

NOSTALGIA FERROVIARIA: UN RECUERDO OLVIDADO EN ESPACIOS URBANOS DE LA CIUDAD DE PITRUFQUÉN, REGIÓN DE LA ARAUCANÍA, CHILE.**Constanza Venegas Riffo**

Geógrafa. Universidad Católica de Temuco.

Patricia Gutiérrez Zamorano:

Dra. (C) en Arquitectura y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Académica del Departamento de Ciencias Ambientales de la Universidad Católica de Temuco, Facultad de Recursos Naturales, Universidad Católica de Temuco.

Jorge Olea Peñaloza

Dr. en Geografía. Académico del Departamento de Ciencias Ambientales de la Universidad Católica de Temuco, Facultad de Recursos Naturales, Universidad Católica de Temuco. Investigador de la Estación Patagonia de Investigaciones Interdisciplinarias- UC.

Rodrigo Callejas Callejas

Geógrafo. Universidad Católica de Temuco. Laboratorio de Planificación Territorial LPT- UCTemuco. Equipo Proyectos.

RESUMEN

El proceso de modernización capitalista e industrialización a nivel mundial ha sido un agente transformador a nivel territorial, en donde el surgimiento y masificación del ferrocarril resulta clave para comprender sus alcances. En Chile, la llegada de este medio de transporte fue determinante en la ocupación del sur del país, impulsada por la necesidad de conectividad territorial y la explotación de recursos naturales. La ciudad de Pitrufquén, en La Araucanía, es un ejemplo representativo de este proceso histórico y territorial. A medida que el ferrocarril pierde relevancia a nivel nacional, los espacios ferroviarios comienzan a deshabitar, siendo utilizados actualmente para diferentes actividades. En función de lo anterior, el objetivo de esta investigación se centra en relatar la historia y la situación actual de los espacios abiertos cercanos a la línea ferroviaria y que forman parte del uso cotidiano en la zona urbana de Pitrufquén. Los resultados revelan que estos espacios ferroviarios son utilizados como áreas verdes y espacios informales, donde la percepción de los habitantes resulta crucial para comprender la lógica de estos tejidos territoriales. Finalmente, se reflexiona sobre la importancia de preservar la memoria ferroviaria como una forma de construir un Pitrufquén conectado con su pasado.

Palabras clave: Espacios urbanos, memoria ferroviaria, deshabitar.

ABSTRACT

The process of global capitalist modernization and industrialization has been a transformative force at the territorial level, with the emergence and widespread adoption of the railway being key to understanding its scope. In Chile, the arrival of this mode of transportation was decisive in the occupation of the southern part of the country, driven by the need for territorial connectivity and the exploitation of natural resources. The city of Pitrufquén, in La Araucanía, serves as a representative example of this historical and territorial process. As the railway loses relevance at the national level, railway spaces begin to depopulate, currently being repurposed for various activities. Accordingly, the objective of this research is to narrate the history and current situation of the open spaces near the railway line that are part of the daily urban life in Pitrufquén. The results reveal that these railway spaces are used as green areas and informal spaces, where the perception of the inhabitants is crucial for understanding the logic of these territorial patterns. Finally, the importance of preserving railway memory is reflected upon as a means of building a Pitrufquén connected with its past.

Keywords: Urban space, railway memory, uninhabited.

Recibido en abril del 2023, publicado el 31 de mayo de 2024.
DOI: 10.7764/plan.055.126

INTRODUCCIÓN

La consolidación del capitalismo a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX se debió principalmente al uso de nuevas tecnologías como la máquina de vapor y de nuevos medios de transporte como el ferrocarril, los cuales aceleraron la producción y los intercambios de la economía (Vargas, 2008). Esta transformación económica, social y política estuvo condicionada a procesos de tecnificado, gastos de inversión para el *take-off* (despegue) que generaron posteriormente escenarios de *drive to maturity* (empuje a la madurez) (Rostow, 1960). En este contexto, Inglaterra inició este proceso a finales del siglo XVIII, luego seguido por Francia y Estados Unidos en 1860, Alemania y Japón hacia el 1900, Rusia y Canadá en la primera posguerra (Almandoz, 2008). Desde entonces, se produjo un notable desarrollo económico que se prolongó hasta la crisis de 1929. Para superarla, se adoptó un enfoque de gobernanza basado en una amplia y generalizada liberalización económica, lo que dio lugar a una nueva fase de modernización capitalista (De Mattos, 2010).

En este contexto, el ferrocarril en Chile llegó junto con la industrialización de la actividad minera. La primera línea, en el tramo que comunicaba Copiapó con el puerto de Caldera, fue un claro testimonio de su origen bajo el paraguas de la Revolución Industrial. Sin embargo, el salto cualitativo se dio con la construcción de la línea ferroviaria que comenzó a comunicar el país de manera longitudinal. Las antiguas rutas comerciales iban ya sea por la costa o por la cordillera, y casi todas en sentido de cuenca (Núñez, 2012). Pero en el Wallmapu, la historia también está asociada a una invasión militar y a la imposición de un territorio con una nueva racionalidad (Escalona & Olea, 2022). El ferrocarril imponía una forma lineal de entender el territorio para hacer más eficiente la explotación y extracción de los recursos naturales. En este sentido, y en el ámbito de la implementación de este medio de transporte, el Estado utilizó al ferrocarril como una herramienta para apropiarse de los territorios de la antigua “Frontera”, introduciendo nuevas costumbres y tradiciones (Herrera et al., 2021). El ferrocarril, sin embargo, es un proceso dinámico que va y viene, y sus estaciones eran las puertas para ese ir y venir. Fueron, sin duda, lugares centrales en este sistema interconectado, entre localidades aparentemente lejanas y el mundo entero. Este texto se inscribe en ese proceso, en una actividad que fue desapareciendo en su movimiento, pero cuyas huellas territoriales se mantuvieron. Además, los espacios ferroviarios comenzaron a deshabitarse una vez que llegó la carretera 5 Sur como símbolo del progreso y conectividad entre sectores aislados, y progresivamente, la infraestructura abandonada sufrió una metamorfosis, cumpliendo diferentes funciones dentro de los espacios urbanos, específicamente como espacios verdes o espacios abiertos informales.

Uno de estos poblados que forman parte de este entramado histórico es la actual ciudad de Pitrufquén, donde este proceso significó, en una primera etapa, su incorporación a la narrativa del desarrollo económico y agrícola del país. La historia ferroviaria en Pitrufquén, en ese sentido, resulta importante ya que representa la realidad de muchos territorios nacionales. El contexto de este escrito se basa en la incidencia del ferrocarril como agente de cambio del territorio, especialmente en el tejido urbano de esta localidad, en la experiencia y vivencia de sus habitantes en torno al desarrollo urbano, y en la conformación de las estaciones como uno de los principales portales para conversar sobre ese pasado. Así,

este artículo relata la historia y actualidad de estos portales en historias que se enmarcan en los vestigios de un pasado, a través de la vivencia de sus habitantes que utilizan estos portales, actualmente transformados en espacios abiertos informales o espacios verdes en la ciudad de Pitrufquén.

LA HISTORIA DE LOS TERRITORIOS FÉRREOS EN CHILE.

Hasta 1700, los poblados existentes del Chile colonial se localizaban en una franja comprendida sólo entre lo que hoy se conoce como el Norte Chico y la Zona Central, con un núcleo urbano de avanzada, Valdivia, al sur del Biobío, además de Concepción (Núñez, 2010). La Araucanía se mantuvo como territorio exclusivamente mapuche hasta la década de 1880, por lo que el contacto de poblados como Valdivia con el resto del país se estableció fundamentalmente por vía marítima. Posteriormente, se establecieron las fundaciones de las ciudades de Temuco en 1881 y Puerto Montt en 1853 la cual fue a través del proceso de inmigración principalmente alemana. La necesidad de conexión entre poblados generó el trazado de la línea férrea desde la ciudad de Santiago hasta Puerto Montt, mediante un proceso que ocurre de forma gradual (Figura 1).

La incorporación efectiva del ferrocarril a Latinoamérica es producto de un momento asociado a la expansión comercial y flujo de capitales de los países industrializados hacia el continente. Este proceso alcanzó a prácticamente todo el planeta, lo que trae como consecuencia un cambio trascendental en la red utilizada desde la colonia, ya que dividió territorios en regiones pobres y ricas en función de su mayor o menor capacidad de integración al sistema, adecuándose a las necesidades del nuevo modelo planteado por la división internacional del trabajo. Por otro lado, la llegada del ferrocarril a estos lugares permitió acortar distancias y barreras geográficas que antes eran impensables, lo que favoreció la conexión y comunicación entre las regiones aisladas, generando un importante proceso de fundación de pueblos (Tartarini, 2016). En este nivel, el período fundacional del sistema ferroviario ocurre entre 1837 y 1880, en este período se construyen las primeras terminales, destacando cada territorio en su contexto económico; como México con el oro y plata, Colombia con los granos de café, Chile con el cobre y el salitre, Argentina con cereales, lana y carne, Cuba con el azúcar, Bolivia con el estaño el cual, encontró una oportunidad con el ferrocarril de instrumento indispensable para ser parte de un mercado en crecimiento que cada vez exige mayor volumen de materias primas en su acarreo y traslado, cuyo éxito duró solo en la etapa de transformación primaria y extractiva (Tartarini, 2016).

A nivel nacional, a finales del siglo XIX existían adelantos en lo que concierne a infraestructura vial. En 1889 el ferrocarril central llegaba hasta Collipulli, en 1893 llega a Temuco, ciudad que a partir de este hecho se consolida como un importante centro comercial y de servicio funcional al complejo latifundio-minifundio y su consolidación a nivel de territorio nacional, a través de la línea ferroviaria longitudinal a todo Chile por tierra, desde Iquique por el norte hasta Puerto Montt por el sur, cuyas obras fueron terminadas en 1913 (Allende, 2001). Según datos del censo de 1895, Temuco registró un total de 10.500 y 18.336

habitantes para los años 1885 y 1895 respectivamente, mientras que Valdivia arrojó 10.123 y 16.085. Por otra parte, Puerto Montt alcanzó los 10.820 y 13.451 personas, para el periodo respectivo. Entre 1885 a 1930, el Estado Chileno consolidó su rol como administrador del país, por medio de inversión, pública y privada, originando una pujante economía agroganadera y forestal, urbanización veloz en la depresión intermedia, posterior a la construcción de la red de ferrocarril, en las cuales Temuco y Puerto Montt se consolidan (Herrera & Pinto, 2010).

Sin embargo, entre los años 1930 y 1960 se constituye en un periodo de crisis y rezago según indicadores demográficos y económicos, y la macroregión sur, así como el país, se transformó en década de 1980 en una economía exportadora de materias primas y dependiente de los mercados internacionales (Herrera & Pinto, 2010). Al año 1969, nace la Ruta 5 con el decreto N°556, concretándose la conexión por carretera a lo largo de todo el país, fortaleciéndose con la instalación del nuevo modelo de desarrollo económico neoliberal, que toma aún más fuerza después de 1975, generando el declive de la red ferroviaria.

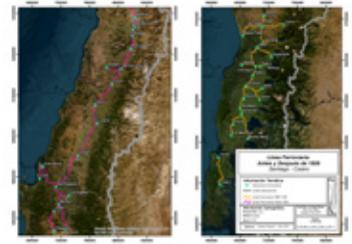


Figura 1. Línea ferroviaria 1850 a 1950, desde la ciudad de Santiago a Puerto Montt, Chile. Fuente: Elaboración propia, modificado a partir de Guajardo Soto (2007).

PITRUFQUÉN: LUGAR DE CENIZAS A LA ESPERA DEL CAMINO DE RIELES

En la primera década del Chile independiente, el *rucahue* (concentración de rucas) de Pitrufquén, que según la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo significa entre cenizas o muchas cenizas, como derivación de “piti” y “truquen”, juega un rol importante en el proceso de emancipación, entendiéndose desde el sentido de erradicar los últimos vestigios hispanos refugiados en La Araucanía. Es aquí, donde grupos indígenas solidarizaron con la naciente República chilena y sus personeros, así para el emplazamiento de la ciudad de Pitrufquén surge “La donación del terreno para que allí se instalara el huinca, cedido por el mapuche que luce el nombre ya españolizado de Ambrosio Paillalef casado con Millaray Ancamán, he aquí donde 291 habitantes, siendo la mayoría de sangre mapuche eligen la parte más elevada del terreno, para construir las primeras viviendas; que escasamente se diferenciaban de las ya existente rucas”. (González, 1986:340 en Beissinger et al, 2000). Por lo que la “fundación primaria” de Pitrufquén se remonta al 2 de enero de 1836.

La llegada del ferrocarril a Pitrufquén surge debido a que era un punto de contacto y comunicación entre mapuche, chilenos y misioneros, que desde el norte y el sur de Chile accedían como paso obligado a las tierras del interior. Además, surge la necesidad de ocupar agrícola y ganaderamente estos territorios, por lo que “el gobierno y el ejército chileno debieron desarrollar un plan de ocupación y sometimiento para con la sociedad mapuche” (Bengoa, 1985:167 en Beissinger et al., 2000). Al respecto, se estableció que “La locomotora va a resolver en breve tiempo el problema de tres siglos, manifestando prácticamente a los bárbaros pobladores de aquellos ricos e inmensos territorios el poder y las ventajas de la civilización.” (M. Allende, 1997:56 en Beissinger et al, 2000). En 1897 se empieza a trabajar en los primeros pilares de fierro para soportar la plataforma de 12 metros de ancho que atraviesa el río Toltén. En julio de 1898 se encuentran los primeros

rieles hacia la estación terminal de Pitrufquén que en ese entonces se encontraba en un incipiente sector poniente, cuyos edificios se encontraban en construcción. Finalmente, el 13 de noviembre de 1898 ocurre la inauguración de la línea férrea, presente en la Figura 2, donde se aprecia el trazado final de la línea férrea en 1901, en contraste con lo que es el crecimiento actual de la ciudad.

LÍNEA FERROVIARIA: EL IMPACTO DE LA LLEGADA DEL TREN A PITRUFQUÉN

La llegada del tren a la comuna de Pitrufquén, en marzo de 1907, corresponde a la entrega del trazado de Pitrufquén-Antilhue (Schmidt, 1907), el cual surge como resultado de la conformación del territorio nacional, después de que el Estado chileno se expandiera hacia el sur de la Frontera histórica del Biobío: “el ferrocarril emerge como un dispositivo que permite conectar, vigilar, organizar y estructurar La Araucanía tanto en términos intrínsecos, desde la comunicación entre las principales ciudades de la región, como extrínsecos, con las regiones aledañas y la capital nacional” (Riquelme & Oyarce, 2019 en Riquelme et al, 2021). Este momento significó a Pitrufquén su reconocimiento como comuna, como parte de un grupo significativo de pueblos que fueron consolidándose a partir de la instalación de la vía férrea. Esto implicó la llegada de población, la cual fue paulatinamente asentándose, pues son las estaciones las que derivaron en los incipientes asentamientos urbanos de fines del siglo XIX. Esto significó, además, la instalación de un comercio local que diera servicios de comida y alojamiento a quienes viajaban en el tren. Pero por sobre todo eso, cobró relevancia su posición estratégica en el curso medio del río Toltén, pues ahí se produjo el punto de intercambio con la actividad forestal que se estaba desarrollando en la parte superior de la cuenca.

Todo este proceso fue cambiando a lo largo del siglo XX. El ferrocarril fue paulatinamente cediendo su centralidad en el transporte de personas, pero manteniendo su centralidad en lo que respecta al tráfico de mercancías. Tal como en todo el territorio del sur de Chile, la construcción de un puente, que comunica las riberas de un río, abrió un nuevo flujo de personas y bienes. Estos reajustes territoriales impactan de manera directa en la configuración urbana, pues el eje gravitatorio de sus actividades cambia, y se va localizando en otros sectores. Asimismo, el cambio de la matriz productiva va situando a sus trabajadores en otras partes de la ciudad. Algunos lugares se van desocupando, y las estaciones ferroviarias son quizás el eslabón más recurrente de este fenómeno en los pueblos chilenos.

Es por esto, que parte de los vestigios ferroviarios, se tornan a espacios intersticiales en la ciudad, que se convierten en segmentos del territorio urbano caracterizándose y asumiendo diferentes tipologías según el uso cotidiano. Actualmente, se reconocen dos espacios importantes paralelos a la línea del tren, que, por su gran afluencia de personas, además, de sus características geográficas son denominados como: espacio abierto informal y espacio verde, los cuales han sido configurados por los distintos usos que practican quienes conviven en ellos, generalmente muestran signos de informalidad a través de los microbasurales, y la falta de equipamiento e infraestructura.



Figura 2. Arriba: Pitrufquén 1901, imagen muestra la línea férrea que atraviesa el poblado; Abajo: Pitrufquén 2022, imagen a modo de comparación muestra la expansión urbana y la línea férrea que se suma a la ruta 5. Fuente: Elaboración propia, mapa extraído de la Biblioteca Nacional Digital, 2016.



Figura 3. Espacios abiertos urbanos aledaños a la línea de ferrocarriles y a la carretera 5 Sur de la ciudad de Pitrufquén. En color verde en menor dimensión se encuentra el espacio verde dirección Norte, y por la misma ruta hacia el sur se puede ver el espacio de color rojo clasificado como espacio abierto informal. Fuente: Elaboración propia.



Figura 4. Paso peatonal desde la línea ferroviaria hacia el espacio verde. Pitrufquén. Fotografía: Constanza Venegas, 2022.

A modo de descripción, se puede observar el límite urbano de la comuna de Pitrufquén en color amarillo, espacios abiertos urbanos y verdes aledaños a la línea férrea en la Figura 3. Estos son pasos frecuentes, conectando al sector poniente con el alto de la ciudad donde se concentran los servicios básicos como hospital, farmacia, municipalidad y supermercados. El espacio en color verde corresponde a un espacio verde del Pitrufquén antiguo (Figura 4), mientras que el espacio representado en color rojo pertenece a la antigua estación ferroviaria, lugar donde solo existen sombras de un pasado latente en donde los microbasurales y el comercio informal hacen uso cotidiano de él (Figura 5).

Los espacios que se observan en la ciudad se van transformando. Y parece ser que entre más se avanza en el siglo XX esa metamorfosis se va haciendo cada vez más rápida. Las tensiones internas de una ciudad, que se configuró principalmente en la llegada del ferrocarril, van dando la espalda a dicha centralidad, y se va moviendo hacia otros significados y representaciones de ese habitar. Las estaciones se transforman en espacios nostálgicos, llenos de fantasmas que van sobreviviendo en las memorias de las personas que lo recuerdan.

ENTRE LA MEMORIA Y LA MODERNIDAD. LA COEXISTENCIA DEL RECUERDO CON LA VIDA URBANA ACTUAL

La primera mitad del siglo XX, el ferrocarril se enmarca como el principal medio de transporte para los habitantes de Pitrufquén, hacia otros lugares de la macro región sur, el principal transporte era la locomotora a vapor (Figura 6), además de convertirse en el polo económico de la localidad para esa época. Para esta fecha, el ferrocarril representaba para la localidad, la llegada de servicios como restaurantes, alojamientos además del tránsito de personas (Mellado, 2021).

A pesar de que la llegada de la locomotora diésel llegó a Chile en 1945, la locomotora a carbón (Figura 7) seguía manteniendo su presencia en los rieles del sur de Chile.

En la actualidad, Pitrufquén forma parte de una serie de lugares que parecen dormidos en el tiempo, como si esperaran algún suceso importante, sobre todo si se hace un recorrido por la línea ferroviaria y lo que fuera su estación, centro neurálgico de actividades sociales y culturales de la ciudad, donde ahora, la vida solo pasa sin contemplación por los restos que aún quedan, como huella de una historia pujante relacionada a la estación de ferrocarriles. Esta memoria aparentemente perdida, reflejada en nuevas actividades por parte de los habitantes, logra vivir aún en algunos de los lugareños.

MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

Al respecto y como parte del proceso metodológico de la investigación, en recolección de información de relatos históricos, se aplicó una entrevista en profundidad semiestructurada, según Gibbs (2012), en donde la estructura del instrumento contempló: una primera etapa en donde se identificaron el conocimiento y/o antecedentes que tuviera el entrevistado sobre el espacio abierto informal y el espacio verde, para conocer sobre



Figura 5. Paso por el espacio abierto informal asociado a la línea ferroviaria, donde se observa vestigios de la antigua estación ferroviaria de Pitrufquén y un incipiente comercio. Fotografía: Constanza Venegas, 2022.



Figura 6. Tren a carbón por la salida sur de la ciudad de Pitrufquén, Chile. Fuente: Mellado (2021).



Figura 7. Arriba: Locomotora a vapor de 1930 construida en Philadelphia y que es la máquina más grande operativa en nuestro país y Sudamérica, la N°820, actualmente tren turístico y abajo: locomotora diésel-eléctrica tipo 32 ("Sofía Loren"), arribó a Chile la primera mitad de la década del sesenta de transporte de carga y pasajeros (Tren nocturno Santiago-Temuco). Muestra: Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda. Fotografía: Patricia Gutiérrez, 2023.

la historia del lugar con respecto a su origen. Luego, en una segunda etapa se realizaron preguntas de tipo sensitivas y de opinión para saber que piensa, siente y hace en ese lugar; y finalmente, en una tercera etapa, se consideraron preguntas de tipo sensitivas y de simulación para saber cómo visualiza ese espacio en un futuro. Las entrevistas fueron realizadas en los domicilios de los entrevistados y sede de la junta de vecinos de estos, donde fueron 13 el total de los entrevistados, los cuales se caracterizaban por vivir en el sector entre 37 y 85 años, además de que cotidianamente hacen uso de los espacios abiertos informales y espacios verdes de la ciudad. La duración fue de aproximadamente 25 a 40 min. Posteriormente, para el análisis de las entrevistas, estas fueron transcritas, y para obtener información requerida se aplicó teoría fundamentada (Álvarez, 2000 en Díaz, Helder, Blaise, 2018 p. 50), la cual permitió analizar la información de manera sistemática, elaborando abstracciones que presenten significación y compatibilidad con la teoría que guía la observación.

RESULTADOS

Algunos de los testimonios recolectados dan cuenta de las diferentes narrativas involucradas con los lugares relacionados a la historia ferroviaria, estos fueron organizados temáticamente para mejor entendimiento; los primeros hacen mención sobre recuerdos pasados que aparecen de una memoria casi dormida, también las opiniones sobre los usos actuales, y finalmente sobre las aspiraciones futuras, porque aunque parezcan espacios que aguantan el peso de la nostalgia y el olvido, aún tienen potencial frente al paso del tiempo según sus habitantes (Figura 8).

En cuanto a los relatos obtenidos en la investigación sobre recuerdos pasados, se rescataron testimonios que aparecen en Mellado, 2021. El primero es el de Bornand, J. que señala "(...) Pitrufquén recibía toda la madera que producía desde la cordillera Pucón y Villarrica (...) Después venía toda la madera de la zona de la costa (...) Hay que pensar que, en una noche, en un día se juntaba los pasajeros del sur, esa gente que se quedaba por las balsas, las carretas en las calles, toda la gente que venía a tomar el tren para Freire, porque había que seguir para el norte (...)", teniendo que atravesar el puente (Figura 9). También se destaca el testimonio de Vasquez, J. que sostiene "(...) Años atrás se embarcaban animales en ferrocarril hasta Santiago, se mandaba el trigo en ferrocarril (...) la madera también se enviaba por ferrocarril" y por último el de Ferreira, C. que habla sobre cómo "La gente viajaba hartito en tren (...). En la estación había hartito movimiento y era bonito; además, era un lindo paseo que la gente iba a la "pasada" del tren, aun cuando no les llegaba gente a ellos, pero ir a mirar; no había otra cosa: ir a la Plaza, ir a la estación, eran los paseos obligados."

También está el testimonio de L.G "Era lindo el lugar para ir a pololear, la gente iba a recibir a sus familias que venían desde el norte y después los iban a despedir a la misma estación, era emocionante cuando el tren llegaba a Pitrufquén porque sonaba una campana. (...) el tren solo paraba un minuto después se ponía a andar y mientras la gente seguía subiendo es una anécdota muy de esos años(...)"

Por otro lado, en la década de los años 60' existió un gran desplazamiento entre localidades vecinas, tal como lo señala C.V. "(...)mi abuela y sus hijos llegaron a vivir al sector en



Figura 8. Vestigios de la antigua estación de ferrocarriles de Pitrufquén, región de La Araucanía. Fotografía: Constanza Venegas R, 2022.



Figura 9. Río Toltén en Pitrufquén con su puente inaugurado el 13 de noviembre del año 1898. "Puente sobre el río Toltén". Fuente: Álbum de Chile en 1906, Tomo II.

1964 aproximadamente cuando mi papá tenía 5 años, y de las historias que se escuchaban hay una de cuando iban a Temuco, donde el tren ya se iba, y lo hicieron parar a mitad de camino para llevarlos, la maquina se llamaba el Villarricano y su recorrido era desde Villarrica pasaba Antilhue lugar de traspordo para Valdivia, y luego pasaba por Pitrufquén camino a Temuco. El cruce cerca de la casa era informal, la gente lo usaba a manera de acortar camino hacia el centro, por lo que la municipalidad se hacía cargo de la mantención”.

Según el análisis realizado, se identificó que, en los usos actuales de espacios abiertos informales en la ciudad, que el recuerdo está dormido en el paisaje, pero vive en sus habitantes, a través de recuerdos de familiares que les dieron vida a estos espacios en constante movimiento con el sonido del tren de fondo en un pasado vívido. En cambio, hoy son lugares que dan la espalda por lo que las personas sienten la ausencia y quieren espacios en donde poder ver estos relatos y sentir la historia de sus antepasados en un espacio que favorezca estos encuentros, para que la historia no solo quede en libros y relatos. Es posible observar escombros de la infraestructura que algún día le dio la bienvenida a los visitantes que venían por lo general desde Santiago a ver a sus familiares, como se aprecia en la Figura 10.

Lo anterior se ve reflejado, en el testimonio de J.J. quien habla de “Sentimientos grandes, ahí trabajó mi padre muchos años (...) Antes había una bodega, oficinas. Mi papá trabajaba en la movilización, entonces todo estaba ligado a la estación y aquí, porque estaba a una cuadra. Primero en los trenes y luego en la movilización, trabajó mi abuelo y mi hermano. Todo muy cerca de nosotros. (...) los viejos van caminando, pasan conversando, recordando, despacito porque algunos se acuerdan de que aquí había tal cosa, que antes estaba la oficina del jefe de estación, una casa habitación del jefe. (...)” En la actualidad en este sector hay un paso peatonal el cual no es muy amigable a los peatones pues falta iluminación hay microbasurales y la infraestructura abandonada se presta para actividades informales, tales como grupos de personas bebiendo alcohol.

En este punto, se genera un quiebre entre lo que las personas recuerdan, ya que se logra visualizar un lugar funcional que favorece el encuentro entre los ciudadanos, como una historia sacada del ensueño para ser traído al presente, donde se puede revivir el contexto histórico de la época en la ciudad de Pitrufquén.

En cuanto a las aspiraciones futuras, la memoria traiciona ese pasado nostálgico que descansa en los recuerdos para enfrentarlos con una realidad que incomoda, uno de los entrevistados indica “(...)Aquí tenemos bastantes hijos de ferroviarios en este lugar. (...) Me gustaría verlo lleno de niños jugando. Que se hicieran jardines bonitos, una caseta donde los niños podrían compartir, una sala hogar donde los viejitos pudieran ir y conversar, compartir experiencias entre todos (...)” Quien no se conforma con tener un espacio sin que le haga juicio a su memoria y ofrece soluciones que le hagan honor a ese pasado nostálgico, el cual está al alcance de quienes vivieron en aquella época.

En la actualidad, la línea férrea forma parte del tejido urbano de la ciudad de Pitrufquén, estos espacios asociados a la actividad del ferrocarril se transformaron con el paso del tiempo en lugares que reviven un recuerdo a pesar de que en la actualidad le dan la espalda



Figura 10. Estado actual del Espacio Abierto Informal en la antigua Estación de ferrocarriles, Pitrufquén, región de La Araucanía. Fuente: Elaboración propia, 2023.

a ese pasado ferroviario. Por una parte, el espacio abierto informal se encuentra con poca iluminación, microbasurales, huellas debido al pasar constante de las personas, infraestructuras de fierros abandonados entre los pastos, pasos peatonales de difícil acceso, planicies con escasa vegetación, escombros de la antigua bodega de ferrocarriles que alguna vez formó parte del paisaje (Figura 11). Por otra parte, el espacio verde que cuenta con pasos peatonales establecidos, banca, zona de arbolados, iluminación, pero sin embargo ambos lugares comparten una característica intrínseca, es que las personas hacen uso constante de ellos a pesar de que el ferrocarril nunca más llegó.

Por otro lado, en dirección al noreste, en el sector poniente de la ciudad, se encuentra un espacio verde urbano que alberga también vestigios y memorias ferroviarias. La entrevistada M.C., quien desconoce cómo fue el lugar cuando los ferrocarriles se encontraban en su punto cúlmine, pero sin embargo se encuentra muy familiarizada con la realidad actual, menciona: “(...) Tiene áreas verdes, árboles para estar a la sombra (...) eso quedó a la orilla cuando se hizo la población, y como está la línea, hicieron un parque ahí antes de llegar a la línea (...) Porque se ve ideal para que esté la familia, se junte, que haya asientos porque hay sombra. El lugar es lindo (...)”. En cuanto al uso de este espacio dice: “(...) Vamos a dar una vuelta con los niños, con los nietos, de paseo. (...) antes había una multicancha, pero ahora ya no. (...) La mayoría son jóvenes, o mamás con los nietos, abuelas generalmente que andan con los nietos(...)” Con esto se puede dar cuenta de que el espacio está siendo usado por las personas y que lo frecuentan grupos familiares debido a sus condiciones, es un lugar que conecta con el centro del urbano por lo que hay una pasarela también un paradero por el lado de la carretera el cual hace este espacio un lugar transitado constantemente, espacios que se observan en la Figura 12.

Finalmente, el deseo de visualizar estos espacios a futuro se concreta en fomentar ese uso constante y cotidiano, según un testimonio “(...) Como un parquecito, algo así con asientos... columpios no porque hay cerca, ahí echaría a perder el pasto que está bonito. Asientos donde uno pueda relajarse, que pueda mirar a los niños que corren, que juegan(...)” lo que reconoce actualmente como potencial de ese espacio son “(...) La vegetación, los árboles. Los árboles tienen una forma bonita. El paisaje está bonito (...)”, señales de que el lugar hace un llamado a ser vivido por diferentes generaciones, acompañado por reseñas históricas del sector, porque nunca es tarde para involucrar a las nuevas generaciones con los orígenes de sus antepasados. La memoria evoca aquellos recuerdos que mantienen viva a las personas, que alguna vez formaron parte de nuestras vidas.

REFLEXIONES FINALES

La metamorfosis de los espacios que inicialmente estaban vinculados a la actividad de los ferrocarriles es parte de un proceso histórico mayor. No obstante, sigue siendo una historia y geografía local. La percepción de los actores locales en torno a ese lugar y como en la actualidad siguen siendo parte, a través de los recuerdos, nos muestran una tensión entre recuerdos de lo que fueron sus inicios y lo que actualmente existe. Lo importante



Figura 11. Foto de la antigua bodega de ferrocarriles, tomada el 2001 por Fernando Valenzuela. Fuente: Mellado (2021).



Figura 12. Estado actual del Espacio verde paralelo a la línea del tren en Pitrufquén. Fuente: Elaboración propia, 2023.

que resulta rescatar la memoria, para salvar espacios que se pierden como consecuencia de la expansión urbana, y cómo este proceso ayuda también a reconstruir un pasado en el presente incierto.

La historia del ferrocarril resulta significativa e importante en el desarrollo de muchos países trayendo consigo efectos positivos y negativos. En muchos lugares significó el auge de la economía conexión entre territorios aislados, y específicamente en La Araucanía visto como herramienta del Estado para nacionalizar territorios indígenas y la imposición de una idea de desarrollo. Mientras que, en Pitrufquén la estación de ferrocarriles significó la base de su origen y fundación debido a que era un punto estratégico de conexión entre la cordillera y la costa para recaudar productos tanto agrícolas como madereros.

Hoy en día estos espacios forman parte de la memoria colectiva entre aquellos que vivieron en esa época o tuvieron algún familiar que fue parte de la actividad del ferrocarril, por lo que son lugares que despiertan un sentimiento de nostalgia, que al pasar se despiertan fantasmas del pasado que parecen estar dormidos entre los escombros que aún se visualizan en el territorio. Bajo estos espacios asociados a la actividad del ferrocarril surgen espacios abiertos, ya sean espacios verdes o espacios abiertos informales, que forman parte de una oportunidad para conectar a las diferentes generaciones en el reencuentro con el pasado. Esta oportunidad puede ser una cita imperdible para aquellos que quieran pertenecer o reafirmar el sentido de pertenencia con la comunidad, para proyectar una idea de Pitrufquén conectada con su pasado.

Finalmente, estos espacios analizados exhalan esa nostalgia de un pasado ferroviario, pero el tren ha vuelto, con una nueva fachada de acero y bajo un nuevo paradigma de eficiencia y conectividad, donde poco a poco desde junio del 2023, se ha ido incorporando a las nuevas rutinas de los habitantes de la ciudad, marcado como un testimonio de la presencia ferroviaria, como se aprecia en la Figura 13.



Figura 13. Usando el tren en la actualidad, comuna de Pitrufquén. Fotografía: Constanza Venegas, 2024.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aguilar Valenzuela, C. (2001). La interacción entre ciudades y el ordenamiento territorial: estudio de caso Temuco (IX Región). Cuadernos de geografía, 10, 61-71. <https://www.redalyc.org/pdf/459/45900506.pdf>

Almandoz, A. (2008). Despegues sin madurez. Urbanización, industrialización y desarrollo en la Latinoamérica del siglo XX. EURE (Santiago), 34 (102), 61-76. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000200004>

Alliende Edwards, M. P. (2001). La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913. Revista Austral de Ciencias Sociales, 5, 143-161. <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2001.n5-13>

Beissinger, F., Cerda, E., Mansilla, J., & Sepulveda, R. (2000). Pitrufquén: entre la Historia y la memoria. Editorial Universidad de La Frontera. Disponible en la Biblioteca Municipal de Pitrufquén.

Biblioteca Nacional Digital (2016). Plano de la Subdelegación de Pitrufquén, Temuco. 1901. Laboratorio Digital, Mapoteca General. Disponible en: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/635/w3-article-334709.html>

Darrigrande, M. C., d'Alençon, L. M. V., Gómez, A. M. P., & Lolas, F. L. (2015). El paisaje urbano como nueva postal turística de Chile: Las ciudades de Santiago, Valparaíso y Osorno, 1930-1960. *Aus*, 2015(17), 18–23. <https://doi.org/10.4206/aus.2015.n17-04>

Díaz, G., Binimelis, H., Pantel, B. (2018). Abriendo el diálogo (in)disciplinar. Perspectivas, reflexiones y propuestas desde el sur. Primera edición. Universidad Católica de Temuco Eds. 48-49. Disponible en: <https://ediciones.uct.cl/content/uploads/2021/06/Abriendo-el-dia%CC%81logo-indisciplinar-1.pdf>

Escalona, M., Olea, J. (2022). Colonialismo y despojo en Wallmapu, sur de Chile: Expansión territorial y capitalismo en la segunda mitad del siglo XIX. *Tempo* 28 (1), 238-259. <https://repositoriodigital.uct.cl/handle/10925/5053>

Figueroa, V., Gayoso, J., Oyarzun, E., & Planas, L. (1998). Investigación aplicada sobre Geografía Urbana: Un caso práctico en la ciudad de Valdivia. *Gestión Turística*, 3, 107-148. <https://doi.org/10.4206/gest.tur.1998.n3-06>

Fuentes Arce, L., & Sierralta Jorquera, C. (2004). Santiago de Chile, ¿ejemplo de una reestructuración capitalista global?. *EURE* 30(91), 7-28. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612004009100002>

Gibbs, G. (2012). El análisis de datos cualitativos en investigación cualitativa. Madrid: Morata.

Guajardo Soto, G. (2007). Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950. Colección de Historia Ferroviaria, Primera Edición. 201-207. Disponible en: <http://www.memoriachilena.gob.cl/archivos2/pdfs/MC0062438.pdf>

Herrera González, P. & Pinto Rodríguez, J. (2010). La población de la Araucanía en el siglo XX : crecimiento y distribución espacial. *Revista de Geografía Norte Grande*, (45), 175-178. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022010000300012>

Mattos, C. A. de. (2002). Transformación de las ciudades latinoamericanas : ¿impactos de la globalización?. *EURE*, 28(84), 47-66. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500001>

Mattos, C. A. de. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*, 104, 81-104. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022010000300005>

Mellado, M. (2021). Al rescate de la memoria, Tomo 1. Pitrufquén. Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, Gobierno de Chile. Disponible en: http://www.mpitrufquen.cl/portal/acultura/pdfs/AL_RESCATE_DE_LA_MEMORIA_TOMO_1.pdf

Neruda, P. (1959). Navegaciones y regresos. Losada.

Núñez, A. (2010). La ciudad como sujeto: Formas y procesos de su constitución moderna en Chile, siglos XVIII y XIX. *Revista de Geografía Norte Grande*, 66(46), 45-66. <https://doi.org/10.4067/s0718-34022010000200003>

Núñez, A. (2012). El país de las cuencas: Fronteras en movimiento e imaginarios territoriales en la construcción de la nación. Chile, Siglos XVIII-XIX. XII Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad Nacional de Colombia, 1-16. Disponible en: <https://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/02-A-Nunez.pdf>

Orduna, L. (2008). Los fallos metodológicos del modelo keynesiano. *Revista de Economía Mundial*, 18, 405-421. <http://www.redalyc.org/pdf/866/86601832.pdf>

Parker, W. N. (1960). ROSTOW, Planning for Freedom - The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto (Book Review). En *The American Economic Review* 50, p. 1058. American Economic Association.

Puente sobre el Río Toltén, Región de la Araucanía, Chile : s.n. (1906). fotografía : monocromo, gelatina sobre papel fibra ; 11,75 x 18,72 cm. <https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-315112.html>

Riquelme, H., Oyarce, F. (2019). “Construcción de la historia reciente del ferrocarril de La Araucanía (Chile) desde la percepción de sus trabajadores”. *Revista Sophia Austral*. (24), 5-24. <http://dx.doi.org/10.4067/S0719-56052019000200005>

Riquelme, H., Canales, J., Azócar, J., & Riquelme, M. (2020). Viajeros interurbanos en un contexto patrimonial ferroviario: evaluación cuantitativa del servicio Regional Victoria - Temuco, Chile. *Revista de urbanismo* (43), 63-78. <https://dx.doi.org/https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.57095>

Schmidt, T. 2°. (2014). Datos generales del ferrocarril de Pitrufquen a Antilhue. *Anales Del Instituto De Ingenieros De Chile* (10), 520-527, 2 láms. Recuperado de <https://revistas.uchile.cl/index.php/AICH/article/view/32652>

Tartarini, J. D. (2016). Arquitectura Ferroviaria en America Latina: riqueza y diversidad de un patrimonio. *Labor e Engenho*, 10(2). <https://doi.org/10.20396/lobore.v10i2.8646188>

Vargas Hernández, J. G. (2010). Análisis crítico del capitalismo transnacional. *Scripta Ethnologica* 30, 63-80. <https://www.redalyc.org/pdf/148/14815227004.pdf>
