



**EL EFECTO DEL FERROCARRIL EN LA GENERACIÓN DE NUEVAS FORMAS
URBANAS EN TORNO AL RAMAL VALDIVIA ANTILHUE**

TESIS PARA OPTAR AL GRADO DE MAGISTER EN PATRIMONIO

Evelyn Millar Prieto

Profesor Guía: Eduardo Emparanza Monreal

Valparaíso

Julio 2018

ÍNDICE

Resumen / Abstrac	2
INTRODUCCIÓN	3
i. Pregunta e hipótesis de investigación	3
ii. Metodología	4
iii. Objetivos	4
a. Objetivo general	4
b. Objetivos específicos	4
iv. Justificación de la pregunta de investigación: Breve excursio sobre tres casos representativos de la influencia del ferrocarril en la configuración urbana	5
a. Limache se rompe en dos ciudades	6
b. Temuco consolida su centro	8
c. Osorno prolonga la ciudad	9
CAPÍTULO I. RESEÑA HISTORICA DEL FERROCARRIL	11
1. Conectando el territorio	12
2. Red Norte	14
3. Red Santiago-Valparaíso	15
4. Red Sur	16
5. Ferrocarril Valdivia Osorno	18
6. Industrialización de la Explotación Forestal	19
7. La decadencia	21
CAPÍTULO II. OCUPACIÓN PREVIA DEL TERRITORIO	25
1. El Territorio	26
2. La Región de Los Ríos antes de Chile	26
3. Los Primeros habitantes de la Cuenca del San Pedro y Callecalle	28
4. El Territorio Colonial	31
5. La Inmigración Germana	32
6. Los Balseros del Callecalle	35
CAPÍTULO III. INCIDENCIA DEL FERROCARRIL EN EL RAMAL ANTILHUE	38
1. El ferrocarril y su influencia	39
2. Valor paisajístico	39
3. Villas ferroviarias	40
4. Nodos y expansión de las primeras formas urbanas	42
5. El camino de hierro como límite entre lo urbano y lo rural	46
6. Organización gremial y social	48
CONCLUSIONES	50
BIBLIOGRAFÍA	52
ANEXOS	57

RESUMEN

La llegada del ferrocarril en Chile, a mediados del siglo XIX, ocasionaría una serie de cambios en las primeras estructuras urbanas de los principales centros poblados y determinaría el nacimiento de nuevos asentamientos al amparo de su intervención en el paisaje.

El presente estudio tiene como finalidad identificar la manera en que el ferrocarril incide en el desarrollo del territorio en el que se extiende el ramal Valdivia Antilhue, proponiendo evidenciar que el ferrocarril ejerció un profundo impacto en el territorio, creando nuevas maneras de articular el espacio y generando nuevos modos de relacionarse en lo urbano y periurbano.

ABSTRACT

The arrival of the railroad in Chile, in the mid-19th century, it would cause a series of changes in the first urban structures of the main populated centers and would determine the birth of new settlements considering the intervention produced by railroad in the landscape.

The goal of this research is to identify the way that the railway affected the development of the territory in which the Valdivia Antilhue extends its railroad, proposing that the railway had a relevant impact on the territory, creating new ways to articulate the space and generating new ways of relating in the urban and peri-urban.

INTRODUCCIÓN

El escenario de la ciudad chilena durante el siglo XIX dio continuidad al desarrollo iniciado en la conquista española. Se presentaba con un trazado ordenado y un damero que crecía a partir de una plaza céntrica, en la que se concentraban las actividades cotidianas. Fue sólo a mediados del siglo XIX que apareció una influencia capaz de transformar este diseño. El proyecto ferroviario se inició en esos años, protagonizando una serie de intervenciones en el territorio que condicionan los primeros procesos de expansión territorial. Esta influencia se hizo sentir con fuerza en las áreas urbanas, pero incluso logró trascender los límites de la ciudad.

La presente investigación responde a la inquietud de comprender y rescatar el rol que cumplió el transporte ferroviario en la configuración del territorio conocido como ramal Valdivia Antilhue, que corre junto a las riberas de los ríos San Pedro y Callecalle, con la finalidad de observar cuál fue el aporte y su herencia en el territorio y la comunidad que de él depende.

En lo particular, se dará cuenta del ramal sur en la ciudad de Valdivia, indisolublemente ligado a la actividad maderera de la época, dentro de un contexto fluvial. El proceso que queremos describir es la influencia en la configuración de la ciudad que ejerció el desarrollo del ramal, emplazado en el corazón de lo que actualmente es la región de Los Ríos, comunicando las zonas precordilleranas, a través del empalme con la red troncal en el extremo oriental, con el puerto de Corral en el extremo occidental. Aparentemente se trata de un escenario acotado y pequeño, pero, en el que la influencia de la red ferroviaria es tan profunda como la amplitud de la red que recorrió y unificó el territorio nacional.

i. Pregunta e hipótesis de investigación

En el contexto descrito, la pregunta de investigación que abordamos es ¿De qué manera la llegada del ferrocarril afectó la conformación y desarrollo del espacio urbano en el territorio comprendido entre Valdivia y la localidad de Antilhue?

Nuestra hipótesis sostiene que la llegada del ferrocarril y su emplazamiento en lo que comprende la cuenca del río San Pedro y Callecalle generó una serie de transformaciones sociales, culturales y, en definitiva, urbanas. Entre estas transformaciones se destaca la apertura de los límites de la ciudad y, en consecuencia, nuevas formas de habitar y de relacionarse en el espacio preexistente al tendido ferroviario, identificándose desde procesos de dispersión y dilatación de las formas urbanas, hasta la generación de nuevos trazados a partir de la misma estación, diversos en su origen al proyecto urbano al que había sido fiel desde los tiempos de la conquista y la colonia hispana.

ii. Metodología

Para demostrar la hipótesis planteada y describir la incidencia del ferrocarril en el ramal, se combinarán tres fuentes de información. Primero, la revisión de fuentes gráficas y documentos informales reunidos en anteriores trabajos referidos al territorio, como referencias para propuestas de intervención arquitectónica. Segundo, consulta bibliográfica a la documentación formal referida al territorio y fenómeno en estudio. Y, tercero, entrevistas no estructuradas a informantes claves, vecinos del ramal, quienes además de relatos orales han facilitado imágenes y documentos familiares. Estas tres estrategias de recolección de información nos permitirán develar la forma en que se configuraron los diferentes momentos de la urbanización y las relaciones establecidas con la presencia y desarrollo del ferrocarril.

iii. Objetivos

a. Objetivo general

El objetivo general es identificar y comprender la interacción espacial entre el equipamiento ferroviario, desde el emplazamiento de las estaciones hasta el tendido férreo como tal, con el entorno habitado colindante.

b. Objetivos específicos

- Reconstruir el desarrollo de la ocupación del territorio previo a la llegada del sistema de transporte a vapor, a través de fuentes históricas.

- Evidenciar el escenario urbano que se estableció en torno a la vía férrea y sus infraestructuras, a partir de recolección de imágenes facilitadas por vecinos.
- Interpretar el ordenamiento presente en el paisaje y el emplazamiento de la comunidad en torno al entonces novedoso equipamiento ferroviario.

iv. Justificación de la pregunta de investigación: Breve excursión sobre tres casos representativos de la influencia del ferrocarril en la configuración urbana

Queremos observar la incidencia del ferrocarril en la ciudad como un factor de crecimiento urbano. La intervención que representa la introducción de la red ferroviaria en la configuración de lo urbano, nos induce a pensar que se trata de un elemento articulador nuevo en su delimitación. De esta manera, el diseño de la red ferroviaria, que se levanta como un eje económico en todos los paisajes afectados por ella, se convierte en un elemento que potencia la generación de la información para la identificación y reestructuración de aquellos espacios.

La red ferroviaria conforma un foco de desarrollo en su circuito, originando polos de atracción económica que modifican su entorno, abriendo espacios –primero- a la comercialización de los productos agrícolas y –luego- a todo tipo de intercambios económicos, culturales y sociales, como una unidad de económico - social. Es así como, en sus inicios, en muchas ciudades o poblados, las vías fluviales y caminos se hacen aliadas de la red ferroviaria.

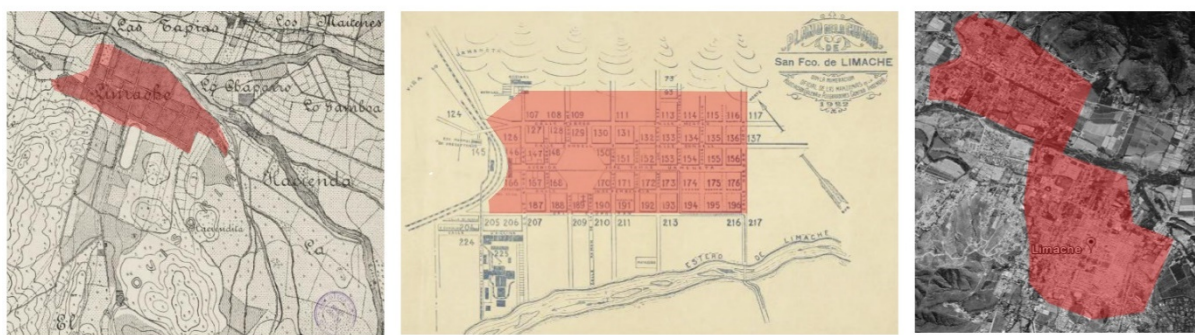
De esta forma, si bien es una sola la red ferroviaria que unificaría todo el territorio nacional, aquella estuvo muy ligada a la identidad de cada una de las ciudades que la conforman, de manera que, en cada una de estas –especialmente las sureñas-, la relación entre el paisaje rural y urbano se articuló de manera propia.

En este contexto, se puede apreciar que en las ciudades y poblados que ven modificados sus límites urbano-rurales tras la llegada del ferrocarril, existen ciertos factores o características asociadas que inciden, en mayor o menor medida, en la expansión esos límites. Entre estos

factores se pueden identificar los siguientes: que se trata de ciudades o poblados que cuentan con presencia fluvial como parte de su trama de comunicaciones e intercambios comerciales; que se trata de ciudades o poblados que experimentaron un notable crecimiento poblacional y urbano; y, por último, que se trata de ciudades o poblados vinculadas a algún corredor importante, como la ruta norte sur, o caracterizadas por su cercanía a un punto estratégico, como un puerto fluvial o marítimo de salida de productos.

En este contexto, antes de comenzar, y con la finalidad de justificar la pregunta que esta investigación aborda, nos detendremos brevemente en ciertos aspectos de la evolución urbana de tres casos, en los que -de manera similar al ramal Antilhue Valdivia- confluyen un periodo fundacional protagonizado por un río con la posterior instalación del ferrocarril. Se trata de los casos de Limache, Temuco y Osorno, elegidos precisamente por esas similitudes; y cuyos datos han sido obtenidos mediante una observación directa, libre y no estructurada. En estos tres casos, y probablemente en muchos otros, se observa que la ciudad estaba contenida, acotada y definida y que la dinámica asociada a este primer impulso por expandir las primeras retículas fundacionales cambia completamente su ritmo luego del proceso de industrialización que provocaría la llegada del ferrocarril. Asume decididamente un proceso de dilatación de sus formas. La ciudad incluso se desarma al momento de crecer de manera irregular, sobre todo en los casos de ciudades que presentan una vía fluvial.

a. LIMACHE se rompe en dos ciudades



Limache se encuentra situada en el interior de la actual provincia de Marga Marga, presenta la singularidad de estar dividida en dos sectores, Limache Viejo y Limache Nuevo. Lo que actualmente se conoce como Limache Viejo, se fundó en 1634, estructurándose, en un primer

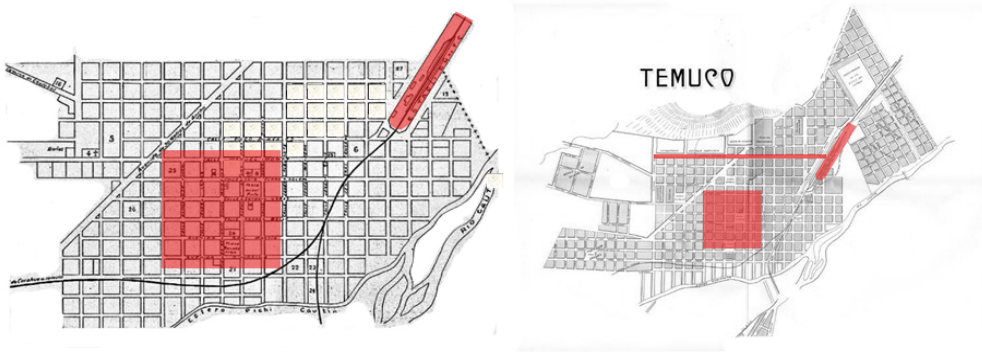
periodo, en base al eje de la Avenida República, al sur del estero Limache, conformando su plaza central en el borde poniente. Luego, en 1857, se fundó San Francisco, actualmente conocido como Limache Nuevo, el que se encuentra ubicado al norte del mismo estero.

El perímetro urbano que actualmente se reconoce a la ciudad de Limache, es la resultante de diferentes procesos de urbanización, entre los cuales se destaca del proceso de crecimiento generado por la llegada del ferrocarril que conectaba dicho poblado con Valparaíso y Santiago. Limache, que en un comienzo se llamó Santa Cruz de Limache, comenzó en una primera estructura urbana en el actual sector que se reconoce como Limache Viejo, el que se encuentra al sur del estero Limache y de la avenida Urmeneta, donde se instalarían las primeras escuelas, fábricas y maestranzas. Posteriormente, tras la llegada del ferrocarril, que en 1856 uniría Valparaíso con Santiago, Limache quedaría dentro del ramal, en el cual su estación se encontraría al norte del estero Limache, conformando lo que actualmente se conoce como Limache Nuevo.

De esta manera la ciudad quedaría conformada por dos ciudades dentro de ella, surgiendo la avenida Urmeneta como la entrada a este nuevo modo de comunicación con el resto del territorio nacional, donde, por un lado, conectaba con la ciudad de Valparaíso, que en ese periodo de la historia tendría gran relevancia como puerto principal; y, por otro lado, lo haría con la ciudad capital, Santiago.

Debido a la importancia que tendría el encuentro con el ferrocarril, es que Limache Nuevo aparece como una nueva estructura urbana a partir de la instalación ferroviaria, en ella se construye un acceso de gran escala, la que queda definida por la avenida Urmeneta, la que contempla también una plaza y su arboleda, y se organiza toda la estructura en función de ello; para terminar ingresando en el edificio de la estación. Entonces, Limache, que en un principio se acotaba al trazado fundacional de principios del siglo XX, y donde su perímetro terminaba en sus límites naturales, terminó expandiéndose tanto en lo físico como en lo imaginario.

b. TEMUCO consolida su centro



La ciudad de Temuco, ubicada a orillas del río Cautín, que nace a partir de la construcción de un fuerte militar y de un pequeño campamento en 1881, es otro ejemplo de cómo la llegada del ferrocarril, en este caso en el año 1893, hace que la ciudad de esa época se extienda, en un primer periodo de crecimiento, hacia su estación. En este caso, y como en muchas otras ciudades del territorio, la estación ferroviaria se ubicaba justamente a un costado de donde se daba término al casco histórico. Esta situación, en particular, generaría que la ciudad de principios del siglo XX se tense hasta empalmar con su estación, ampliando el área donde se conformaba el centro comercial.

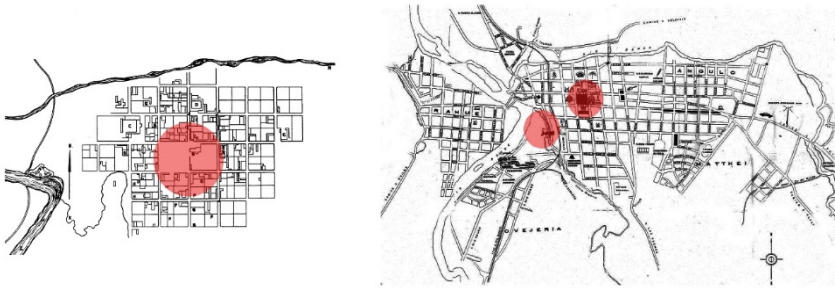
Precisamente, con la llegada de este nuevo sistema de transporte, es que se conformaría el comercio rural en el lugar que actualmente se conoce como Vega o Feria, ubicada frente a la estación. Aquí, de manera similar a la ciudad Limache Nuevo, se estructura la avenida Balmaceda, que se conforma como un eje de doble calzada arbolada que comunicaría con el otro extremo de la ciudad, donde se encuentra el cementerio municipal.

Debido a que la red troncal ferroviaria que conectaba el país de norte a sur, que en el caso de Temuco pasaba por el centro de la ciudad, generó una conexión directa con la ciudad de Santiago, no es extraño que, entre otras cosas, el centro de la ciudad adquiriera un mayor dinamismo social y comercial, garantizando el flujo constante tanto de abastos como de personas. De igual manera, la incorporación de Temuco a la red ferroviaria, generaría también el rápido crecimiento poblacional y el surgimiento de nuevos barrios ligados al desarrollo del ferrocarril y su maestranza, como es el caso de los barrios Santa Rosa y Pueblo

Nuevo; conformándose también el Barrio Estación, que emerge a continuación de la retícula central, siendo uno de los lugares más dinámicos y atractivos de la ciudad de Temuco y que generaría el crecimiento urbano hacia el norte.

En síntesis, la articulación de barrios comerciales en torno a la estación de Temuco dio como resultado la incorporación de aspectos sociales identitarios propios de esta ciudad. Una muestra de ello es que el barrio de la Feria Pinto y su circuito comercial, aunque desaparecido el tren, se transformó en un espacio sustentable en sí mismo, hasta el día de hoy.

c. OSORNO prolonga la ciudad



Osorno se localiza en la intersección del principal corredor Norte-Sur de Chile, con el segundo corredor más importante de conectividad con Argentina, junto a los ríos Rahue y Damas, que en el siglo XVI sería el principal proveedor de alimentos para las ciudades como Valdivia y Villarrica.

Desde el punto de vista de su trazado urbano, hasta fines del siglo XIX, la ciudad de Osorno aún conservaba la primitiva trama fundacional del siglo XVI, estructurada sobre la base de una plaza rodeada de algunas cuadras en torno a ese espacio central, en las que se ubicaban viviendas y edificios generados por su auge económico e industrial.

Aprovechando la condición geográfica de la ciudad, el ferrocarril se instaló a un costado del casco histórico de esta, a solo dos cuadras de su plaza de armas, tras lo cual, la ciudad comenzó a ampliar sus límites hacia el borde oeste, donde se emplazó la estación ferroviaria, generando el ensanchamiento de esta primera retícula urbana. Prontamente, en un primer

momento de expansión, la ciudad comenzó a crecer hacia el sur, junto a la línea férrea. Esto generó el surgimiento de barrios obreros y artesanos como la población Amthauer, el barrio Rahue (al poniente de la estación), población Vicuña Mackenna, Damas, y el sector de Ovejería, donde se instalarían las familias ligadas a la actividad ferroviaria. En definitiva, Osorno redefiniría un nuevo límite urbano, creando nuevas calles y prolongando las existentes, entre las que se destaca la avenida Juan Mackenna, que se extendería cruzando el río Rahue hacia el otro borde de la ciudad.

De esta forma, al instalarse la estación ferroviaria al costado poniente de la ciudad, donde esta empalmaba con el río Rahue, que en esa época sería uno de sus extremos, se generó la conformación de la avenida Manuel Rodríguez que –de manera similar a las avenidas Urmeneta en Limache, Balmaceda en Temuco o Simpson en Valdivia- dio lugar a la configuración de un espacio de acceso o antesala a la estación, caracterizado por el ensanchamiento de sus frentes y por la comunicabilidad con el otro lado de la ciudad, incorporando al entramado urbano a sectores como Rahue Bajo y Rahue Alto, que antes se encontraba apartados de la ciudad.

En síntesis, se puede observar que, en Osorno, como en los casos de Limache y Temuco –y probablemente en muchos otros-, la ciudad que inicialmente estaba contenida, acotada y definida, luego del proceso de transformación que provocó la llegada del ferrocarril, comenzó un proceso de dilatación de sus formas, en una dinámica de crecimiento irregular, sobre todo en los casos de ciudades que presentan una vía fluvial.

CAPÍTULO I

RESEÑA HISTORICA DEL FERROCARRIL

1. Conectando el territorio

La primera marcha del ferrocarril se registró en abril de 1830 en Inglaterra y unió las ciudades de Liverpool con Manchester con una velocidad no superior a 16 kilómetros por hora. A continuación, se comenzaría a implantar el modelo en países como Estados Unidos, Francia, Bélgica, Canadá y España. En Latinoamérica se sumaron Brasil, Argentina, Perú y Chile, países que fueron reconocidos como zonas políticamente estables y con atractivo industrial, por los inversionistas de las potencias industriales.

Esta expansión vertiginosa para la época permitió que apenas 21 años más tarde de esa primera experiencia inglesa, grupos de empresas privadas pusieran en marcha la primera línea férrea en Chile. El primer proyecto consistió en la red que uniría la pequeña ciudad de Copiapó con el puerto de Caldera en 1851. Fue el descubrimiento de plata de Chañarcillo por el minero Juan Godoy, el que atrajo a Copiapó oleadas de hombres aventureros desde todo el mundo en busca del preciado metal (Alliende, 1993, p. 23). Entre ellos llegaron los inversionistas ingleses interesados en poner en marcha el sistema de transporte ferroviario, que sería mucho más práctico y eficiente que las mulas y carretas de la época.

Este acontecimiento fue el punto de partida de la red ferroviaria, la que se expandió prácticamente a todo el territorio nacional, sin planificación alguna, siguiendo exclusivamente las necesidades identificadas por los intereses comerciales y privados de la época (Pinto, 1986, p. 51). Las vías ferroviarias se instalaron de manera dispersa y con total desconexión unas de otras, respondiendo desarrollo de actividades económicas y comerciales de enclave territorial, principalmente como servicio a la explotación transnacional de los recursos locales (Guajardo, 2007, p. 41).

Avanzada la segunda mitad del siglo XIX, el Estado de Chile tomó la iniciativa de impulsar un proyecto ferroviario que unifique el territorio nacional de norte a sur, orientado fundamentalmente a atender la necesidad de transportar la producción agropecuaria e industrial desde los puntos de extracción hacia los puertos marítimos para su comercialización.

Hacia la década de 1880 el sector público ya controlaba 950 kilómetros del tendido ferroviario, lo que representaba más del 50 % de las líneas existentes en la época. Las vías estatales se concentraban principalmente en la zona centro y sur del país, donde los enclaves mineros continúan siendo la excepción, con motivo del gran atractivo que tienen para los inversionistas extranjeros. Entre estos tramos privados se encuentran Lota - Coronel destinado a la explotación de carbón y Rancagua - El Teniente destinado a la explotación de cobre.

En este proceso, el aumento considerable de la exportación del salitre y el consecuente incremento de los impuestos aportados por este sector permitió al Estado asumir una política de obras públicas y de construcción de ferrocarriles, creándose en 1884 la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) y 1887 el Ministerio de Industrias y Obras Públicas (MIOP).

El Estado comenzó a conectar todos los poblados y centros productivos, procurando cubrir gran parte de sus áreas pobladas, exceptuando las regiones extremas como Aisén y Magallanes. En su expansión incluso logró adquirir los ferrocarriles de zonas de explotación mineras en el norte, entre ellos el emblemático ferrocarril de Chañaral.

Este proyecto estatal no sólo concentró el ferrocarril en la estructura troncal a lo largo del territorio nacional, sino que también se extendió por las zonas cordilleranas como estrategia de integración comercial con la región. En este sentido destacan “El Transandino” desde los Andes a Mendoza puesto en marcha en 1910, Arica-La Paz en 1913 y Antofagasta-Bolivia en 1917, por nombrar algunos.

Sin embargo, la presencia del sector privado siguió siendo significativa. Para fines de 1930, cincuenta años más tarde del inicio de este capítulo de la historia nacional, la participación estatal apenas había alcanzado el 64 %.

Lo importante del período es el rol que el Estado atribuyó al ferrocarril y su consecuente impacto significativo para el desarrollo del país, transformando la raíz de la economía. Al impulsar la expansión hacia la zona centro sur, desde el núcleo minero primario instalado por la iniciativa privada, el Estado promovió la incorporación de la agricultura, la ganadería y la

explotación forestal al intercambio comercial. Con ello generó el nacimiento de nuevas rutas de comunicación, transformó poblados y ciudades y, por último, jugó un papel fundamental en la estructuración del territorio, reforzando las comunicaciones existentes o abriendo caminos en los bosques sureños. Al amparo de las vías ferroviarias el paisaje se industrializó, las ciudades existentes se transformaron en redes territoriales, se abrieron nuevas relaciones comerciales. De hecho, es en este nuevo paisaje en el que aparecen los primeros grupos y sociedades obreras, en torno a la red que comprometía desde las zonas mineras por el norte, pasando por el centro y sur de nuestro territorio, hasta llegar a las zonas más australes como las ciudades de Ancud y Castro en la isla grande de Chiloé.

Para ampliar la comprensión de nuestro objeto, refiriendo el detalle de su diversidad, volveremos a mirar esta historia considerando sus tres zonas de conexiones más significativas. El Norte minero, el Centro capitalino y portuario, y el Sur agropecuario y forestal. Esta diversidad territorial determinará también un tratamiento diferenciado en la intervención del proyecto estatal.

2. Red Norte

Mientras desde las provincias se batallaba contra el gobierno electo de Manuel Montt y la eternización de la Constitución de 1833, en el norte se daba inicio a la modernización del transporte con el primer tramo ferroviario Caldera – Copiapó. El interés de la inversión se centraba en facilitar el traslado de la extracción de plata en el yacimiento de Chañarcillo, actividad que antes solo era posible gracias a la ayuda de animales (Guajardo, 2007, Cap. V). Muchos fueron los entonces visionarios que vieron que la introducción del ferrocarril facilitarían las labores de tipo extractivista, pero el anhelo no fue posible sino hasta la convocatoria de los recursos necesarios.

En 1850 gracias al empresario norteamericano William Wheelwright, fundador de Pacific Steam Navigation Company, y de la compañía Anglo - Chilena de Minas de Copiapó, se dispuso de los inversionistas esperados. Además, contaron con la participación de

inversionistas nacionales como Diego Carballo y Agustín Edward. Este último había comprado en \$30.000 la concesión dada al empresario escocés Juan Mouat y al ver la necesidad de dar salida al mineral por mar creó la compañía Ferro - Carril Copiapó con la que concurre al financiamiento de este primer ferrocarril en Chile (Guajardo, 2007, Cap. V).

En nuestro relato previo vimos como el Estado fue aumentando su protagonismo en esta empresa a un ritmo muy paulatino. Sin embargo, el lento ritmo fue determinado por el entusiasmo de los inversionistas privados y extranjeros en sumarse a la empresa y por la escasez de recursos fiscales, no por la falta de interés de las autoridades de la época. Lo concreto es que, desde la puesta en marcha del ferrocarril Copiapó – Caldera, el Estado vio la necesidad de dar conectividad al territorio para facilitar las actividades extractivistas y su primer y temprano proyecto fue unir a través del ferrocarril las zonas de extracción con los puertos, lo que marca el eje Santiago – Valparaíso como la segunda red relevante en el territorio nacional.

3. Red Santiago - Valparaíso

El significativo desarrollo comercial que experimentaría Valparaíso en 1840, lo convirtió en el puerto más importante del país. En este contexto, no es extraño que el gobierno de Manuel Bulnes emprenda el desafío de resolver una ruta que dé comunicación y conectividad a la capital con el puerto. Los trabajos se iniciaron en 1852, pero las condiciones geográficas que presentaba el área cordillerana generaron un gran obstáculo que no fue posible resolver con los recursos técnicos y humanos de la época. Los empresarios presentes en este proyecto comenzaron a desistir del proyecto y las obras quedarían paralizadas en 1857. Entonces el Estado, bajo el gobierno de Manuel Montt, intervino a través de la compra de las acciones a los empresarios particulares y finalmente logró con éxito su inauguración en septiembre de 1873.

“Debido a las dificultades que presentaba el trazado entre Valparaíso y Santiago, fue necesario recurrir a obras ingenieriles. Sin duda, dentro de las obras más importantes de

este ferrocarril estaba en la cuesta El Tabón y el viaducto de Los Maquis. En septiembre de 1861, se movilizaron más de diez mil obreros, quienes premunidos de palas y picotas trabajaron en la construcción de la cuesta de El Tabón. Debido a la inclinación del terreno, los ferrocarriles debían pasar antes por Llay-Llay, donde se les acoplaban locomotoras 4-6-0, traídas a partir de la década de 1860, las más grandes y poderosas que tuvo Chile” (El ferrocarril, 2018).

Este tramo significó un hito importante en la economía, ya que dio salida comercial a la producción de todo el valle central para consumo tanto interno del país, como internacional a través del puerto de Valparaíso.

4. Red Sur

Resuelta la conexión de la capital con el puerto principal se dio comienzo a lo que se conoce como eje troncal ferroviario. El primer tramo construido unió Santiago y Rancagua. Luego sería el turno de Talcahuano y Chillán, dando origen a una nueva red que sumó las conexiones entre Curicó y Chillán, San Rosendo, Angol y Los Ángeles. La red troncal quedó definida en tramos como Valparaíso-Santiago, Santiago-Talca, y Talca hacia el sur.

Pero el ferrocarril tenía nuevos obstáculos que vencer. Para la década de 1870 surgieron opiniones encontradas en referencia a su continuidad hacia el sur. La llegada a la localidad de Collipulli lo enfrentaba a un gran desafío geográfico. Se trata de la quebrada del Malleco, con más de 800 metros de ancho y una profundidad de 100 metros. El presidente Domingo Santa María, quien gobernó entre 1881 y 1886, entregó la misión a su ministro del interior José Manuel Balmaceda de viajar y ver en terreno la manera de decidir el trazado más favorable.

Finalmente, en 1886 se firmaron los contratos con la firma francesa Schneider et Cie Creusot quienes ejecutaron el trabajo. Pero una vez sorteado este obstáculo, fue momento de emprender la extensión de las vías sobre la zona de resistencia mapuche, para extender la red hacia las regiones australes.

A diferencia de lo ocurrido en el norte, toda la construcción de la red de Santiago hacia el sur quedó bajo la gestión del Estado chileno. Ya en 1860, luego de la ocupación de la Araucanía por el ejército chileno, Basilio Urrutia, intendente de Arauco, declaraba también que la incorporación del vapor en las regiones al sur de la Araucanía, daría término a la “Cuestión Araucana” y se lograría integrar el interior de estas regiones, por un lado ganando soberanía nacional en territorios en conflicto y, por otro, permitiendo liberar tierras para la agricultura y las actividades extractivas del bosque y así también civilizar a la población indígena (Andreucci, 1998).

Los cronistas de la época relatan que, transcurrida ya la mitad del siglo XIX, las regiones australes en el territorio aún se encontraban bastante abandonadas, dominadas por paisajes de tupidos bosques, salvo algunas provincias que ya venían transformando este escenario, ganando terreno para las instalaciones de grupos económicos, como es el caso de las ciudades de Osorno, La Unión, Maullín y Valdivia.

Entonces, la derrota militar del pueblo mapuche y la ocupación militar de la región marcó la rápida extensión del ferrocarril hacia el paisaje sureño, con la finalidad de llegar hasta la ciudad de Puerto Montt y la isla de Chiloé. Nuevamente la tarea se enfrentó por tramos, dando origen a numerosos ramales.

El proyecto de unificar el territorio sur con el resto del país se vio bien encaminado y comenzó a estimular las fuerzas económicas y productivas que vieron la posibilidad de generar nuevas redes de comercialización a bajo costo.

A principios de siglo XX, el ferrocarril que venía desde Santiago estaba construido hasta Pitrufquen, localidad próxima a Temuco. Será el que empalmará con la estación de Antilhue, para entrar a la ciudad de Valdivia o continuar hacia el sur por Osorno. El historiador Luis Yáñez asegura que el ferrocarril fue el responsable del desarrollo de la comuna y de todos los caseños que surgieron (Contreras, Concha, Correa, Guerrero & Vergara, 2016, p. 52). Ricardo Molina agrega que el ferrocarril es símbolo de la llegada del control del Estado a las periferias y localidades australes (Contreras et al., 2016, p. 91).

En 1910 se construyó y puso en funcionamiento el ramal Antilhue – Valdivia y la, hasta entonces ciudad fluvial conectada por el río con el puerto de Corral, quedó integrada a través de la red troncal que entonces ya unía Santiago con Puerto Montt.

5. Ferrocarril Valdivia Osorno

El último período de poblamiento del ramal coincidió con la llegada del ferrocarril. El Estado chileno se encontraba en proceso de consolidación del Estado – Nación. Tanto el partido conservador como el liberal buscaban la unidad y conectividad territorial, proyecto que entre los años 1860 y 1910 es protagonizado por el ferrocarril como la única estrategia que permitiría su concreción. En este periodo Valdivia fue una ciudad significativa, con gran valor comercial gracias a su posición estratégica respecto al puerto de Corral, lo que facilitaría su posicionamiento como ciudad de carácter industrial.

Para 1940 el paisaje ya era muy distinto, se ven mayores zonas de cultivo para trigos, cebada y papas, y las vías interiores despejadas del bosque. La imagen que Valdivia proyectó desde la incursión germana fue de una ciudad fluvial e industrializada, dónde la vida se desarrollaba en función a las conexiones que permitía el río, y la vida que circulaba en torno a las estaciones ferroviarias, las que permitían la conectividad con otras zonas del territorio y también el desarrollo de la vida barrial.

Pero en 1880 aún no llegaban las vías del ferrocarril procedentes de Santiago. Fue la época de extensión por la Araucanía, marcada por la apertura del viaducto del Malleco. Simultáneamente, en Valdivia se construía el tramo hacia el sur. El primer tramo conectaría Valdivia con Antilhue y, desde ahí, continuaría la construcción de la red troncal hacia Osorno (Almonacid, 2013, p. 24).

La localidad de Antilhue se consolidaría como una estación de intercambio y conexión para generar una nueva y última ocupación del territorio por parte de pobladores que vendrían atraídos por todas las actividades asociadas al movimiento ferroviario y el atractivo económico que generaba la llegada de los trenes. En esta última época de poblamiento

apareció el comercio de menor escala y distintos servicios para satisfacer a la comunidad tanto local como de pasajeros. Destacan los hospedajes, cantinas, locales de abarrotes, carnicerías y mataderos.

“Mucha gente de aquí los vecinos vivían prácticamente del tren, vendían sus frutos por ejemplo lo del campo, chupones, nalcas, dihueños, que incluso venían a buscar desde Concepción, y Santiago, manzanas de todo a sí que generaba mucho ingreso ferrocarriles a los vecinos de esta localidad y también beneficiaba obviamente salir con más facilidad porque teníamos trenes continuamente de pasajeros” (Retamal & Rebolledo, 2014, p. 38).

En este ambiente se impulsó la construcción del ramal. El segmento se inició en Valdivia 1892 y avanzó por partes, con la finalidad de conectar la ciudad de Osorno. El primer tramo conectó Valdivia con Pichirropulli, continuó hacia La Unión y finalmente llegó a Osorno en 1899. No es hasta 1906 bajo la presidencia de Federico Errázuriz que se inaugura el funcionamiento de la locomotora 206, responsable de cubrir el trayecto.

Sin embargo, la construcción de este tramo también enfrentó dificultades propias de la época. Debió ser paralizada por falta de mano de obra y además sufrió los efectos a la guerra civil de 1891, lo que afectaría fuertemente al poder económico en estas regiones. Es significativo, grupos de comerciantes y empresarios locales se manifestaron para hacer llegar su preocupación al Ministro de Obras Publicas con la finalidad de reanudar las obras del ramal.

A pesar de estas dificultades, en 1897 ya se había dado término a más de la mitad de la vía, permitiendo la explotación en el tramo de Valdivia - Collilelfu. Las primeras estaciones fueron Huellelhue, Antilhue y Purey. Luego se agregaron Callecalle, Pishuinco y Valdivia. En el barrio de Collico no se puede afirmar con certeza la existencia de una estación como tal, pero sí existiría una parada de descarga.

6. Industrialización de la Explotación Forestal

Al llegar el ferrocarril a las orillas del San Pedro, existían pequeños grupos de poblaciones dispersas, dedicadas a la extracción de madera y a actividades agrícolas. Se movilizaban

usando tracción animal y también a través del eje fluvial. Estas poblaciones dispersas, como ocurrió también en otros ramales, comenzaron a establecerse a lo largo de la nueva infraestructura ferroviaria, significándolo como un potente articulador económico y de desarrollo comercial de productos del agro (Almonacid, 2013, p. 25). Se desarrollaron pequeñas poblaciones rurales, atraídas por el surgimiento de este atractivo sistema de transporte, especialmente en sus paradas, estaciones o lugares de acopio.

Huelleshue fue un punto bastante significativo dentro del ramal. Si bien el ferrocarril no significó una gran influencia en la configuración de un trazado relevante dentro del territorio, sí fue un elemento colaborador de las actividades industriales, de la comercialización maderera y del agro. Hasta aquí llegaban los vapores a través del río con mercaderías que venían desde el puerto de Corral. Relatos de pobladores (Garrido, 2013) señalan la existencia de al menos dos grandes bodegas destinadas al acopio de trigo, café, azúcar, hierba, entre otros productos, que luego eran distribuidas hacia el interior del valle a través del sistema ferroviario.

La explotación forestal siempre fue relevante, pero en las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX, experimentó un potente desarrollo industrial gracias al arribo del ferrocarril, dando paso a un cambio importante en el paisaje, con el despeje de la montaña, tanto para cultivo como para la exportación y comercialización de maderas. Diferentes familias hacendadas protagonizaron el inicio de la tala descontrolada y sin legislación, claramente una actividad que degradaría el bosque nativo y terminaría con montañas “peladas” (Moya & Vásquez, 2010, p. 130).

Esta actividad característica de las regiones del sur del país animó la llegada de ciertas familias que vieron una posibilidad económica en el desarrollo forestal. Nacen diferentes firmas forestales y madereras. Se instalan desde sectores precordilleranos como Panguipulli, Riñihue y Los Lagos, hasta la ciudad de Valdivia. Entre ellas se reconoce a las firmas Sociedad Agrícola Maderera Neltume Limitada, Scassi Buffa Barraca y Elaboración de Maderas, Maderas Hermanos González (MAGOSA), que funcionaba a orillas del río Calle calle en la localidad de Huelleshue, y Maderas Sociedad Anónima (IMASA). Esta

última generaría más de 500 empleos solo en el área de Neltume (Moya & Vásquez, 2010, p. 230).

Ya en 1954, gracias a la presencia del ferrocarril, la producción maderera había alcanzado niveles sin precedentes, en las zonas interiores de Panguipulli. Contando para 1961 con al menos 136 aserraderos, con una producción de 5.736.000 pulgadas madereras (Barrera et al., 2016, p. 476). Es cierto que el río continuó siendo protagonista y articulador de un sistema económico particular, lo que le dio unidad e identidad al territorio comprendido entre Riñihue y Valdivia, que a través de la línea troncal podría alcanzar a todo el país con su producción maderera.

“...Aquí era donde se cargaba la madera y los barcos que llevaban de Corral con los faluchos, se descargaban se vaciaban y se cargaban con madera y de esta bodega que hay acá en este lado se sacaba el trigo para enviarlo a las estaciones, aquí se cargaban los carros, las líneas llegaban aquí a la orillita. Tenía dos pisos y la de allá tenía tres pisos, era grande porque abajo había trigo, el higo y café al medio, y la azúcar al último arriba donde le corriera aire” (Garrido, 2013).

El impacto económico generado por el ferrocarril benefició a empresarios y productores locales con la apertura comercial hacia otros países, pero también tuvo consecuencias desfavorables ya que el flujo de mercancías desde los lugares remotos generó una competencia inédita para los productores locales, quienes bajaron su producción significativamente.

7. La decadencia

El ferrocarril a vapor, tecnología de punta en la primera mitad del siglo XIX, inició su decadencia con la aparición de nuevas tecnologías motrices, pero logró sobrevivir más de un siglo a la actualización del transporte de carga y pasajeros.

La producción del carbón en el país, que encontraba nuevos mercados a medida que el ferrocarril se extendía por el territorio, hizo aumentar su demanda hasta la primera mitad del

siglo XX. La situación cambiaría irreversiblemente con la generalización del petróleo y la energía eléctrica dentro de la industria y los ferrocarriles. La modernización de los procesos industriales haría decaer la demanda del mineral y ello generaría la primera crisis de los ferrocarriles. Se cuestionó su rol como el eje troncal de articulación del país y su funcionamiento se haría cada vez menos rentable.

El primer tren eléctrico circuló en Berlín en 1879, pero a Chile no llegó sino hasta la tercera década del siglo XX. Recién a partir de 1920 comenzaría la oleada de la modernización del transporte ferroviario con la electrificación de las líneas. El primer tramo en electrificarse fue el ramal comprendido entre Valparaíso y Santiago, cuyas obras comenzaron en 1921. Actualmente se conoce como Merval. La empresa de Ferrocarriles del Estado tendría que adquirir nuevas y modernas máquinas traídas de los EEUU, fabricadas por la firma ALCO (León, 2009, p. 38).

En la época del 50 llegarían al país locomotoras Diesel - Eléctricas, encargadas de reemplazar a los “flecha sur”, y en 1959 sería aprobada la electrificación desde Santiago a Chillan. La innovación lograría una optimización del tiempo y los viajes se acortarían en 40 minutos aproximadamente, en comparación con el desempeño de las locomotoras a vapor.

Sin embargo, la posición monopólica de que disfrutaba el tren en el mercado de transporte de carga y pasajeros comenzaría a decaer en la década del 60 con la apertura definitiva de las carreteras y la masificación del transporte de buses y camiones que ofrecieron un servicio más rentable y atractivo para los clientes y pasajeros. La preferencia del público por el transporte de buses interurbanos se justificaba porque ofrecían mayor comodidad, rapidez y cercanía con sus hogares.

La ruta 5 que une Arica y Quellón comenzó a construirse oficialmente en 1946 y las obras de pavimentación se prolongaron por 22 años. En el año 1968, cuando el presidente Eduardo Frei Montalva inauguró el pavimento que unía Arica con Puerto Montt, el parque automotriz terminó de consolidar su presencia en el país. La obra recibió un respaldo decisivo de la cooperación internacional procedente de Estados Unidos, conforme la geopolítica predominante luego de la segunda guerra mundial. En las primeras décadas de la guerra fría,

el proyecto de una carretera panamericana fue un objetivo primordial de los intereses norteamericanos para asegurar su influencia en Latinoamérica.

"En 1945, ante el próximo fin de la Segunda Guerra Mundial y en la antesala de la Guerra Fría, el Presidente de Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt, había decidido potenciar la integración del continente a través de la Ruta Panamericana, por lo cual impulsó un préstamo para ayudar a financiar el primer tramo en nuestro país. Por ello, años después la carretera se inauguró con el nombre del mandatario estadounidense, que falleció en abril de 1945" (Velasco, 2016, p. 56).

Pero para el objeto de nuestro estudio, lo importante es verificar que una vez conectado el territorio nacional con una vía rodoviaria, la mantención de la infraestructura, las locomotoras y personal especializado en cuestiones ferroviarias, se hicieron cada vez menos competitivo. La consecuencia fue que Ferrocarriles del Estado comenzó a retirar locomotoras y a cerrar algunos servicios, sobreviviendo sólo los tramos que se habían electrificado. Aunque los costos requeridos por la mantención de la carretera también permitieron prolongar la vigencia del ferrocarril. En 1978, a 10 años de la inauguración de la ruta 5, la obra ya estaba hecha una ruina y debía ser prácticamente reconstruida.

Otro factor alentó en el territorio local la decadencia ferroviaria, en torno al ramal Antilhue – Valdivia. Aquí el tren funcionó sin mayores problemas hasta mayo de 1960. Pero el que se conoce como el terremoto más grande registrado en la historia de la humanidad, que afectó la zona comprendida entre Concepción y Puerto Montt, le dio un golpe mortal. En esta zona, como consecuencia del sismo, se registró un derrumbe en la desembocadura del lago Riñihue, donde se origina la cuenca fluvial que marca el recorrido del ramal. La consecuencia para el sistema ferroviario fue el colapso general. Gran parte de las estaciones quedaron completamente bajo el agua, vías y puentes fuera de servicio. El ferrocarril sería reparado, pero en total agonía, debido al escaso financiamiento destinados por los gobiernos del período. En la década siguiente la dictadura militar terminaría por suprimir los recursos al ferrocarril local. Lo consideró un servicio poco sustentable (Retamal & Rebolledo, 2014, p. 48-52). La estación de Antilhue quedó en total deterioro. Perdió el protagonismo que alguna

vez tuvo como lugar de continuidad con el eje longitudinal norte sur y Ferrocarriles del Estado enfrentó la total bancarrota de su operación Antilhue Valdivia.

En definitiva, la sociedad que se había desarrollado en torno al tren perdió la vitalidad de sus actividades sociales y lazos comerciales. Con ello, las actividades económicas y la conexión que antes mantenía a los poblados levantados en función del tren perdieron su dinámica, convirtiéndose hasta los días de hoy en caseríos cada vez más deteriorados y empobrecidos.

CAPÍTULO II

OCUPACIÓN PREVIA DEL TERRITORIO

1. El territorio

El ramal fue construido a principios del siglo XX y sigue el cauce de los ríos San Pedro y Callecalle. En su avance hacia el Sur, el ferrocarril traspasa La Araucanía por el Valle Central y alcanza el río Callecalle aproximadamente a 55 kilómetros de distancia de la costa, en la localidad de Antilhue. Con 15 años de anticipación, en 1890, había iniciado la construcción del ramal que uniría esa estación con la ciudad de Valdivia, emplazada en un puerto fluvial distante 10 kilómetros del puerto marítimo de Corral. Las obras del ramal fueron inauguradas en 1906, durante la presidencia de Federico Errázuriz, mientras la construcción de la línea troncal norte sur continuaba su camino hacia Puerto Montt, por el valle central. El valle se caracteriza por la abundante presencia de lomas, quebradas e innumerables cursos fluviales, por lo que se hizo necesario desarrollar infraestructura al servicio de la mantención y continuidad del empalme troncal. Puentes, túneles y el emblemático viaducto que cruza el Callecalle son parte de la inversión.

En la actualidad, al recorrer el ramal desde Valdivia a Antilhue es posible reconocer siete localidades, cada una con su respectiva infraestructura, incluyendo diferenciadamente estaciones, paradas y bodegas. Se enumeran Valdivia, Collico, Huellehue, Pishuinco, Arique, Chincúin, Callecalle y Antilhue. Sitios de escasa población a finales del siglo XIX, cuando la comunicación y el traslado de pasajeros y carga hacia la ciudad de Valdivia descansaba flotando sobre las aguas del río. El transporte fluvial, desarrollado desde épocas pre hispanas, comenzaba a llegar a su fin con la llegada del ferrocarril a Antilhue.

El puente ferroviario Callecalle da inicio a la construcción de un nuevo territorio. En el presente capítulo queremos reconocer los territorios previos, que en otros momentos compartieron el mismo espacio ocupado por el proyecto ferroviario.

2. La Región de Los Ríos antes de Chile

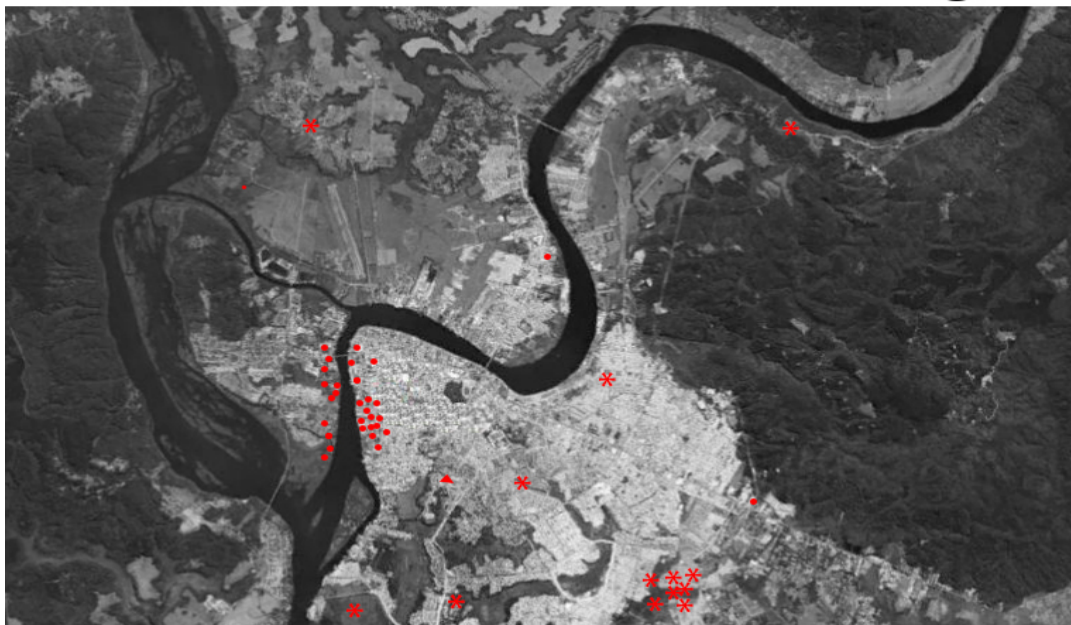
Los primeros asentamientos humanos en el territorio que compromete esta parte de la Región de Los Ríos se distribuyeron atendiendo a las características del escenario geográfico,

asociado a lagunas, vegas y ríos. Los primeros grupos humanos, desde las zonas precordilleranas hasta la costa, se desplazarán por los corredores fluviales. El lugar ocupado hoy por la ciudad de Valdivia fue el área nodal, por su condición geográfica, dominada por la confluencia de muchos ríos provenientes del Norte, del Este, del Sur y de la costa de la actual Región de Los Ríos. Esta característica definió las estrategias de movilidad y la tecnología que permitió el habitar de los primeros grupos. Valdivia fue un nodo espacial y habitacional, porque actuó como una zona de convergencia de personas y de bienes (Adán et al., 2017, p. 14).

Esta característica del paisaje marcó los sucesivos poblamientos del espacio ocupado por el ramal objeto de este estudio, desde las primeras agrupaciones cazadoras - recolectoras y alfareras que comenzaron a establecerse entre los diversos cursos de agua, en el área comprendida desde la región del sur del Biobío hasta la Región de Los Lagos. Entre sus prácticas destaca la caza de animales, recolección de alimentos y la horticultura. La ocupación de la zona de Valdivia cuenta con evidencias desde períodos alfareros, alcanzando el período arcaico con evidencias de 10.000 años antes del presente. Adán agrega que en la zona del actual emplazamiento urbano de Valdivia se cuenta con registros del período medio y tardío, especialmente en la zona sur de la ciudad, en el sector Huachocopihue. También se encuentran registros de períodos alfareros tardíos prehispánicos e históricos en la zona fundacional de la misma ciudad, en el llamado centro histórico. Son evidencias identificables en las cotas altas cercanas a cursos de agua o humedales interiores.

Evidencias relevantes se encuentran en la localidad Santa María, sitio conectado fluvialmente con la ciudad gracias a su emplazamiento en las riberas del río Cruces, a continuación del santuario de la naturaleza (Adán et al., 2017, p. 9). Y en lo que puede ser el perímetro de la actual ciudad se encuentran otros registros de ocupación en el área de Cabo Blanco, emplazado dentro de la ribera norte del río Caucau, en Angachilla y en Paillao, todos conectados por humedales con algún río de mayor envergadura que les facilitaba el traslado y la conectividad (Adán et al., 2017, p. 9).

- Sitios Periodos Historicos
- * Sitios Periodos Alfareros
- ▲ Sitios Periodos Arcaicos



Esquema de localización de sitios arqueológicos en el área fundacional y el perímetro urbano de la ciudad de Valdivia.

Las evidencias arqueológicas encontradas en los diferentes sitios aseguran que al llegar los hispanos se encontraron con un territorio complejo y diverso, construido en torno a múltiples asentamientos y vías consolidadas de comunicación, transporte e intercambio. Solo en la depresión intermedia de Valdivia existen al menos 87 sitios arqueológicos y 40 yacimientos dentro del área urbana (Contreras et al., 2016, p. 19).

3. Los primeros habitantes de la Cuenca del San Pedro y Callecalle

Los registros que permiten hablar de presencia humana remota en esta zona fluvial incluyen investigaciones en la zona de la cuenca intermedia. Entre ellos, un cementerio emplazado en la ciudad de Los Lagos, en la segunda terraza fluvial del río Callecalle, en donde se rescataron alrededor de 9 piezas de cerámicas, fechados entre los años 915 y 110 después de Cristo (Adán et al., 2007, p. 12).

También se destaca el sitio de Antilhue, correspondiente a un cementerio mapuche en la zona alta del sector Arique y un complejo habitacional en la localidad de Malihue, poblado perteneciente a la comuna de Los Lagos (Contreras et al.,2016, p. 23).

Línea del tiempo construida con referencia en informe del MOP

Período	Período	Descripción general
10.000 -9.000	Arcaico Temprano	Grupos cazadores-recolectores en sector cordillerano de Sitio Alero Marifilio-1, Panguipulli. inicio de exploración de bosques templados.
6.000-2.000AP	Arcaico Medio y Tardío	Grupos de cazadores-recolectores ocupan costa y cordillera. Sitios Chan Chan en la costa de Mariquina, Alero Marifilio-1, Loncoñanco y los Resfalines en Panguipulli.
430 d.C	Alfarero Temprano	Primeras evidencias del complejo Pitrén. Las comunidades alfareras se instala en las riberas, manteniendo un modo de vida cazador-recolector e incorporando innovaciones agrícolas.
1.000 d.C	Alfarero Temprano	Diversas comunidades Pitrén ocupan diferentes ecosistemas regionales. Posterior al siglo XI se mantienen significativas ocupaciones en zonas lacustres cordilleranas. Sitios Pitrén en Panguipulli y Los Lagos, junto al rio San Pedro. Patrón funerario incluye ofrendas cerámicas con representaciones zoomorfas y antropomorfas.
1.100-1.500 d.C	Alfarero Tardío	Cerámica estilo Valdivia, pintada en rojo sobre blanco, da cuenta de un cambio cultural definido como "Cultura Valdivia". Comunidades alfareras se asientan en el Valle, precordillerana y costa. Coexisten con grupos de tradición temprana o Pitrén. Algunas incorporan intensamente la agricultura.

1.600 d.C	Historico Temprano	La corona española reconoce el Estado de Arauco que limita al sur del Toltén. En 1643, la ocupación holandesa interactúa y negocia sin éxito con la población indígena. En 1647 se da la repoblación de Valdivia, se construye la fortificación de Corral, así como el establecimiento de relaciones interculturales.
1740 d.C	Histórico Tardío	En 1740, un siglo más tarde, se refuerza la ocupación con la expansión de estancias y misiones Jesuitas. Las comunidades indígenas son desplazadas de sus territorios ancestrales. En 1780 se da inicio a la apertura del Camino Real. Poblaciones indígenas del Ranco recrean cerámica de tradición indígena en el estilo Tringlo, reforzando una identidad de resistencia.
1.800 d.C	Histórico Tardío	Hacia fines del siglo XVIII, luego de la apertura del Camino Real, se suceden episodios de beligerancia y alianzas indígenas por la independencia de su territorio. En 1789 celebran Paces en el Tratado de Río Bueno. En 1793 se firma el Tratado de las Canoas, en el que se establecen las tierras entregadas para la refundación de Osorno (1820, se incorpora Valdivia a la República de Chile

Resumen línea de tiempo (MOP, 2010)

“Estas primeras comunidades alfareras que practicaban la caza-recolección y la horticultura, habitaban y se movilizaban por diferentes cursos de agua. Se establecieron en desde el sur del Biobío hasta Puerto Montt y fueron reconocidas como complejo Pitrén, ya que los primeros vestigios de esa cultura fueron identificados en la localidad de Pitrén, ribera sur del lago Calafquen (Contreras et al., 2016, p. 23)”.

A la llegada de los hispanos, el valle del río San Pedro y el emplazamiento de la actual ciudad de Valdivia, contaban con un número considerable de población indígena. Pedro Mariño de Lovera, soldado de profesión y cronista, que viajaba con los conquistadores, describe su encuentro con este lugar en 1552.

“Descubrieron un gran pedazo de tierra, algo alta, como una loma, casi toda cercada por aquel río, donde tenían sus viviendas los naturales en razonables casas, entraron los nuestros por esta loma, y viéndola toda tan adornada sembrada a mano, que parecía un paraíso, así por la lindeza y orden con que estarían puestos los árboles, por el río que va girando en redondo por aquella loma” (Mariño, 1865, p. 143).

4. El territorio colonial

De la mano de los colonizadores, en estos territorios comenzaron a instalarse las llamadas encomiendas religiosas, con la finalidad de asegurar la explotación de riquezas y el comienzo de la tarea de evangelización de los indígenas. Se los organizaba bajo la fe de la corona española para mantenerlos alejados de los conflictos en procura del éxito de la conquista (Cuervo, 2016. Desde Valdivia y movilizados a través de vías fluviales, los encomenderos se internan en el valle, llegando a instalarse en Arique, un pequeño caserío en la ribera este del río San Pedro, en el que se reconoce un asentamiento mapuche-huilliches. Más tarde misioneros religiosos se instalan en el llamado “Partido de Arique”, donde el cacique Cumillanca entregaría 75 cuadras de terrenos para la operación de las misiones franciscanas, la construcción de un cementerio y la disposición de tierras de cultivo (Contreras, 2016, p.16).

La presencia de los colonos en el territorio se convirtió en una constante lucha por generar soberanía y apaciguar a los indígenas que cada vez se manifestaban más hostiles. Los alzamientos y rebeliones mapuche destruyeron todo asentamiento hispano en torno al año 1600, entre ellos la ciudad de Valdivia (Guarda, 1968, p. 11). Entre los protagonistas de la

época se encuentra el cronista español Mariño de Lovera, quien describe las motivaciones de esta resistencia mapuche.

“... Pues eran tantos los motivos que tenían para ello viéndose llevar por fuerza a manadas como lo eran la guerra, y labor de las minas y otras ocupaciones en que los trataban como a jumentos, cargándolos de noche y de día, después de haberlos apartado muchas leguas de sus casas, hijos y mujeres” (Mariño, 1865, p. 342).

En tiempo de rebeliones, la presencia hispana al interior del valle del San Pedro se aseguró mediante la construcción de fuertes. Se destaca el fuerte de Quinchilca, en la ruta que se interna hacia el Este del actual poblado de Los Lagos, distante 20 kilómetros de Antilhue. Se instaló allí una reducción de 40 españoles con el objetivo de apaciguar estos territorios en conflictos.

Sin embargo, recién en 1650 Valdivia pudo ser repoblado por los españoles, luego de acordar nuevas condiciones con la población mapuche huilliche. Desde entonces, la convivencia tuvo diferentes intensidades de conflictividad y tranquilidad, pero se mantuvo con la tensión propia de cualquier ocupación territorial, tanto en la ciudad, como en el valle del Callecalle (Guarda, 1953).

5. La inmigración germana

Aparentemente la independencia de España y la creación del Estado chileno no ocasionó un cambio muy significativo en este territorio. Sólo se podría destacar la suspensión del régimen de encomiendas. Otras urgencias y en otras latitudes ocuparon a las nuevas autoridades, por lo que su presencia tardó algunas décadas en hacerse sentir en las riberas del Callecalle.

Agustín Ross, banquero y diplomático, encargado de reportar al Ministro de Obras Públicas sobre el territorio entre Victoria y Valdivia en tiempos del avance ferroviario (Ross, 1892), describió estos valles caracterizándolos por la abundancia de las lluvias, con escasa población y bosques muy espesos. Especial atención le mereció el río que rodeaba la ciudad de Valdivia. Destacó que sea navegable desde Corral hasta el interior del valle, mencionando

las localidades de Pishuenco y Antilhue. Esta característica, gracias a la abundante presencia de bosque en las riberas de los ríos darían vida al puerto de Corral y permitirían al ferrocarril cumplir la labor de aportar en la atención de las necesidades del país.

La política pública del Estado de Chile, destinada a la integración nacional mediante la incorporación de las amplias zonas boscosas del sur, además de la construcción ferrocarril, incorporó una política de repoblamiento mediante la inmigración de población europea. En este contexto se comenzó a registrar la llegada de colonos europeos en 1850.

Entonces Valdivia enfrentaba aún los ruinosos efectos de la guerra de independencia, lo que se había mantenido como un periodo de decadencia económica y social, porque el territorio no lograba resolver un proyecto productivo que lo haga sostenible, pero también porque debió enfrentar los efectos de los terremotos de 1835 y 1837 que destruyeron sucesivamente los pocos edificios y viviendas presentes en la zona del centro histórico. La ciudad estaba en crisis. El escaso poder económico y la pequeña clase alta no eran capaces de sacar a la ciudad de esta condición.

Rudolph Phillippi describía Valdivia en mitad del siglo XIX reconociendo su fisionomía de ciudad. Destacaba la arquitectura que ya comenzaba a manifestarse en el paisaje con las primeras casonas de madera y ventanales de mayor constructibilidad. Sin embargo, esto contrastaba con un paisaje muy atrasado en cuanto a construcciones, muchas de las manzanas no tenían más de una casa, construidas solo de troncos de robles partidos con hachas y muebles muy primitivos. En el relato de su viaje al volcán Osorno, el recorrido fluvial terminaba en el río Futa en Valdivia, para comenzar una travesía sin caminos y carreteras, describiendo un paisaje donde los bosques irían tocando las aguas del río, que no se cansaba de admirar.

El relato de Phillippi de 1852 se refiere al monopolio del transporte de mercaderías en manos del señor Jaramillo, quien a través del río Callecalle, llegaba hasta el interior de la provincia de Valdivia a través del único camino que era el río. Pero, más allá de los límites fluviales, sólo era posible continuar a lomo de mulas.

Es posible afirmar que las primeras poblaciones aparecen vinculadas con los cursos fluviales, desde donde se habrían movilizad o integrado, generando una íntima relación con el territorio y su paisaje. Las descripciones de Amando Phillippi en 1850 incluyen algunos de los aspectos de esta realidad territorial. Apenas 50 años antes de la llegada del ferrocarril, Phillippi escribiría que el pueblo mapuche presente en el territorio era prácticamente una nación independiente y que los mismos valdivianos no se reconocían integrantes del Estado chileno. “En el tiempo del coloniaje, Valdivia era un presidio que dependía directamente de Lima, así se comprende que los valdivianos en el tiempo en que yo llegué no se consideraban como chilenos, y cuando uno tenía que ir a Valparaíso decía frecuentemente: *tengo que ir a Chile*” (Aliste, 2014, p. 9).

Sin embargo, la evidencia que más nos interesa en el relato de Phillippi es la referida a la importancia de las vías de comunicación naturales en la construcción del territorio, antes de la llegada del ferrocarril. “No existía camino alguno trazado por ingeniero; no se conocía lo que era una carreta y todo transporte de mercadería debía hacerse por mulas” (Aliste, 2014, p. 10). Sin embargo, esta situación cambió completamente en el horizonte de 30 años. En 1889 Philippi recorrió el sur de Chile para describir el relieve, las cordilleras y los valles en sus características geológicas y geomorfológicas. Analiza las características de los suelos, su vegetación y una detallada descripción botánica, objetivo principal de su excursión. Pero se detiene también a señalar que la situación en la Araucanía ya no era la misma que encontró durante su primera visita en 1852. La novedad era la estructura de las vías de comunicación, dominadas por la ferroviaria. El avance del ferrocarril había permitido que las ciudades en formación gocen de más desarrollo y de mayor seguridad. Cuenta que, entonces, el ferrocarril atraviesa aquella región de norte a sur y sólo falta la parte comprendida entre los ríos Cautín (Imperial) y el CalleCalle, que se encuentra ya en construcción (Phillippi, 2005).

El arribo de comunidades germanas y su impacto significativo en el desarrollo de la industria en el ramal, coincide con la expansión ferroviaria hasta la recién fundada ciudad de Puerto Montt. El proyecto de colonización en 1845, del presidente Manuel Montt, busca atraer personal profesional y capacitado principalmente en el área industrial. En las primeras

oleadas de colonos llegados al puerto de Corral hay declaraciones de profesionales en áreas de farmaceuta y comercio y además de conocimientos en agricultura, ganadería y construcción (Oficina Central de Estadísticas, Chile, 1866, p. 40-42).

Las familias con un mayor poder adquisitivo se instalaron en privilegiadas áreas urbanas, pero también incursionarían las zonas interiores de los cursos fluviales, situándose incluso en las riberas de algunos lagos. Aumentó la población urbana de Valdivia en menos de una década (Oficina Central de Estadísticas, Chile, 1876, p. XLIII-L), incentivando la inversión pública. Esta nueva población, instalada tanto en la ciudad como en el interior del territorio, impulsará una transformación sostenida en el tiempo, evidente en el desarrollo de infraestructura urbana y de alcance provincial. La industrialización de la explotación del bosque nativo y el incremento del comercio nacional e internacional son las principales características de esta transformación (Muñoz, 2008).

Los alemanes en la ciudad de Valdivia se apoderaron mayoritariamente de las riberas del río para el desarrollo de actividades comerciales e industriales (Almonacid, 2013, Cap. 3). Aún hoy se puede observar las ruinas del periodo como vestigios del auge industrial alemán. Cervecerías, molinos, curtiembres y fábricas de cecinas, por nombrar algunas. El Estado chileno apoyó este proceso concediendo terrenos para estas nuevas familias y desplazando a la población indígena que allí se encontraban hacia zonas marginales y territorios costeros (Tillería & Vela, 2017).

6. Los balseiros del Callecalle

“Los aserraderos hacen chirrear sus grandes discos dentados con zumbido de chicharras veraniegas, parten el corazón de robles, raulíes, coligues y cipreses y van transformando el bosque en inmensas rumas de tablas que luego viajan en todas las direcciones en carros de bueyes, camiones y vagones de ferrocarril, cuando no eligen la vía fluvial en grandes barcazas tiradas por remolcadores, en Los Lagos; en balsas que realizan su viaje peligroso

por ríos de fuerte corrientes, dirigidas con maestría por rudos balseros” (Contreras et al., 2016, p. 51).



Balseros de los ríos San Pedro y Calle Calle (Moya & Vásquez, 2010)

El escenario que antecedió a la masificación del transporte motorizado y a la carretera eficaz para la conexión de las distintas regiones del país, fue protagonizado por el río San Pedro en la explotación industrial de los productos del bosque y por la actividad maderera. La historia de la industria forestal ha documentado la subsistencia de un rudimentario sistema de transporte de maderas ejercido por los balseros del San Pedro (Moya & Vásquez, 2010). Se trató de una de las actividades más arriesgadas en la historia región de Los Ríos, persistente aún en la primera mitad del siglo XX. Balsas fabricadas de varas de ciprés descendían de lugares cercanos a Panguipulli y Riñihue. Viajaban por el río hasta los lugares de aserreo. Moya y Vásquez informan que la producción maderera era ejercida por cuadrillas de entre 4 y 10 balseros, durante todo el año, logrando transportar entre 850 y 860 pulgadas de madera. Desde los lugares de explotación en los lagos se procura alcanzar la corriente de los ríos para hacer descansar el traslado de los maderos en la propia fuerza de los cauces, para alcanzar

lugares de elaboración y proceso como Los Lagos, Pishuinco, Huellehue o simplemente seguir hasta Valdivia.

“Para llegar al desagüe, volvíamos a pie por la ribera sur del San Pedro, pero a veces pillábamos un camioncito y el regreso se hacía por la ribera norte. Deben ser unos 25 kilómetros de Malihue al desagüe. Nosotros veníamos a Malihue, al puente viejo, con un pedazo de pan o trago de agua y subíamos a pata por la orilla río pa arriba, emplanabamos (llegábamos al plano) y nos íbamos por el lado norte hasta Trafún Chico (sector Dollinco) o hasta Ñacul, camino a Panguipulli”... “teniendo todas las balsas ahí (en la marea del puente Malihue), tirábamos de Malihue a Los Lagos. Cuatro días de Malihue a Los Lagos, de diciembre a marzo” (Moya, 2010, p.96).

El relato describe el primer tramo del balseo y el más arriesgado. El viaje hasta la localidad de Los Lagos sería más fácil y de menor riesgo, ya que el San Pedro es más manso y tranquilo. En este tramo el trabajo se confiaba a los balseros aprendices. Era su momento de navegar solos, pero bajo la supervisión de un balsero experimentado en este oficio en cada cuadrilla, dispuesto a socorrerlos y a instruir si se presentaba algún problema río abajo, para seguridad de los navegantes y para resguardo de la carga.

Las principales firmas dedicadas a la elaboración de la madera instaladas en las riberas río abajo eran Scassi Buffa Barraca y Elaboración de Madera y el aserradero de don Felipe Junemann (Moya & Vásquez, 2010, p. 46). Allí tomaban su turno de los obreros de cada empresa, quienes asumían el control de la carga desde el desarme de los empaques en la playa hasta la elaboración en las sierras del establecimiento.

“A veces sacaban las balsas aquí también, para entregárselas a don Felipe Junemann, ahí las desataban, porque él tenía la madera comprada allá arriba y aquí hacían castillos y el viejo Carlos Rojas, alias Matungo, marido de doña Seferina se la sacaba; se levantaban antes de las 6 de la mañana porque decían que, en invierno, cuando helaba, a esa hora el agua estaba calentita” (Moya & Vásquez, 2010, p. 101).

CAPÍTULO III

LA INCIDENCIA DEL FERROCARRIL EN RAMAL ANTILHUE

1. El ferrocarril y su influencia

El territorio de estudio de este capítulo se desarrolló entre los años 1895 y 1905, marcado por la extensión de la línea férrea entre las ciudades de Temuco y Osorno. Desde ese tiempo podemos visualizar el ferrocarril, a través de diversas fuentes y publicaciones, como uno de los factores que incidieron de manera significativa en el crecimiento y configuración de nuevas áreas en la ciudad. Revisaremos el área que corresponde a este ramal y expondremos el impacto en referencia al espacio donde se emplazaban las estaciones, evidenciando lo que ha quedado como herencia en la escena de la cuenca del San Pedro y Callecalle.

Como se detalla más adelante, las observaciones realizadas demuestran que la llegada del ferrocarril, tanto en áreas urbanas como fuera de ellas, generó nuevos sistemas de relaciones dentro de lo que se refiere al espacio urbano y una significativa evolución en la ciudad preexistente.

2. Valor paisajístico

El ramal se inserta en un paisaje que recorre el río Callecalle hasta su encuentro con el San Pedro, desde la localidad de Valdivia hasta Los Lagos, en donde la infraestructura y el tendido férreo se extiende dentro del bosque nativo, arbustos frutales, y fauna local, desde donde se puede apreciar un paisaje productivo, que sustentan la población que ha permanecido inmóvil en sus orillas desde que se iniciara la puesta en marcha del ramal a Valdivia; por último es posible apreciar plantaciones forestales en los montes que rodean el valle, paisaje característico que delata la existencia de la madera como protagonista de las actividades económicas en la región.

Estos atributos, posicionan al ramal como uno de los más atractivos en cuanto a visitas turísticas en periodo estival, ya que la ruta que abriría el ferrocarril es actualmente la puerta de entrada a la ruta de los siete lagos, y a uno de los pasos cordilleranos de la región de los Ríos.

3. Villas ferroviarias

El desarrollo de nuevas estructuras urbanas a partir de las estaciones de ferrocarriles es una de las evidencias palpables en el territorio. Estos nuevos sistemas en el paisaje funcionaban como un polo industrial, donde la sociedad se conformaba mayoritariamente por funcionarios de ferrocarriles y toda la comunidad dependía de ellos. Esta dependencia se verifica desde la cotidianeidad que se configura en función del trazado de operaciones, hasta la planificación de su desarrollo a partir de estas operaciones, lo que se deja ver formalmente en la infraestructura fuertemente ligada a lo ferroviario y reflejado como un solo sistema.

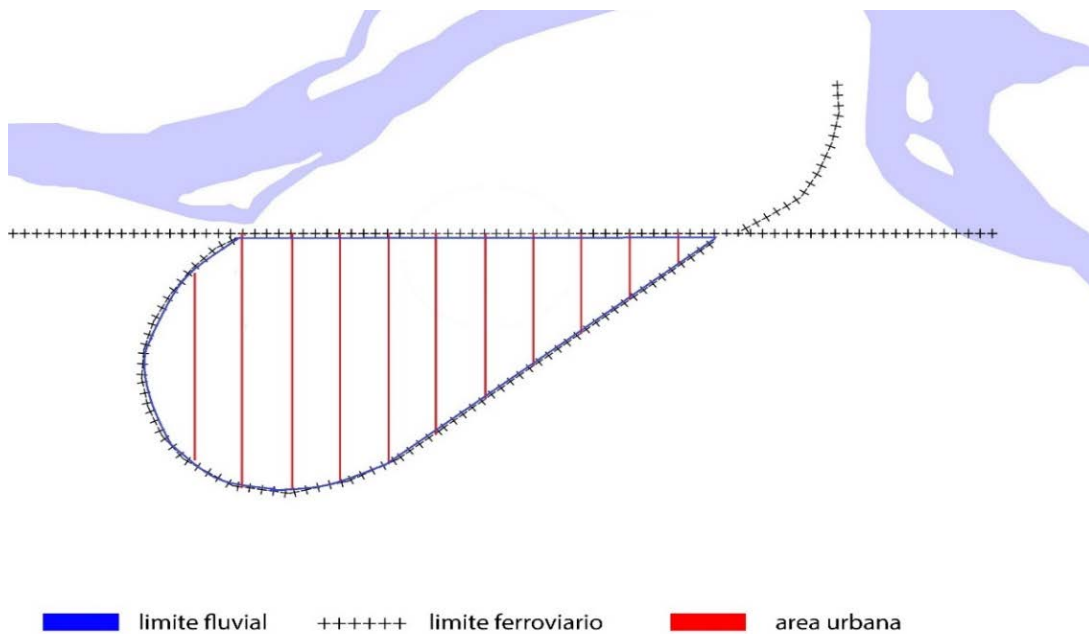
Esta tipología de organizaciones, propias del ferrocarril, estructura las líneas de desarrollo urbano gracias al surgimiento de lógicas de ordenamiento autónomos. Aparecen en sectores alejados de las ciudades, en algún caserío rural al interior del ramal, con la finalidad de tener mayor cercanía a alguna fuente extractiva. En este caso se observa la localidad de Antilhue como un claro modelo de ciudad dependiente exclusivamente de este sistema de transporte. Distante 40 minutos de la ciudad de Valdivia, también fue el centro operacional para las industrias madereras, mineras y de actividades agrícolas.

Además de la manera en que se emplazaban estas villas o ciudades ferroviarias, en referencia al ordenamiento de las formas urbanas, también es posible observar la carencia de límites visibles entre la vida barrial y la actividad laboral. Entendemos aquí como límite el espacio de juntura entre diferentes realidades (Mateo, 2007). Es difícil definir la espacialidad que respecta a las formas y usos de suelo. Esto reafirma que la habitabilidad y la cotidianeidad estaban sólidamente definidas por la presencia del sistema de transporte ferroviario. Los observamos por ejemplo en los accesos de la casa estación y sus patios. También es posible reconocer a primera vista la presencia de espacios holgados y abiertos, aparentemente debido a la necesidad de alentar un sentido de pertenencia con el lugar. Si bien no queda definida una plaza para los encuentros sociales, esta situación es atendida en el área que circunda a la estación y dentro de la misma.

En cuanto a las estructuras formales, encontramos viviendas para los obreros, habitaciones que generalmente eran parte de la misma arquitectura destinada al conjunto de la empresa. Formaban viviendas continuas o pabellones visiblemente emplazados en sus alrededores. Para enfrentar la ausencia de fuentes formales y bibliográficas, se realizó una visita a la localidad y un ejercicio de observación directa que incorporó consultas a pobladores y ferroadicionados presentes en el entorno de la ruinoso estación. La residente Doralisa del Carmen Cofré Catril, 62 años, y el ferroadicionado Nelson Emilio Beseler Ávila, 35 años, acompañaron la descripción del lugar. Señalaron que, en tiempos del ferrocarril, las habitaciones eran de un solo nivel, ubicadas en un primer momento dentro del mismo patio de ferrocarriles. Se trata de una expresión del paternalismo de la empresa de Ferrocarriles del Estado para con sus empleados, a quienes además de dotar de viviendas, ofrecía otros servicios, como oficinas de salud en algunos puntos del ramal.

En lo que se refiere a la aparición de estas figuras urbanas autónomas, llamadas villas, aldeas o ciudades ferroviarias, siempre es conocido el momento en que se originan y el momento en el que dejan de funcionar como tal (Cuéllar, 2018, p. 6). Surgen en el momento en que se abre el ramal o entra en funcionamiento la estación. Generalmente existe registro de ese momento, en algún relato o imagen que detalla este acontecimiento y que queda guardado en la memoria de quienes participaron de ese hecho.

En estos complejos ferroviarios surgen trazados aparentemente planificados, cosa que es posible de inferir ya que la forma urbana y sus límites están determinados por los límites dibujados por las vías auxiliares. En el caso específico de Antilhue, donde la trama se origina al costado sur, ubicado al lado opuesto del usado por las locomotoras para hacer su llegada a la localidad. La vida urbana y su comunidad quedan restringidos al tendido férreo y sus vías auxiliares. En este caso particular, la estructura queda inserta en la “pera” (ver anexo) destinada al retorno de locomotoras y maniobras.



Villa Antilhue. Fuente: Elaboración propia

4. Nodos y expansión de las primeras formas urbanas

La relación entre las redes ferroviarias y el sistema de ciudad también se observa en una mayor escala de intervención al analizar la llegada del ferrocarril en una ciudad que ya existía como tal. En estas situaciones el ferrocarril se emplaza en uno de los costados de la ciudad y según los registros de evolución del área consolidada a principios de siglo xx, se trata de áreas o situaciones de bordes donde la ciudad se debate entre lo urbano y lo rural. Esto no sólo es verificable en el ramal objeto de este estudio, sino también en casi todos los casos similares presentes en el país en ese momento histórico. Es partir de la intervención ferroviaria dentro de los bordes de la ciudad, ocurrida en la primera década del siglo XX, que la gran mayoría de estos complejos urbanos se dilatan hasta encajar con este nuevo sistema, generando una nueva área de poblamiento y también nuevas formas de relacionarse dentro de ella.

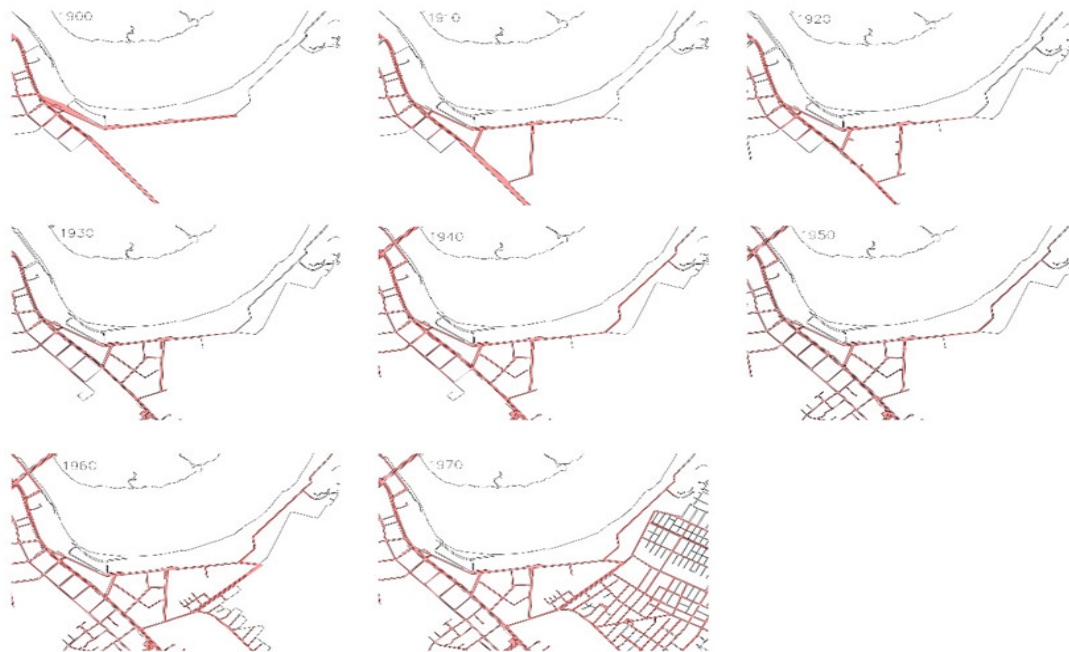
Al entrar en esta nueva dinámica, la forma urbana se ve forzada a expandirse de tal modo que comienza a dilatar sus áreas antes contenidas en torno a su plaza de armas. Los primeros entramados urbanos, ciudades que antes crecían ordenadamente en torno a una centralidad,

comienzan a expandirse de manera intuitiva hacia donde se situó la estación y se van poblando hasta llegar a empalmar con la nueva centralidad.

Una de las primeras transformaciones puntuales a nivel barrial, motivada por la instalación de las estaciones más relevantes dentro de los ramales, fue el levantamiento de las vías encargadas de recibir el nuevo flujo urbano estimulado por la presencia del ferrocarril. En el caso específico del ramal Antilhue – Valdivia, en la estación de Valdivia se puede demostrar a través de imágenes facilitadas por los vecinos y de observaciones propias en terreno, cómo se proyectan ejes mucho más amplios que los habituales hasta entonces. Destacan las calles Simpson, San Martín y Ecuador y la consolidación de la avenida Picarte. Además, se instalaron las primeras viviendas para familias de trabajadores ferroviarios de altos cargos, lo que terminó por enmarcar un primer perímetro de acción.

Se generó un barrio claramente acotado y legible dentro de la ciudad, donde se dieron las condiciones adecuadas para la instalación de todo tipo de actividades económicas dependientes del ferrocarril. Empresas familiares se instalaron en espacios privilegiados, para poder comercializar y llegar a un mayor número de personas.

La instalación de las infraestructuras ferroviarias en la ciudad existente condicionó su primera expansión. En Valdivia generó espontáneamente un eje de desarrollo hacia el Sur, que era la vía directa de comunicación hacia este nuevo polo, como se observa en la infografía “proyección del barrio ferroviario”.



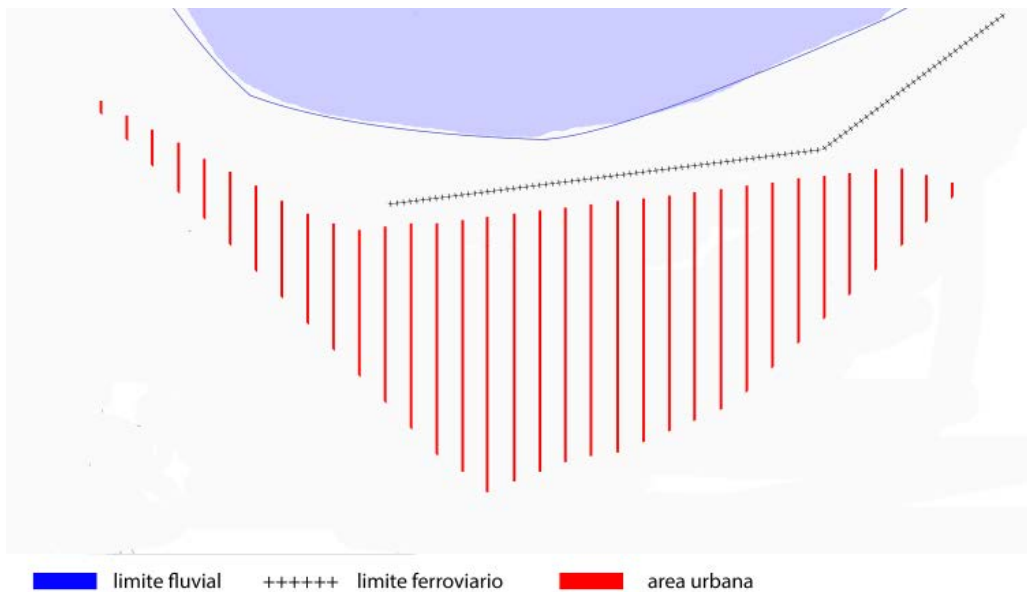
Infografía “proyección del barrio ferroviario” (pág. Anterior)

En una segunda etapa de ocupación se crean viviendas para empleados ferroviarios, la que concluye con la creación de la Población Ferroviaria. En 1952, momento de máximo esplendor del desarrollo ferroviario, se observa un fuerte desarrollo de actividades comerciales, lo que replica en el barrio la gran autonomía protagonizada por las villas ferroviarias. Se genera entonces la posibilidad de crecimiento en torno a este barrio.

La forma urbana que se percibía antes de la apertura del ramal se articulaba y se poblaba en torno a los encuentros con el eje fluvial. Generaba la expansión de tipo industrial a través del borde, lo que hacía que la ciudad se reflejara a sí misma. Esto cambia de manera sustancial en un primer momento con la aparición de una nueva manera de ingresar a la ciudad. En estos sectores se encontraban los encargados de abastecer a la ciudad y de comercializar productos de primera necesidad. Como es de esperar, se genera una fuerte dependencia hacia estos espacios recibidores, desde los cuales surge una segunda dinámica expansiva. La ciudad comienza a articularse a partir de este nuevo punto y el resto de la forma urbana vendrá para converger hacia este polígono.

Al integrarse a la trama, comenzará a generar encuentros y nuevas maneras de llegadas con el resto de la ciudad. Se configuran lugares como plazas, avenidas y espacios de gran anchura que facilitaban el encuentro con este nuevo punto. En Valdivia, las redes urbanas concentradas en el sector céntrico se abren hasta empalmar con esta nueva área en la ciudad y, desde aquí en adelante, comienza un nuevo proceso de expansión hacia la zona sur y oriente, extendiéndose hacia la zona de ingreso del ferrocarril al plano urbano. El crecimiento en torno a la estación también tiene una dimensión social reflejada en la disposición de equipamiento de encuentro como sedes sociales, clubes deportivos, centros de madres, plazas, ferias populares. En definitiva, el intersticio presente en el límite entre lo urbano y lo rural comienza a destacarse como espacio nodal, donde se genera el encuentro de diversas clases sociales. A partir de la aparición de este punto nodal es posible reconocer nuevos sectores que también generarán una fuerte dependencia con el barrio estación, entre ellos el sector de Collico, Corvi e Inés de Suárez.

De esta forma, tiene lugar aquello que se ha definido como un nodo. “Entendiendo por un nodo como los puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen focos intensivos de los que parte o a los que se encamina, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra o concentraciones/condensaciones de determinado uso o carácter físico...” (Lynch, 1959, p. 4).



Barrio Estación Valdivia. Fuente: Elaboración propia

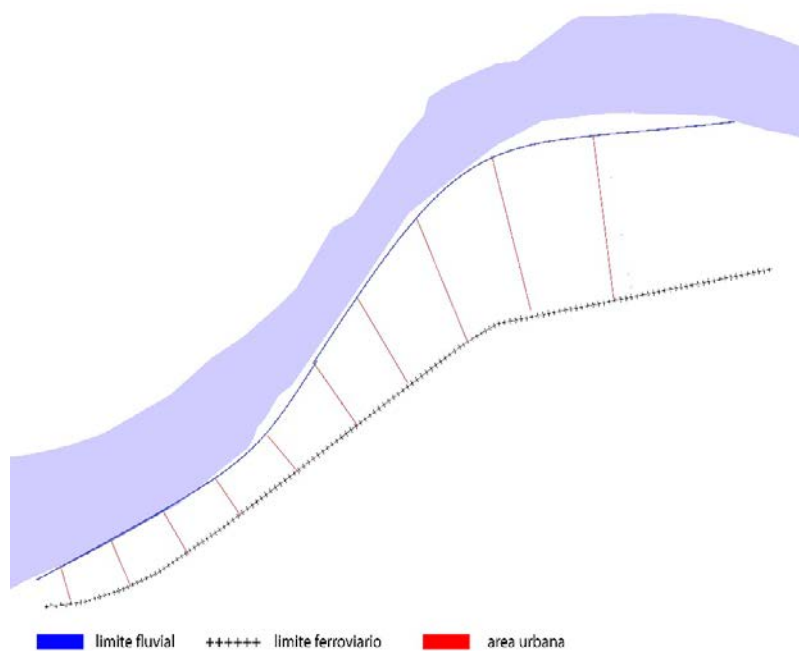
5. El camino de hierro como límite entre lo urbano y rural

Valdivia se levantaba como una capital industrial al momento de la aparición del ferrocarril, el exponente más relevante de esto era el barrio de Collico y Huellehue. En estos lugares, el ferrocarril, pese a no desarrollar una importante infraestructura, ofrece el tendido ferroviario como un elemento que define el límite de lo visualmente construido. Las vías ferroviarias que se extienden a lo largo de los complejos industriales definirán los límites de estos dos barrios, actuando como barreras habitables. Nos referimos a la habitabilidad, ya que el tendido férreo se manifestaba como una vía peatonal más, dentro de la cotidianeidad de estos barrios, en los recorridos diarios de ir y venir de un extremo a otro. En Collico era cotidiano ir desde los lugares de trabajo hacia los hogares sobre las mismas vías, situación que aumentaba en temporada invernal cuando crecía el río y se inundaban las primeras cotas de terreno (Rodríguez, 2008).

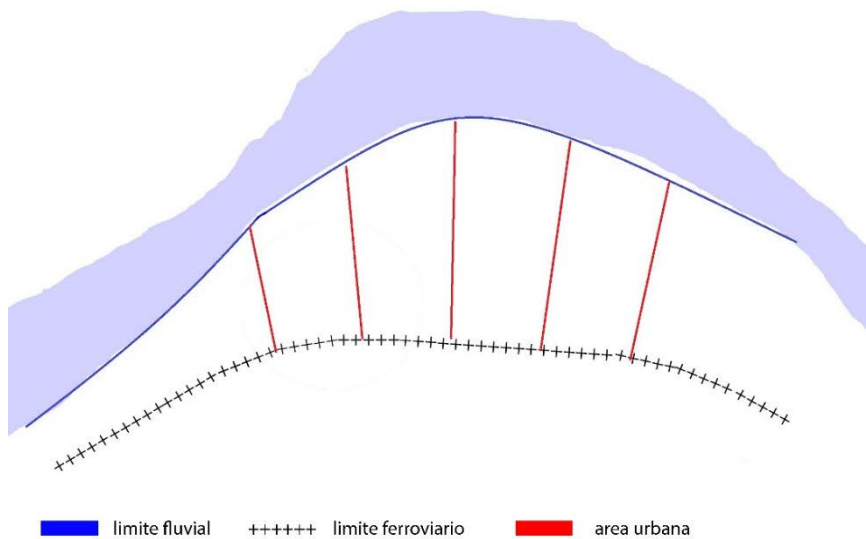
Al referirnos a las formas urbanas, como pasajes, calles y viviendas, las vemos llegar hasta el encuentro con la vía de hierro. Todo lo que quedaba detrás de ellas se percibía como rural. Incluso en las situaciones que no presentaban estructuras que delaten a primera vista la presencia ferroviaria, como estaciones, galpones o torres de agua, las localidades se

desarrollaban acotadamente dentro de estos dos bordes. El fluvial y el ferroviario. El segundo siempre encargado de marcar el límite de la cuestión urbana.

El desarrollo de las áreas que se van a definir como de vivienda y de trabajo, quedará claramente circunscrito al espacio que se inscribe entre el camino de hierro y el borde fluvial. La situación de habitabilidad entre estos dos bordes nos hace inferir que la manera de habitar en estos lugares es a través de las tensiones que se generan en estas dos áreas que definen los límites de la vida cotidiana. Esto queda manifestado en los trazados que van desde las áreas industriales hacia el encuentro con la vía ferroviaria, las que componen la imagen de una escalera tendida sobre el terreno.



Barrio industrial Collico. Fuente: Elaboración propia



Barrio industrial Huelleshue. Fuente: Elaboración propia

6. Organización gremial y social

El fuerte movimiento del personal necesario para hacer posible la puesta en marcha del sistema de ferrocarriles generó una significativa identidad social, movimiento que se visualizó en torno a toda instalación férrea. Los ferroviarios sabían que el desarrollo del país dependía de su labor y que el Estado era el responsable de otorgarles beneficios sociales. El de los obreros de ferrocarriles fue uno de los grupos que mejores condiciones de vida logró. Tampoco tuvieron el temor de manifestarse en caso de no cumplirse los acuerdos o sus peticiones (Polanco, 2015, p. 35).

El deporte, destacando el fútbol, box, ciclismo, rayuela, se desarrollaron como actividades complementarias a las labores del ferroviario. Ello se reflejó en la existencia de la “Oficina de Esparcimiento de la Sección de Bienestar de FFCC”. Luego del primer congreso ferroviario se creó la “Federación de Deportes Ferroviarias de Chile” (Ortega, 2013, p.61).

Otra de las organizaciones creadas bajo el amparo de la empresa de Ferrocarriles del Estado fueron los centros de madres, los que tuvieron la finalidad de capacitar a las mujeres para incorporarlas progresivamente a las diversas tareas de desarrollo de la comunidad en la que

insertaban. Entre estas actividades destacaron las recreativas, manualidades y socio - culturales.

Estos centros serán agrupaciones voluntarias, sin fines políticos, ni religiosos. Dentro de los objetivos de estas agrupaciones destacó la participación de la mujer en la vida productiva del país, la generación de oportunidades de desarrollo de las capacidades y aptitudes de la mujer y el fortalecimiento del espíritu de la solidaridad en el grupo y en la comunidad (Polanco, 2013, p. 61).



Centro de madres de San Eugenio, en coche dormitorio dado de baja

CONCLUSIONES.

La apertura del ramal a la ciudad de Valdivia es un elemento decisivo que modificó rotundamente la manera de relacionarse dentro de la ciudad. La época en que la vida urbana y la cotidianeidad se arrojaba hacia los bordes y encuentros con el río, como único modo de subsistencia en las ciudades emplazadas en torno al eje fluvial, llegó a su fin como consecuencia de la incorporación del ferrocarril y sus efectos en el paisaje y en la manera de relacionarse en el espacio y el tiempo. Un paradigma ha llegado a su fin.

La llegada del ferrocarril fue sinónimo de modernidad y de apertura a nuevos escenarios de carácter productivo, incorporando una nueva sociedad bajo la tutela de la empresa ferroviaria. Pero la ciudad no solo integra nuevos espacios antes destinados a la vida rural y a actividades ligadas al agro, también expande sus espacios más allá de los límites perceptibles. Ingresar a la estación de Valdivia era sinónimo de que la ciudad continuaba sobre la delgada línea de durmientes, incorporando las siguientes estaciones como parte de la cotidianeidad.

El ferrocarril rompe la barrera entre lo urbano y rural, constituyéndose además como un reconocido espacio intermedio para el encuentro social. Por ejemplo, las avenidas ubicadas frente al ferrocarril, como Ecuador en Valdivia y Bernardo O'Higgins en Antilhue, se levantan como significativos portales de encuentro y de relaciones sociales.

El límite urbano queda definido a partir del ferrocarril, permitiendo la incorporación del borde productivo a la ciudad. El interior del valle, lugar maderero por excelencia, hasta entonces inexplorado desde el punto de vista terrestre, se volcó sobre el eje ferroviario, superando el momento en el que se relacionaba con la ciudad exclusivamente a partir de algún muelle a través del río.

La ciudad que hasta 1900 se abría al resto del territorio sólo a través del muelle, ahora se comunica a través del ferrocarril que define la conformación de nuevos espacios y conexiones urbanas y además es un factor determinante de los límites formales, revelando hasta donde son posibles las relaciones dentro del área urbana. En Valdivia, el lugar de instalación de operatividad ferroviaria era perceptible como un espacio seguro para la continuidad de áreas

a urbanizar, sectores altos desde donde se lograba ver la ciudad alejada del borde que pronto colapsaría con el terremoto y riñihuaso.

Desde el punto de vista demográfico, la instalación del ferrocarril en la ciudad abre una puerta hacia el interior del valle de los ríos San Pedro y Callecalle y abre también nuevas posibilidades de movilidad dentro y fuera de ella. En el interior del valle las relaciones circulaban en torno a la conexión que posibilitaba la vida a través del eje fluvial y a las pequeñas poblaciones que se arrimaban en el borde río, como única estrategia de relacionarse con otras áreas. Entonces se posibilitó la instalación alrededor de las vías férreas, iniciando un segundo momento de ocupación del valle. Mientras tanto en la ciudad se renueva la población con la aparición de zonas de uso mayormente residencial y obrero, como consecuencia de la industrialización impulsada por el ferrocarril y del impacto cultural y social de esta transformación en el modo de producción.

BIBLIOGRAFÍA.

- Adán, L.; Urbina, S.; Alvarado, M. (2017). *Asentamientos humanos en torno a los humedales de la ciudad de Valdivia en tiempos prehispánicos e históricos coloniales*. *Chungará (Arica)*, 49(3), 359-377. Epub 12 de junio de 2017. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562017005000020>
- Adán, L.; Mera, R.; Bahamondes, F. y Donoso, S. (2007). Historia cultural de la cuenca del río Valdivia: proposiciones a partir del estudio de sitios alfareros prehispánicos e históricos. *Revista Austral de Ciencias Sociales*. 12, 05-30.
- Aliste, V. (2014). Develando el territorio para la nación: el saber geográfico como herramienta de control, racionalización y ocupación del territorio mapuche en el siglo XIX. *Boletín electrónico de Geografía*, 2014(2), 1-16. <https://doczz.es/doc/221838/develando/elterritorio/para/la/nación>
- Alliende, M., (1993), *Historia del ferrocarril en Chile*, Santiago, Chile, Pehuén Editores.
- Almonacid, F., (2013), *La industria valdiviana en su apogeo (1870-1914)*, Valdivia, Chile, Ediciones Universidad Austral de Chile.
- Andreucci, R., (1998). *La incorporación de las tierras de Arauco al Estado de Chile y la posición iusnaturalista de la Revista Católica*. *Revista de estudios histórico-jurídicos*, (20), 37-84. <https://dx.doi.org/10.4067/S0716-54551998000200002>
- Barrera, J.; Hernando, M. y Rojas, F., (2016). Antecedentes históricos sobre el Complejo Forestal y Maderero Panguipulli, provincia de Valdivia, Centro-sur de Chile. *Bosque (Valdivia)*, 37(3), 473-484. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-92002016000300004>
- Basso, I. y Jaramillo, Y., (2017). *¡Última Parada! Encuentro de identidades y memorias ferroviarias en torno al tramo: Valdivia-Los Lagos-Riñihue*, Valdivia, Chile, Editorial Divergente.
- Córdoba, Héctor (director). (2012): *“Ramal Valdivia-Antilhue, en la memoria y la historia”* (documental). Valdivia, Chile: UACH.

- Contreras, P.; Concha, R.; Correa, M.; Guerrero, I.; Vergara, F.; (2016), *Relatos de paisaje y toponimia en el valle de los ríos San Pedro y Calle Calle*, Santiago, Chile, Ceibo Editores.
- Cuéllar, D., (2018). *Ciudades ferroviarias: perspectiva global y en el largo plazo*, in: *Ferrocarriles, Historia y Patrimonio Industrial*. Presentada en el VI Congreso Internacional de Historia Ferroviaria, Universidad Congreso, Mendoza (Argentina)
- Cuervo, B., (2016). La conquista y colonización española de América. *Historia Digital*, XVI (28), 103-149.
- El ferrocarril de Valparaíso a Santiago. Obras viales de gran envergadura. (2018, junio 1). Recuperado de <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-93945.html>
- Espinoza, D., & Zumelzu, A. (2016). *Valdivia y su evolución post - terremoto 1960: Enfoques, factores escalares y condicionantes*. *Urbano*, (33), 14-29
- Flores, R. y Cofré, R., (2017), *Barrio Collico. Guía del patrimonio inmaterial, del imaginario y la memoria: apuntes para el resguardo*, Valdivia, Chile, Fondo Regional del Consejo de la Cultura y las Artes, Línea Regional de Patrimonio Inmaterial.
- Garrido, Jorge (Director), (Christian Llanos), (2013, marzo 31), Huelleshue (Archivo de video). Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=DJ7yAXWU-aY>
- Guarda, F., (1953), *HISTORIA DE VALDIVIA 1552-1952*, Santiago, Chile, Imprenta Cultura.
- Guarda, G., (1968): *La ciudad chilena del siglo XVIII*, Buenos Aires, Argentina, Centro editor de América Latina.
- Guarda, G., (1973), *La economía de Chile Austral antes de la colonización alemana 1645-1850*, Valdivia, Chile, Universidad Austral de Chile.
- Guajardo, G., (2007), *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*, México, Fundación de los Ferrocarriles Españoles en coedición el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la Universidad Nacional Autónoma de México.
- Hernández, L., (1960). La epopeya del Riñihue. *Ercilla*, (1308), 16-17.

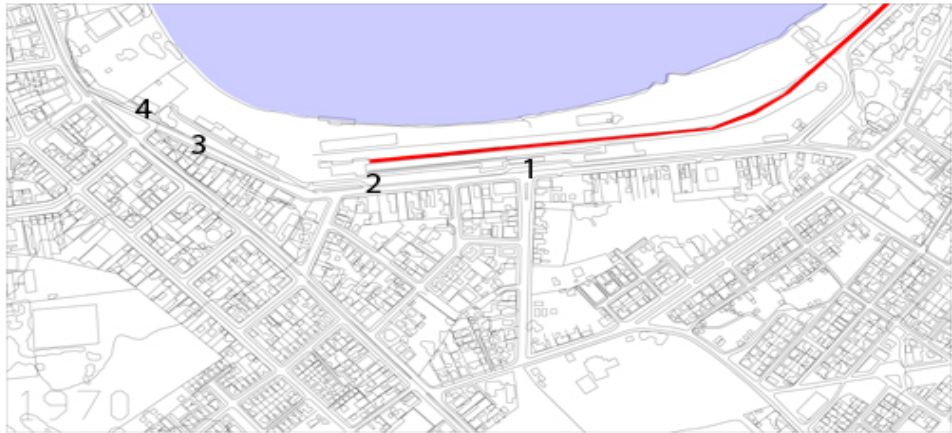
- León, S., (2009), *VALPARAÍSO SOBRE RIELES*, Valparaíso, Chile, Puerto de Escape Editorial Valparaíso.
- Lynch, K., (1959), *La imagen de la ciudad*, Buenos Aires, Argentina, Editorial Infinito.
- Mariño, P., (1865), *COLECCIÓN DE HISTORIADORES DE CHILE Y DOCUMENTOS RELATIVOS A LA HISTORIA NACIONAL (TOMO VI). CRÓNICA DEL REINO DE CHILE, ESCRITA POR EL CAPITÁN PEDRO MARIÑO DE LOVERA*, Santiago, Chile, Imprenta del Ferrocarril.
- Mateo, J., (2007), *Textos instrumentales*, Barcelona, España, Editorial Gustavo Gili.
- Ministerio de Obras Públicas de Chile, (2010), *Diagnóstico Del Patrimonio Cultural Región De Los Ríos, Programa Puesta En Valor Del Patrimonio*, Valdivia, Chile, Imprenta América.
- Moya, L. y Vásquez, N., (2010), *Continuidad y cambio en la historia forestal: relatos de balseiros de los Ríos San Pedro y Calle-Calle: 1930-1960*, Valdivia, Chile, Fondo de Desarrollo Cultural de la Región de Los Ríos.
- Muñoz, J. (2008). *Políticas centrales, inmigración alemana y gente menuda en la frontera decimonónica. Valdivia, La Unión y Osorno (1840-1890). Revista de Historia Social y de las mentalidades XII(2), 23-52.*
- Oficina Central de Estadísticas, Chile (1866), *Censo Jeneral de la República de Chile, levantado el 19 de abril de 1865*. Santiago, Chile, Imprenta Nacional.
- Oficina Central de Estadísticas, Chile (1876), *Censo Jeneral de la Población de Chile, levantado el 19 de abril de 1875*. Santiago, Chile, Imprenta El Mercurio.
- Orozco, C.; Sanandres, E. y Molinares, I. (2012). Colombia, Panamá y la Ruta Panamericana: Encuentros y Desencuentros. *Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, (9)16, 101-130.
- Ortega, Andrea, (2013), *Rieles que unen. Patrimonio y configuración del paisaje cultural urbano del Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo*. (Tesis de Magister), Instituto de Estudios Urbanos y del Territorio, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago.

- Ovalle, F., (1912), *Por el sur de Chile, civilización desconocida*, Santiago, Chile, La Ilustración.
- Phillippi, A. (2005). Excursión botánica a la Araucanía. Efectuada en 1889. *Chloris chilensis. Revista chilena de flora y vegetación*. 8(1). <http://www.chlorischile.cl>
- Pinto, Sonia. (1986), *Historia de los ferrocarriles de Chile. Volúmenes de carga y cantidad de pasajeros transportados (1901-1929)*, Cuadernos de Historia, Departamento de Ciencias Históricas Universidad de Chile (6) 49 – 66, Santiago.
- Polanco, Karen (2015). *Trabajadores ferroviarios de la comuna de Valdivia y la construcción de su identidad en torno a la empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), 1973-1993*. (Tesis de pregrado). Instituto de Historia y Ciencias Sociales, Universidad Austral de Chile, Valdivia, Chile.
- Retamal, I. y Rebolledo, A.; (2014), *Antilhue, Historia del Ferrocarril “El sonido en la memoria”*, Los Lagos, Chile, Ilustre Municipalidad de Los Lagos.
- Rodríguez N, Laura, Cordero J, Elisa, Rodríguez J, Gustavo, & Gutiérrez, Cristián. (2008). La desestructuración de un barrio industrial en la crisis de la modernidad valdiviana, Chile. *Revista de geografía Norte Grande*, (40), 59-76.
- Ross, A., (1892), *Memoria sobre los Ferrocarriles de Chile presentada al Supremo Gobierno*. Paris, Francia, Paul Dupont.
- Salazar, G.; Pinto, J.; Candina, A. y Lira, R., (1999), *Historia Contemporánea de Chile II. Actores, identidad y movimiento*, Santiago, Chile, LOM Ediciones.
- Salazar, G. y Pinto, J., (2002), *Historia Contemporánea de Chile III. La economía: mercados, empresarios y trabajadores*, Santiago, Chile, LOM Ediciones.
- Salazar, G., (2003), *Historia de la acumulación capitalista en Chile (Apuntes de clase)*, Santiago, Chile, LOM Ediciones.
- Salazar, G., (2009), *Del poder constituyente de asalariados e intelectuales (Chile, siglos XX y XXI)*, Santiago, Chile, LOM Ediciones.
- Skewes, J., & Solari, M., & Guerra, D., & Jalabert, D. (2012). LOS PAISAJES DEL AGUA: NATURALEZA E IDENTIDAD EN LA CUENCA DEL RÍO VALDIVIA. *Chungara, Revista de Antropología Chilena*, 44 (2), 299-312.

- Thomson, I. y Angerstein, D., (1997), *Historia del ferrocarril en Chile*, Santiago, Chile, Ediciones de la Biblioteca Nacional de Chile.
- Tillería González, J., & Vela Cossio, F. (2017). *Las viviendas de la colonización alemana en el sur de Chile. Cuaderno de Notas*, 0(18), 54-72.
doi:<https://dx.doi.org/10.20868/cn.2017.3598>
- Velasco, Jorge (2016, abril), *Historia de un largo y sinuoso camino*, En Concreto, Cámara Chilena de la Construcción, (155), 56 – 59.

ANEXOS

1. BARRIO ESTACIÓN VALDIVIA. 1900-2016



2. BARRIO COLLICO VALDIVIA.

1900-2016

