que surcaban los ríos, ni en funciones turísticas. El tren pierde sus vestigios de presencia en la década de los años 80 y con la retirada de las locomotoras a vapor se retiran los trenes de los ramales en una agonía que se apaga a principios del último tercio del siglo XX. Una forma de viajar y de conectividad que se había refugiado en los ramales del sur de Chile se va para siempre.

A modo de Epílogo

La construcción del ferrocarril del sur de Chile tuvo signos de epopeya. Consistió en despejar para la faja de vía terrenos que eran verdaderas selvas y así poder desplegar los rieles en extensos tramos que significaron, entre otros factores, severos trabajos en condiciones extremas, reunir empréstitos para inversiones considerables y afrontar los obstáculos de una geografía expresiva y exuberante. Entre los tramos más difíciles encontramos los del cruce del río Malleco hasta Pitrufquén y el reseñado aquí, desde Valdivia a Osorno. Conformaron parte sustantiva del imaginario a conquistar que con tecnología de fines del siglo XIX se proponía constituir una columna vertebral que articulara al país integrando estos territorios aislados secularmente. Pareciera que su finalidad ya se cumplió después de casi un siglo de operación. Este imaginario se concretó con dificultades, aciertos y errores que convergieron en un realitario que tuvo su última prueba de fuego -no salvada- en los intentos de reflotar el ferrocarril entre Temuco y Puerto Montt entre los años 2005 y 2007. Los desaciertos de gestión y la escasa respuesta alcanzada hicieron sucumbir el entusiasmo y truncó la intención de recuperar esta infraestructura que fue parte de un sueño colectivo. Hoy nuevamente, queda a la espera de ser actualizado este imaginario compartido. El tiempo y los designios de un nuevo realitario lo volverán a poner en la ineludible agenda de inversión en bienes públicos. Por ahora, en tiempo de espera activa, debemos valorar y resguardar este patrimonio para no ser cómplices ante el olvido y la negligencia obsecuentes. Recrear el imaginario del tren del sur de Chile es preservar la memoria de un país que tiene forma de tren.



1. Según el concepto de Andersen, B. (1993). Comunidades Imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo. Fondo de Cultura Económica. México.
2. Adaptado de González, S y Montealegre, J. (2017) "Imaginario y Realitario: juego social en la prisión política". Revista Gravidia. Sociedad Chilena de Psicoanálisis. Vol. VI. N°1. pps. 61-71. Santiago. 3. González, S. (2006). Nuevos Imaginarios de la Ruralidad en Chile. En: Revista Chilena de Antropología. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Chile. N°18. pps.9-30. Santiago.
4. Mead, G. H. (1934). Mente, persona y sociedad. Ed. Paidós, Buenos Aires, p.119.
5. Starobinski. (1974). Los imaginarios sociales, memorias y esperanzas colectivas. Nueva Visión. Buenos Aires. Pps.173-174.



Las imágenes históricas que hemos reproducido nos han sido facilitadas por:

Museo Histórico y Antropológico Mauricio Van de Maele
de la Universidad Austral de Valdivia.

Centro Cultural El Austral de Valdivia - Centro Cultural La Unión.

El registro fotográfico del actual estado de las instalaciones y recintos ferroviarios
entre Valdivia y Osorno fue realizado por Miguel Dávila y Derek Hyland
a fines de abril de 2018.

Hemos complementado esta iconografía con fotografías
de Nelson Beseler y Álvaro Parraguez.

Nuestro agradecimiento al Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes, FONDART,
de la Secretaría Regional Ministerial de las Culturas, las Artes
y el Patrimonio Región de Los Ríos. Convocatoria 2018.

A todos ellos nuestro reconocimiento y gratitud.