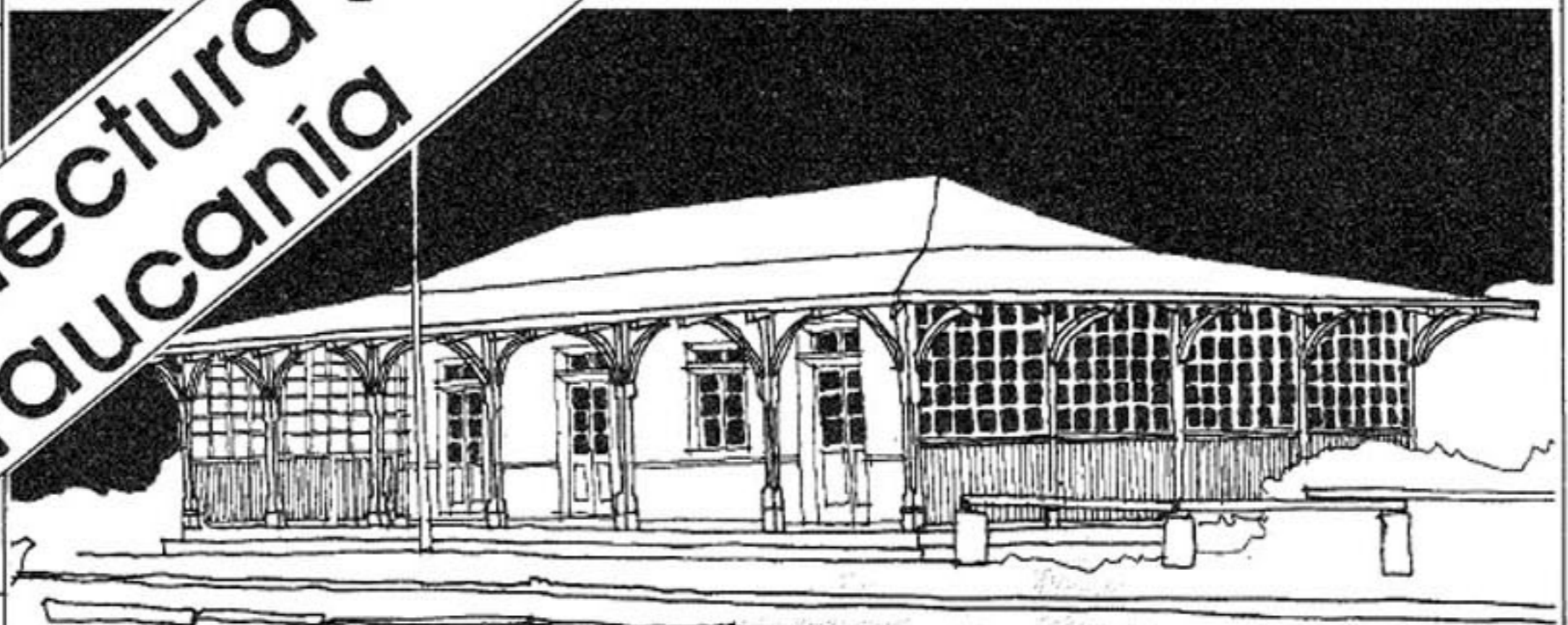


Arquitectura de la Araucanía

Estación Radal en el ramal a Cunco.



Las estaciones de la frontera

Es un hecho reconocido que hacia el sur, en Valdivia, Osorno y Chiloé, son innumerables los ejemplos de arquitectura en madera. Algunas casonas, por su gran calidad, se han transformado en un "valor patrimonial". La madera ha sido utilizada en esas zonas con profusión y esplendor.

Algo más al norte, en la Araucanía, uno de los ejemplos más significativos de esta arquitectura en madera, lo constituyen las estaciones de ferrocarriles; éstas poseen también todos los atributos para transformarse en patrimoniales.

Mostraremos a continuación, primero algo de la historia de este ferrocarril de la Araucanía, para después referirnos a la rica arquitectura que surgió a su sombra.

NECESIDAD Y RAZONES ESTRATEGICO-COMERCIALES DEL FERROCARRIL

Luego de la pacificación de la Araucanía comenzó una acelerada colonización y evidente progreso. Llegaron inmigrantes nacionales y extranjeros, dispuestos a explotar las grandes riquezas de la zona. Desde este mismo momento ya se piensa en el ferrocarril como en uno de los más importantes factores para el desarrollo de las regiones incorporadas: "Mi desafío al presente -escribió el presidente Santa María- es el ferrocarril de la Araucanía. No más salvajes en nuestro territorio". El inminente peligro de guerra con Argentina, en 1895, y las aún posibles insurrecciones mapuches, no hacen sino considerarlo como una necesidad estratégico-militar. Con él se podría transportar fácilmente a las tropas y su armamento.

Por otra parte, es un hecho reconocido que el auge agrícola comercial de la zona estuvo en sus primeras etapas indisolublemente ligado al ferrocarril.

GESTACION DE LA LINEA

Una vez superado el Malleco -en 1890- la línea avanza rápidamente. La revolución del 91 vino a detener los trabajos, que luego de un breve intervalo prosiguieron no sin dificultades hasta hacer llegar la línea a Lautaro, en noviembre de 1892. Pero fue sin duda la llegada de la vía férrea

que se escapan de los modelos repetidos en la región. Es el caso de Temuco, de Toltén y de Curacautín, por ejemplo.

Haciendo un breve resumen de sus características espaciales, funcionales y ornamentales de estas tipologías, podremos ver que:

1.- Se repite en ellas el esquema básico de una serie de recintos -destinados a oficinas y otros a habitación- todos ellos rodeados de un corredor perimetral.

2.- El espacio semi-público más significativo es el corredor. En la práctica esta es la "sala de espera" de las estaciones, ya que muy pocas consultan un recinto cerrado como tal. Aquí tendrá entonces lugar el encuentro y la espera.

3.- Una de las características de esta zona es la lluvia y el corredor abierto no proporciona el abrigo necesario para protegerse del agua y el viento. Es así que al poco tiempo el corredor inicial es vidriado, primero en parte y después completamente, transformándose en "galería". Se logra así expresar con propiedad lo lluvioso de la región. De esta manera, el pasillo abierto es convertido en galería vidriada. Esta transformación es una de las adaptaciones que se producen en la tipología, con lo cual surge una expresión típicamente regional.

4.- Tanto en estaciones como en bodegas, el techo cobra enorme importancia. Este tiene una gran presencia en el volumen y presentará también diversas variantes. Por cierto, expresa las características climáticas de la región.

5.- Todos los tipos se caracterizan por su simetría. Estos se plantean como una totalidad ya terminada, que no permite agregados.

6.- Las construcciones son casi íntegramente en roble-pehín, edificadas sobre un basamento de hormigón.

7.- En las estaciones se pueden distinguir diversos elementos característicos. Por ejemplo, los pilares del corredor: éstos, canteados en sus 4 aristas, rematan en su cabecal con una sopanda muy sencilla. Rigidizan el encuentro, 2 ó 3 diagonales -rectas ó curvas- que producen un evidente efecto ornamental.

Las esquinas están acusadas y definidas claramente mediante un tratamiento de molduras. Este

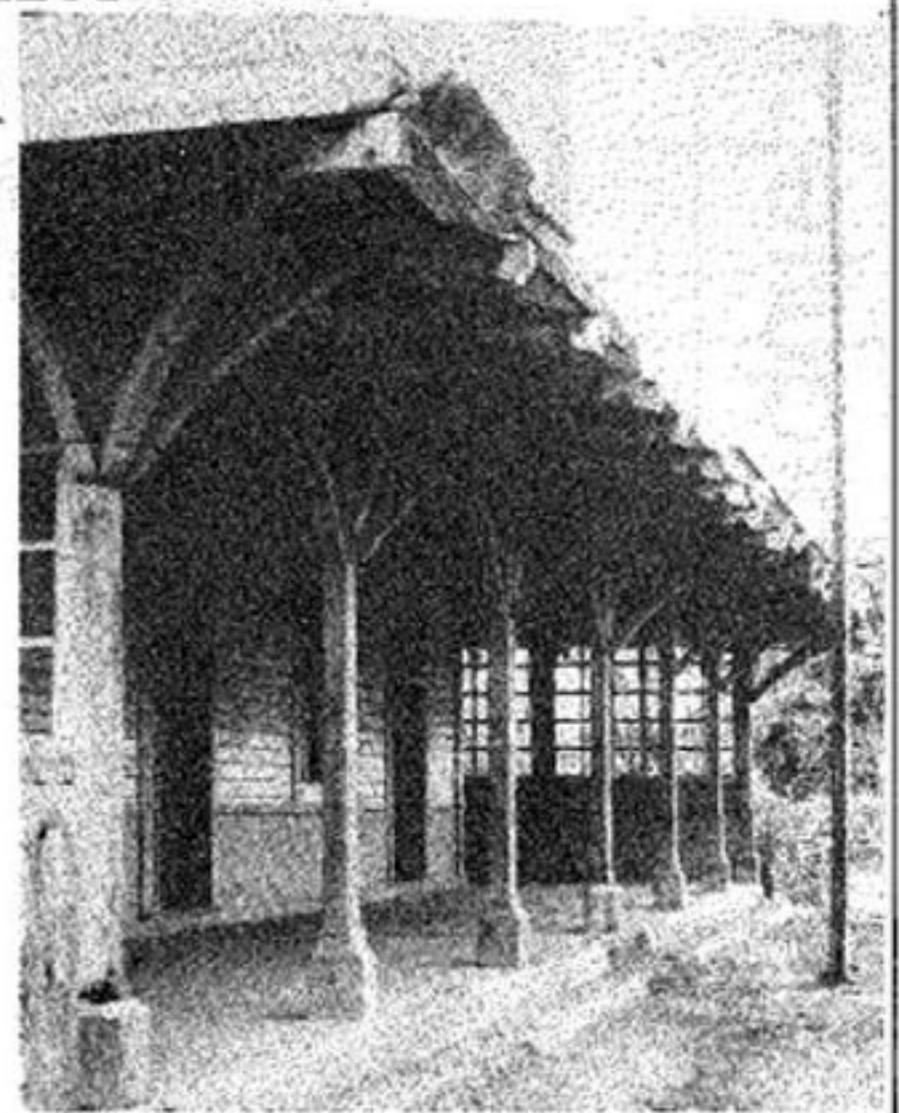
a Temuco, el 1° de enero de 1893, la que fue celebrada con más júbilo y estruendo: cientos de banderas y quinquas fueron la expresión de un entusiasmo desbordante, al escucharse la canción nacional que anunciaba la llegada del primer tren a esta ciudad de la frontera. El último tramo de la red central de la Araucanía, el de Pitrufquén a Loncoche, se entregaba definitivamente en marzo de 1907. Quedaba así completamente terminada la línea troncal; le seguirían luego las ramificaciones: Carahue en 1908, Curacautín en 1914, Cherquenco en 1916, Cunco en 1924, y así hasta la última línea, la de Toltén, que se comenzó a construir en 1938.

UNA ARQUITECTURA DE COLONIZACION

Mientras en Europa, por los mismos años, se levantaban estaciones ferroviarias que eran verdaderos "Templos de la Tecnología", con sus grandes naves en estructura metálica, las que debían cuenta del poder tecnológico de la Revolución Industrial, acá en la remota Araucanía chilena surgía una arquitectura ferroviaria en madera, muy sobria y casi desprovista de adornos, la cual respondía plenamente a los menores recursos nacionales y a los objetivos planteados en ese momento, adoptándose modelos europeos de estaciones rurales, que adquieren aquí el carácter de pioneras. Se arman con rapidez y a un bajo costo, gracias a la estandarización de los modelos. Se copian una y otra vez los mismos planos y van apareciendo en el verde paisaje nuestras estaciones "tipo". Surge así una verdadera "Arquitectura de colonización", altamente tipificada y racionalizada.

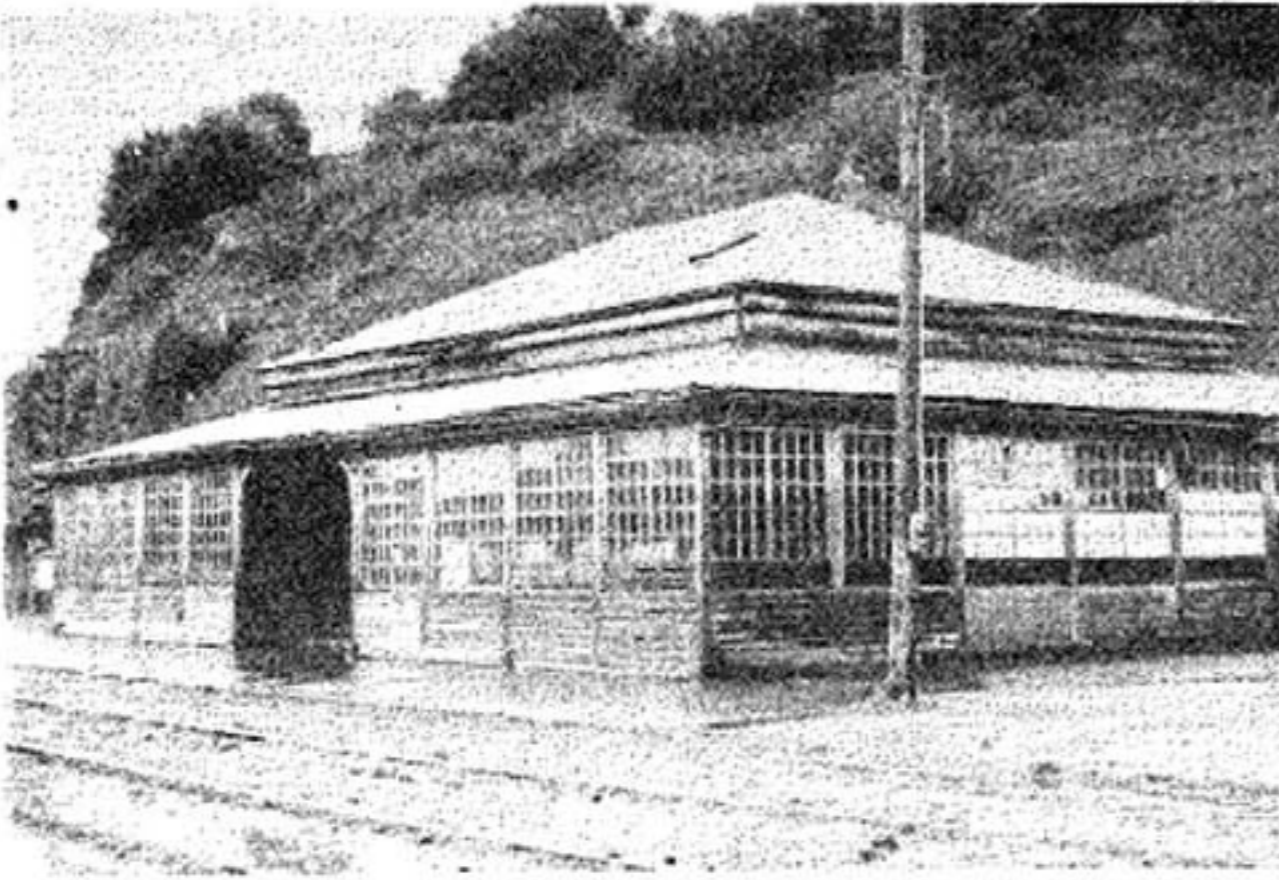
LAS ESTACIONES

A pesar del origen común, las estaciones presentan diferencias entre sí. Se advierten aquí procesos de adaptaciones y cambios, manteniéndose, por supuesto, los estructuradores espaciales y constructivos iniciales. En otros casos se evoluciona de un tipo previamente construido en la misma zona. Las ciudades más importantes, claro, ven surgir estaciones mayores, únicas.

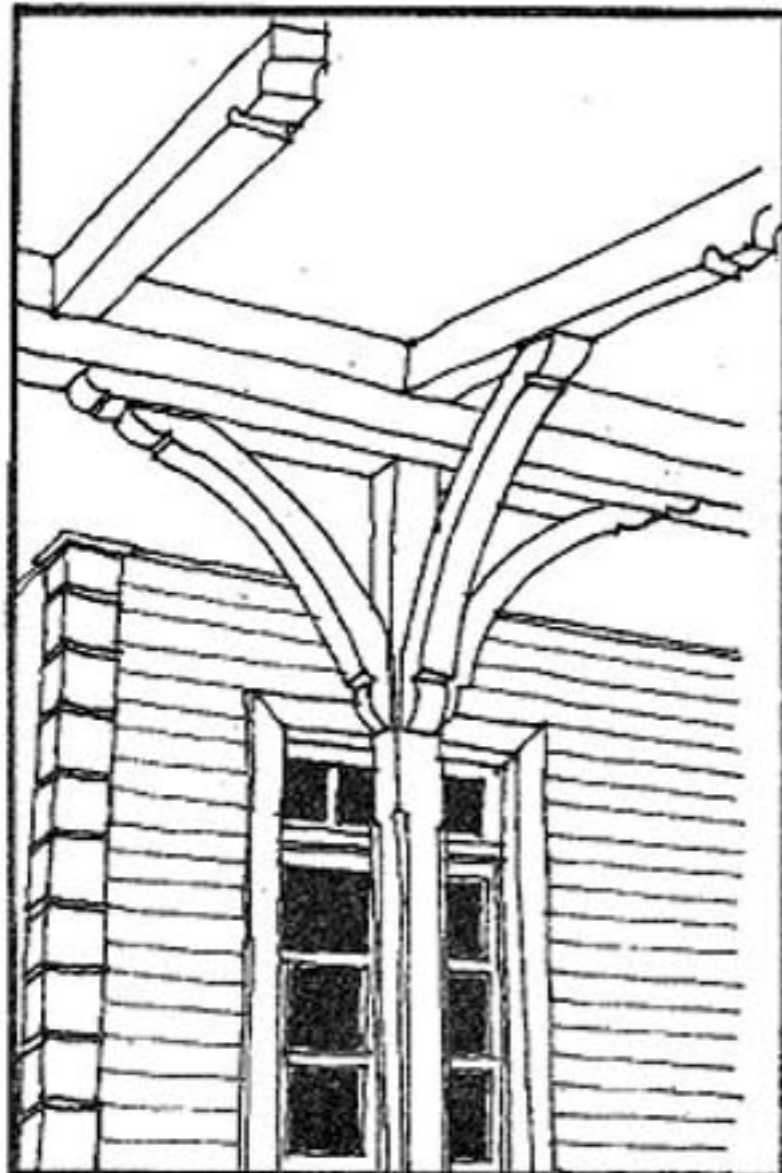


Detalle alero bodega de 20 mts.

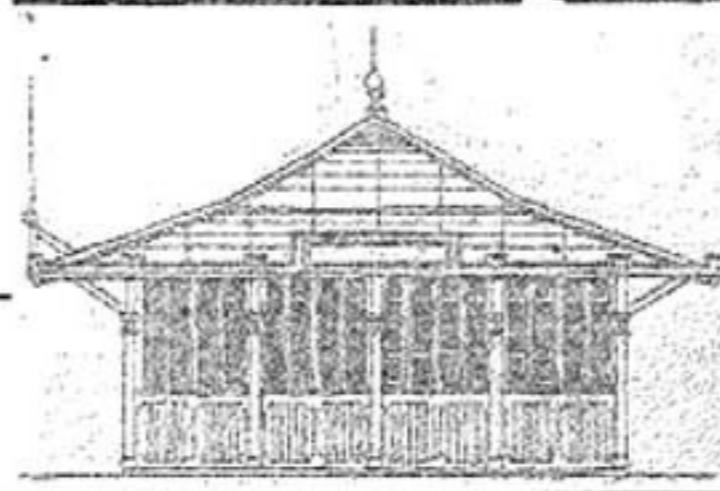
Estación de Carahue



Bodega de 30 mts. Carahue



Encuentro pilar y viga: Ramal a Cunco



elemento se repetirá en todas las tipologías.

A lo anterior ha de agregarse el zócalo y las astas, las que tienen una importante razón ornamental.

IMPACTO URBANO Y REGIONAL

La estación impone una nueva lógica de desarrollo urbano. Lo tradicional en la Araucanía había sido el caserío surgido en torno al fortín militar y a la misión. Con la llegada del ferrocarril las aglomeraciones urbanas se forman en torno a la estación. Primeramente aparecen unas casas y algún bar. Estos villorrios iniciales se fueron transformando en pueblos, como son los casos de Radal, Cunco y Allipén. La estación se transforma en el foco generador de vida. Surge así un nuevo patrón de centralidad que va a caracterizar a toda una serie de asentamientos urbanos surgidos en la colonización ferroviaria de la Araucanía.

En el caso de las ciudades ya previamente existentes se transforma en un nuevo centro de gravedad, creando un polo de atracción que, a su vez, va a ir formando a su alrededor áreas de bodegas, comercio y nacientes industrias. Son los "barrios de las estaciones".

ESPACIO PARA LA COMUNICACION

El encuentro público en la estación generó nuevas formas de comunicación y comportamiento urbano. Los ciudadanos disponían ahora de un lugar de vigorosa centralidad. Espacios apropiados para el encuentro y el diálogo. La llegada del tren, además de marcar la hora del pueblo, iniciaba todo el barullo propio de la reunión y el paseo público.

La estación de ferrocarriles entonces no sólo reunía a los muchos trabajadores en una permanente faena de carga y descarga de los vagones, sino también el paseo por los andenes de pasajeros, parientes y amigos, generándose un verdadero ritual social, que no pocas veces contaba incluso con el acompañamiento musical de un pequeño orfeón.

PRESENTE Y FUTURO

Las estaciones ramales de la Araucanía de hoy día están abandonadas. El ferrocarril, sobrepasado por los modernos buses y micros, apenas logra competir como medio de locomoción. Por suerte algunas estaciones están habilitadas como viviendas de un "guarda estación", lo que al menos las protege de ser desmanteladas.

Es evidente que ya no pueden ser lo que fueron. Sin embargo, surge la pregunta, ¿qué nuevos papeles podrían asumir hoy? Probablemente un cambio de destino permitiría mantener un pie tan valioso -y numerosos- edificios en vías de extinción.

Es sabido como muchas viejas estaciones europeas han sido transformadas en Museos o Talleres de Arte. Acá eso también podría ser posible. La estación de Anchañal -entre Loncoche y Villarica- y la de Toltén, han sido transformadas en escuelas. ¿Por qué no seguir el ejemplo de Nueva Imperial en donde la estación es hoy día un eficiente Jardín Infantil?

Dar nuevos usos a estas viejas arquitecturas va a significar sin duda preservar este patrimonio y así una página importante de nuestra cultura regional.

G.C.B.

Estación de Toltén

Estación de Cherquenco