

CONFIGURACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS COMO PATRIMONIO CULTURAL. EL CASO DE LAS TERMAS DE CHILLÁN Y EL VIAJE EN EL TREN CHICO. REGIÓN DE ÑUBLE, CHILE: 1911 - 1957¹

Configuration of tourist attractions as cultural heritage.
The case of Termas de Chillán (hot springs) and the trip on the "Tren Chico" (small train). Region of Ñuble, Chile: 1911 - 1957

Mónica Navarrete Muñoz | Centro de Estudios Ñuble | monnavarr@gmail.com

Gonzalo Cerda Brintrup | Universidad del Bío-Bío | gcerda@ubiobio.cl

RESUMEN: Tren Chico es el nombre popular otorgado al ramal ferroviario de trocha angosta que conectó Chillán con Recinto en la actual Región de Ñuble, Chile. Su objetivo era llegar a las Termas Minerales, famosas por sus virtudes medicinales, la mitología en torno a las aguas decía que podían curar todo tipo de enfermedades, incluso que eran mucho más efectivas que otras aguas minerales del país y el mundo.

Sin embargo, el acceso a las Termas Minerales, ubicadas en plena cordillera andina era un desafío, principalmente para la población con menor poder adquisitivo, quienes debían realizar largos y difíciles viajes en carretas o a pie, pernoctar a la intemperie, incluso con poca comida, debido a la poca oferta y posibilidades de transportar víveres.

A continuación, se expone un proceso de reconstrucción histórica, donde se analiza el proyecto ferroviario desde inicios del siglo XX a partir de fuentes primarias, considerando las transformaciones espaciales, el desarrollo económico que impulsó, y el posterior cierre del servicio al ser reemplazado por vehículos motorizados a finales del siglo XX.

Se problematiza el abandono de la infraestructura y su lugar en la cultura e identidad territorial, así como la puesta en valor de sus vestigios.

PALABRAS CLAVES: Turismo – Ferrocarril – Patrimonio Histórico – Bienes Culturales – Identidad Cultural

SUMMARY: *Tren Chico is the popular denomination for the rail Branch of small railway track between Chillán and Recinto in the District of Ñuble, Chile. The objective as final destination was the Mineral Baths, because of the miraculous fame of their waters, the stories about the waters said that they could cure all kind of diseases, it was also said that they were the best mineral baths in Chile and in the world.*

But access to the Mineral Baths, which are located in the middle of the Andes Mountain range, was quite a challenge, mainly for the population with less purchasing power, whom used to do long and hard trips in cart or walking, slept outdoor, without enough food, because of the low supply and possibilities of transporting food.

The following pages present an historical reconstruction, where the railway project is analyzed from the beginning of the 20th century from primary sources, considering spatial transformations, the economic development that fueled, and the subsequent closure of the service as it was replaced by motorized vehicles in the late 20th century.

Is problematized about the abandonment of the infrastructure, the place of the train in the culture and the territorial identity, and the recognition of its vestiges as cultural heritage

KEY WORDS: *Sightseeing – Railway – Historical Heritage – Cultural Elements – Cultural Identity*

¹ Resultado de investigación realizada como Seminario de tesis para optar al grado de Magíster en Patrimonio Arquitectónico y Urbano.

INTRODUCCIÓN

A nivel mundial, rieles y líneas se esparcieron por el territorio nacional mientras fue rentable para la producción y el transporte, con el tiempo, su efectividad se vio superada por la irrupción en el mercado, del petróleo y los vehículos motorizados, que junto a las carreteras suplieron la necesidad de uso del ferrocarril y fueron desplazando su importancia relativa. El tren a vapor en la zona, con sus rieles y estaciones no sólo fue un bien de capital para el intercambio de productos, sino que su implementación revolucionó los espacios urbanos y rurales, al traer consigo perspectivas de desarrollo, que se expresaron en la disminución de las brechas de accesibilidad y el aumento de oportunidades laborales.

El *ramal de trocha angosta de Chillán a Recinto* fue construido entre 1908 y 1914, con el objetivo de permitir el acceso a las termas minerales, y en su trayecto facilitar el intercambio comercial. Su importancia para el patrimonio cultural de una localidad, región e incluso nación ha sido una tarea de difícil solución, aunque la ciudadanía se ha encargado de mantener en su memoria el aporte, uso y cotidianeidad del tren (Guerrero, 2017), las instituciones públicas y privadas tienden a restarle relevancia (Torres et al, 2018). Cabe considerar la existencia de algunas iniciativas que han logrado rehabilitar y poner en valor la infraestructura ferroviaria, refuncionalizando edificios como centros educativos o culturales con una visión civil y comunitaria (Yuln, Montecelli y Carrizo, 2017).

Es el atractivo turístico y medicinal mantenido en el tiempo de las *Termas de Chillán*, sumado a la necesidad de hacendados de la zona para movilizar los productos extraídos del territorio en el siglo pasado, motivaron la implementación de una línea ferroviaria que uniera *Chillán* con la localidad de *Recinto*, atravesando en el intertanto, las actuales comunas de *Chillán*, *Coihueco* y *Pinto*, el recorrido fue efectuado con 8 estaciones y 4 paradas. Las localidades donde se ubicaron las estaciones y paradas, se vieron beneficiadas por el acceso al -en ese entonces- moderno medio de transporte, donde la disminución en los tiempos de traslado de personas y materias primas producidas trajo como resultado, la posibilidad de diversificar la oferta de productos y fomentar el desplazamiento entre las nacientes urbanizaciones, principalmente las cabeceras comunales, favoreciendo la concentración de habitantes y la actividad económica.

El apogeo ferroviario en la zona, se vio truncado cuando en la década de 1960 el servicio es suprimido por nuevos medios de transporte: vehículos motorizados como camiones, autos, y taxibuses, incentivaron la construcción de caminos y con ello los rieles fueron removidos, las estaciones se vieron abandonadas y la actividad económica se desplazó a los bordes de las rutas (Torres, Gallardo, Maino y Labra, 2018). Décadas después, y por demandas de la comunidad y las autoridades, han surgido iniciativas para colocar en valor al ferrocarril de *trocha angosta* que recorría la zona, sin embargo, son escasos los restos materiales muebles e inmuebles que existen. El estudio, realiza esta puesta en valor del ferrocarril, el cual fue -para la época- un factor de crecimiento y desarrollo económico, por lo que la ciudadanía lo atesora en su memoria y tradiciones (Guerrero, 2017)..

La metodología de análisis es cualitativa, se analizan fuentes primarias y secundarias según los lineamientos del método histórico, obteniendo como resultado la puesta en valor para consideraciones patrimoniales y turísticas del *Tren Chico* y su relación con el transporte de personas y mercaderías con las *Termas Minerales de Chillán*, para ello se realiza una reconstrucción histórica utilizando artículos periodísticos, que reflejan una visión local, en este caso "*resulta indispensable la prensa para el historiador en ausencia de otras fuentes*" (Medina y Cartes, 2012, p. 34).

DESARROLLO

Rieles y estaciones no sólo el ferrocarril como objeto de estudio

Los primeros estudios del ferrocarril consistieron muchas veces en una recopilación histórica de localidades donde se encontraban las estaciones o de los circuitos ferroviarios, fue asociado de igual forma con el crecimiento económico industrial y la articulación con la producción agrícola y ganadera. En Brasil las investigaciones luego de poner en valor la historia del ferrocarril, se han enfocado en estudios temáticos como la influencia del tren en el desarrollo económico, la transformación del espacio, los procesos sociales asociados y finalmente, el lugar del tren en la memoria de la población (Romero y Mariani, 2018). En Argentina la producción académica realiza relaciones entre el ferrocarril y el territorio, estableciéndolo como un agente promotor de la identidad local, exponiendo además los procesos de puesta en valor de la infraestructura ferroviaria en desuso (Yuln et al, 2017).

En nuestro país, la valorización patrimonial del ferrocarril parte con el reconocimiento de la *Locomotora de Copiapó a Caldera* como la primera del país, y el importante rol que cumplió para el desarrollo minero de la región, declarándola *Monumento Histórico*². Luego de la conquista del norte de Chile como parte de la *Guerra del Pacífico*, y con un República cada vez más consolidada, la red vial proliferó por el territorio nacional. Hacia el sur de la *Araucanía* se relacionó con la ocupación soberana del Estado de Chile del territorio, por sobre la preexistencia y ocupación indígena, los estudios de este patrimonio ferroviario se enfocan en la memoria, percepción y apego entre la comunidad y el tren (Riquelme y Oyarce, 2019; Guerrero, 2017).

El Ferrocarril como Patrimonio Cultural

El tren a vapor permitió el desarrollo y crecimiento económico entre los siglos XVIII y XX hasta ser desplazado por los automóviles, facilitaba el desplazamiento al recorrer distancias de manera más expedita que sus predecesores: las carretas o carruajes de tracción animal, además de poseer un poder de carga exponencialmente mayor al transportar grandes cantidades de personas y objetos simultáneamente, conectando centros urbanos y localidades de menor tamaño, donde se establecían las estaciones o paradas, generando vínculos identitarios entre las comunidades y el territorio a través del ferrocarril (Yuln et al, 2017).

Asociada a la puesta en valor del patrimonio industrial, la infraestructura mueble e inmueble ferroviaria ha sido valorada en diversos puntos del mundo debido al rol del tren como promotor de la revolución industrial, impulsando la expansión territorial y la masificación productiva, ya que el transporte tanto de materias primas, productos procesados e insumos se realizaba a través de los trenes (Guerrero, 2017). Las primeras comunidades en poner en valor los bienes ferroviarios como un patrimonio material y cultural pertenecían a Europa, idea que se traspasó prontamente a Estados Unidos y al resto de América (Yuln et al, 2017), lo que en la práctica se tradujo en monumentos, museos y conmemoraciones a las figuras ferroviarias.

Desde mediados del siglo XIX, época de consolidación de la república chilena, el ferrocarril fue el medio de transporte principal para el traslado de pasajeros y el desarrollo económico del país al atravesarlo de manera longitudinal y transversal, propiciando el recorrido del territorio y el intercambio comercial, hasta que por razones de orden político, económico y tecnológico perdió su efectividad y rentabilidad frente a los vehículos impulsados por petróleo que comenzaron a masificarse a mediados del siglo XX (Yañez, 2012) gracias a la inversión pública en caminos y carreteras.

² Decreto N° 4543 Declara como Monumento Histórico Locomotora Ubicada en Copiapó (1952),

La infraestructura ferroviaria fue abandonada al ser reemplazada por las carreteras y los vehículos a petróleo, convirtiéndose en ruinas y desechos, principalmente en espacios rurales (Torres et al, 2018), sin embargo, mediante el traspaso de conocimientos de generación en generación, se han mantenido vivos en la memoria de la población local, luchando contra el olvido generalizado (Guerrero, 2017).

Pero ¿qué es patrimonio cultural y quién lo decide?

El patrimonio cultural es polisémico, desde muchas disciplinas se ha intentado definirlo, donde el principal punto de encuentro es la interpretación como producto de las nociones y actividades humanas a lo largo del tiempo, elementos que la misma sociedad, de acuerdo a sus experiencias e intereses, considera parte de su identidad actual o contemporánea, si bien posee características individuales, el motor que lo pone en valor es la comunidad (Harvey, 2001).

Son tres los tipos de agentes que actúan en el proceso de reconocer y poner en valor elementos como patrimonio cultural: el *Estado y Gobierno*, las *empresas e intereses privados*, y los *movimientos sociales*, sin embargo, los intereses individuales y colectivos de quienes deciden qué elementos son gestionados por los estado-nación, incluyendo su puesta en valor, conservación y difusión ha variado en el tiempo (Malavassi, 2019).

Y es que en los elementos patrimonializados ha existido “una jerarquía de los capitales culturales: vale más el arte que las artesanías, la medicina científica que la popular, la cultura escrita que la oral” (García Canclini, 1999, pág. 18), identificándose características de la lucha de clases en lo que se considera valioso a nivel histórico, artístico y cultural, primando los intereses y actividades protagonizadas por los grupos hegemónicos que controlan no sólo el poder económico y político, sino que también lo que es patrimonio.

Se identifican paradigmas político-culturales para la valorización y gestión del patrimonio (García Canclini, 1999), cuyas concepciones teóricas y prácticas han evolucionado en el tiempo, el enfoque de los grupos hegemónicos fue principalmente *conservacionista*, por sus ansias de mantener los elementos patrimonializados con las mismas características que poseían cuando fueron protagonista histórico o artístico, proponiendo una homogeneidad cultural e invisibilizando la diversidad cultural de la población socioeconómica, religiosa y étnicamente hablando.

En sus ansias de homogeneizar a la población y *eleva* los niveles culturales de las naciones, los grupos dominantes excluyeron la realidad social del *pueblo llano*, el que no necesariamente se siente identificado con ese patrimonio, ya que éste no lo representa. Mientras los grupos dominantes imponen una cultura docta, los grupos subalternos se identifican con actividades cotidianas, dicotomía conceptual que ha sido teorizada como procesos de *objetivación* y *anclaje* de ideas y significados (Malavassi, 2019).

La objetivación es la transformación de las ideas abstractas en elementos concretos, el anclaje es la clasificación de ideas en categorías e imágenes (Moscovici, 2019), a través de la objetivación se hace tangible lo que pertenecía al mundo de las ideas, mientras el anclaje encasilla esas ideas en significados positivos o negativos (Malavassi, 2019). A finales del siglo XX, el mundo académico y político e incluso las clases dominantes se llenan de ideas marxistas y radicales, dando inicio a un enfoque *participacionista* que vincula al patrimonio con el desarrollo social y económico: de ser una reliquia de difícil acceso se convierte en un destino turístico, material educativo, conocimiento material e inmaterial accesible y difundido por medios masivos de comunicación (García Canclini, 1999). En otras palabras, deja de ser un privilegio para ser vivido por todo el espectro social.

Si bien “los capitales simbólicos de los grupos subalternos tienen un lugar subordinado, secundario, dentro de las instituciones y los dispositivos hegemónicos” (García Canclini, 1999, p. 18) que aplican su agenda política sobre el patrimonio, la puesta en valor de diversas infraestructuras

ferroviarias (locomotoras, vagones, vías, estaciones, túneles, señalética, otros) ha sido el resultado de trabajo y acciones proveniente desde las comunidades y actores sociales del territorio (Giménez, 2005). La memoria popular tiene el alto riesgo de desaparecer en el tiempo, ya que depende de las personas que transmiten sus conocimientos e historias de generación en generación a través de la oralidad, por lo que carecen de la trascendencia en el tiempo que poseen los registros académicos y teóricos como investigaciones, informes y libros (Ribeiro Durham, 1984).

Y es que al acabarse la rentabilidad del ferrocarril como medio de transporte, la visión capitalista y hegemónica dominante simplemente desechó las vías y edificaciones, ya que perdieron su valor y utilidad debido a las nuevas tecnologías que irrumpieron en el mercado: la carretera y el petróleo, “convirtiéndose así, bajo una mirada mercantilista, en desechos arquitectónicos, maquinarias y elementos olvidados de otros ciclos productivos, transformándose en ruinas industriales” (Torres et al, 2018, p. 283), visualizándose como la objetivación del tren evoluciona en torno a su capacidad productiva, cuyo anclaje de ideas se relaciona con una pérdida de valor económico: desde rentable a desecho.

Sin embargo, este proceso de objetivación y anclaje (Moscovici, 2019) corresponde a una visión económica de un bien, obviando los agentes estatales y empresariales al tercer actor de la sociedad: la ciudadanía (Malavassi, 2019), demostrando el interés y defensa de sus intereses personales, y obviando el valor histórico, cultural y social atribuido por las comunidades a la infraestructura ferroviaria, debido a que según una visión jerarquizada de capitales culturales (García Canclini, 1999), la vida cotidiana de trabajo y uso del ferrocarril no se considera docta.

METODOLOGÍA

La constitución del Tren Chico a las Termas como patrimonio cultural

El estudio considera a través del análisis cualitativo, una serie de cinco etapas dentro del marco de análisis histórico, en este caso se reconoce que el origen del tren en la zona fue utilitario, principalmente para los hacendados y terratenientes que vieron la oportunidad de implementar un medio de transporte, también existen múltiples objetivos encubiertos bajo el acceso a las *Termas Minerales*, ya que el transporte de las producciones agrícolas, ganaderas y forestales fueron las que sustentaron el estudio técnico de 1902, y explican el recorrido del ferrocarril (Yáñez, 2012).

De esta forma el análisis incorpora la importancia que para los hacendados tenía el *Tren Chico*, como una herramienta de progreso y desarrollo debido a la maximización de ganancias económicas obtenidas con su uso, estas ideas fueron las que sustentaron su implementación, en una etapa histórica que denominamos *Implantación* (1902 – 1916), y en efecto, para el pueblo llano el tren aseguraba la existencia de puestos de trabajo, facilidad de transporte y la posibilidad de acceder a mejores servicios en otras localidades, cerrando un círculo de objetivación (Malavassi, 2019) positiva asociando al ramal como el medio de transporte más efectivo y moderno durante el periodo que denominamos *Apogeo* (1916 – 1949).

La masificación del tren como medio de transporte en la zona, se inscribe en un periodo donde se reconoce su importancia a nivel mundial, pero cuando los vehículos motorizados representan cambios que facilitan el transporte de personas y productos con mayor facilidad, se establece un tercer periodo de análisis, al que hemos denominado *Obsolescencia* (1949 – 1957) del servicio ferroviario, transformando la noción de la población en torno al tren, traspasando sus virtudes a los automóviles, y anclando nuevas ideas en torno al tren (Malavassi, 2019). Este cambio de los significados que los usuarios y usuarias tienen del ferrocarril, reconociéndolo como parte de su cotidianidad, plantea una relación de afecto y añoranza entre quienes utilizaron el servicio y el tren, valorizándolo como parte del territorio (Malavassi, 2019), no obstante, estas ideas no son legitimizadas, ya que las nociones de patrimonio cultural no reconocen el valor que le otorga la comunidad (García Canclini, 1999).

Y es que como lo señala Nestor García Canclini (1999), la oligarquía que se mantiene al mando de los Estado-Nación implementa políticas que buscaban homogenizar a la población definiendo a la cultura y las artes como productos elaborados y técnicos que reflejaban el ingenio sin fin de sólo unos pocos elegidos (García Canclini, 1999), una red ferroviaria que había perdido su eficiencia económica no era considerado un producto cultural. Es por esto que los rieles son levantados y traspasados al servicio en *Maipo*, así como las estaciones son refuncionalizadas como escuelas para instruir a la población.

El análisis reconoce que una vez reemplazado el tren por los vehículos, y los rieles por carreteras, la tradición ferroviaria es desplazada y suprimida, en una etapa que hemos denominado *Invisibilización* (1957 – 2010), y que corresponde a un periodo en que se resignifica (Malavassi, 2019) a la infraestructura ferroviaria como patrimonio de *Coihueco*, por cuanto las ideas en torno a tren, como medio de transporte disminuyen, y son reemplazadas (incorporadas) con un rol propio en la historia de la comuna, de la población y la configuración económica durante casi medio siglo.

La añoranza del *Tren chico* y las perspectivas que planteaba su tránsito, enfrentadas al levantamiento de los rieles y la reconfiguración de las estaciones en el tiempo, cuestión que plantea una quinta etapa de análisis histórico, que se plasma en la observación de antiguos registros fotográficos, los cuales dan paso a un nuevo cuerpo de ideas (Malavassi, 2019). La etapa, la hemos denominado como *Valoración*, y que se establece producto de las iniciativas de puesta en valor del *Tren Chico* como parte de la historia, más que como medio de transporte.

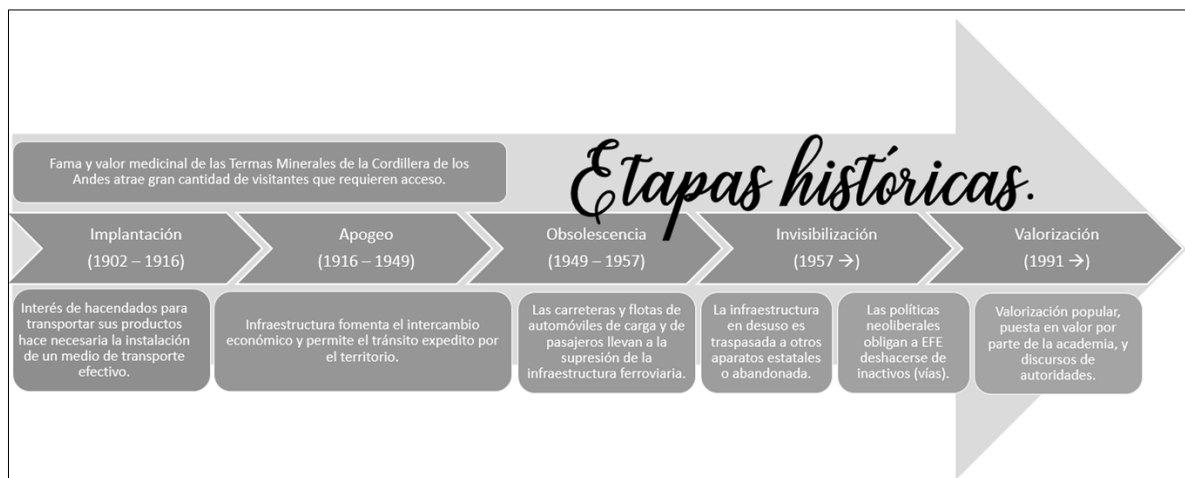


Figura 1. Síntesis del Análisis Histórico y la significación del Tren Chico en Coihueco.
Fuente: Elaboración propia.

RESULTADOS

El Tren Chico y las Termas de Chillán

Las milagrosas aguas minerales: salud y turismo

Los *Nevados de Chillán*, uno de los principales destinos turísticos de la *región de Ñuble* tiene como punto focal a las *Termas Minerales*, los *Baños Termales* o simplemente las *Termas de Chillán*, ya que debe su consolidación turística a las numerosas virtudes atribuidas a los minerales de sus aguas termales, las que fueron documentadas primeramente por miembros de las órdenes religiosas de los *Hospitalarios de San Juan de Dios* y de *San Francisco* entre 1703 y 1850, sin desconocer el uso que ya le daban los habitantes nativos del territorio previo a la ocupación española (Cartes y Reyes, 2016).

Como parte de la caracterización del territorio republicano, el profesor de química y mineralogía, Ignacio Domeyko recorrió la Cordillera Andina, la entonces llamada *Sierra Nevada de Chillán*, documentando las abundantes expresiones volcánicas en el relieve y destacando sus aguas termales, para ello registró su composición mineral (sulfato de sosa, sulfato de sodio, cloruro de sodio, carbonato de sosa, carbonato de cal, sulfato de magnesio, hierro y sílice), y sus altas temperaturas (las que alcanzaron los 48, 50 y 60 grados Celsius según sus mediciones) (Domeyko, 1850).

En los albores de 1860 el novelista Alberto Blest Gana, autor de una de las obras literarias más destacadas de Chile: *Martín Rivas (1862)*, visitó las aguas termales, experiencia que plasmó en el poema costumbrista *Viaje a los Baños de Chillán*, el que publicó en la revista santiaguina *La Semana* en marzo de 1960. Blest Gana describe el trayecto que se debía recorrer para llegar a las termas, el que tomaba 5 días desde *Santiago*, destacando la idiosincrasia de los provincianos, el templo de *San Francisco*, y las dinámicas de la *Plaza del Mercado*, donde se entera de las virtudes de las termas minerales, pero también de la impedancia de un camino largo, sinuoso, de alta pendiente, y carente de buena cobertura vial (*Diario La Discusión*, 2002).

Le cuentan en el *Mercado de Chillán*, respecto de los milagros sanatorios de las aguas minerales, los que abarcaban desde las dificultades para comunicarse, como la sordera: "*Don Fulano que pasó por aquí más sordo que una tapia, volvió tan sano que ahora le molesta el ruido de las moscas*", la capacidad de habla: "*Doña Mengana llevaba un niño mudo y ahora cuesta hacerlo callar para que se duerma*", hasta terminar con la malnutrición: "*Por aquí viajó don Sutano, más flaco que un fideo y ahora no le junta la ropa de tan gordo como ha regresado*" (Blest Gana, 1860, p. 173).

Las virtudes sulfurosas o ferroginosas atribuidas a los baños termales se esparcían por el territorio, un año antes en la sección *Ecos* de la misma revista *La Semana* se caracterizan las dinámicas de descanso estival de los santiaguinos: mientras unos buscaban el océano en el litoral central, otros llenan las haciendas de *Peñaflor* y *San Bernardo*, mientras muchos "*se dirigen llenos de esperanzas sanitarias, a los Baños de Chillán*" (Arteaga, 1859, p. 142). Y es que desde todo el territorio nacional visitantes acudían con ansias de sanar sus dolencias "*Hay en los Baños Termales más de 2000 personas – dicen unos*", la carencia de plazas para pernoctar y medios de transporte hacía que fuera común el que "*Muchos tienen que dormir sobre la nieve – añaden otros – con imperturbable seriedad*". Los servicios eran tan escasos que "*Dicen que hay días que no tienen que comer. ¡Pero sus aguas son tan milagrosas!*" (Blest Gana, 1860, p. 173).

Una década después Ignacio Domeyko tomó como tarea la definición de las aguas minerales de Chile, destacando la dificultad de explicar sus valores medicinales, mientras los fisiólogos y médicos enfatizaban en sus características terapéuticas, los químicos destacaban su composición y elementos mineralizadores, mientras los físicos y geólogos se enfocaban en las temperaturas y origen volcánicos de las aguas, la inquietud se debía a la importancia de las mismas para la higiene y el bien público (Domeyko, 1871). Por ello la *Municipalidad de Chillán* le encargó una investigación de sus propiedades al doctor chillanejo Exequiel Rodríguez, quien redactó un folleto:

"(...) considerado de interés para el público, y en particular para las personas que van a tener a su cargo la explotación de las Termas, que podrán basarse en él para dar a conocer las bondades excepcionales de sus aguas (...) ya que Nada contribuirá tanto a confirmar el prestigio de que ya gozan las Termas de Chillán, como los estudios de sus aguas por personas tan reputadas" (Rodríguez, 1935, p. 3).

El estudio incluye los aportes del mismo doctor Rodríguez; del doctor Carlos Ghigliotto, *académico de Química Analítica*, considerado uno de los primeros farmacéuticos de Chile; del doctor Mamerto Cádiz, *académico de Higiene*, quien estudió la flora microbiana de las aguas sulfurosas; y del doctor Estanislao Fraga quien aportó con estudios sobre la radioactividad.

Durante el siglo XX las termas de Chile destacan por sus propiedades medicinales, a ellas no sólo acude la población local, sino que incluso desde el extranjero las visitan, ya que “se cuentan curaciones maravillosas de las más rebeldes enfermedades” (A.V.E, 1934, p. 25) que en baños termales de otros países ni siquiera se habían logrado aliviar, y es que a las aguas termales chilenas “(...)les falta, eso sí, lo que a las de otros países les abunda: la propaganda, es decir, darlas a conocer ampliamente para que adquieran vasta celebridad y para que se difunda la excelencia de sus propiedades como agentes curativos de muchas enfermedades” (A.V.E, 1934, p. 25).

La revista *En Viaje de Ferrocarriles del Estado* tuvo como objetivo fomentar el recorrido turístico en Chile, por lo que sus artículos se enfocaban en todos los destinos a los que era posible acceder por medio del tren, ya que Chile estaba conectado de norte a sur y de cordillera a mar por una extensa infraestructura ferroviaria que facilitaba la visita. Debido a lo reconocidas y ampliamente visitadas que eran las termas de Chile, afirmaban que el “(...) sentido de humanidad (...) [y] de la conveniencia económica para el país [que ofrecen las termas de Chile] (...) [son] una riqueza que hay conveniencia en explotar” (A.V.E, 1934, p. 25), lo que explica la inversión de un ramal que conectase las *Termas de Chillán* con la red central.

Las gestiones para acortar brechas

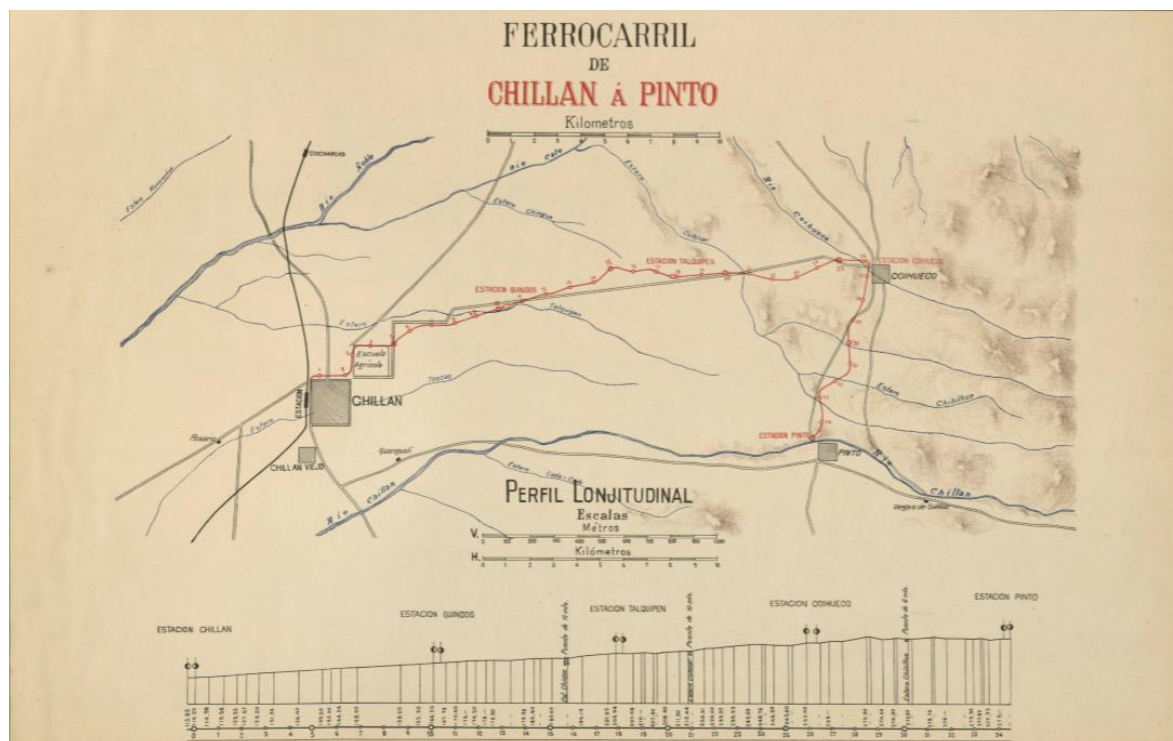
Vicente Méndez Urrejola, dueño de una extensa hacienda en *Bustamante* al norte de *Coihueco*, fue el intendente que hacia 1902 logró con el apoyo del entonces diputado por *Ñuble* y *Concepción* Gonzalo Urrejola Urzuleta, propietario de la hacienda *Cucha-Cucha*, una de las principales productoras de vino del *Valle del Itata*, que el Estado de Chile encargara el primer estudio técnico para establecer una vía férrea que uniera *Chillán* con las termas, pasando por *Coihueco* para poder transportar las maderas, cereales, frutas y hortalizas producidas en la comuna (Yáñez, 2012). Quedaría plasmado en la memoria de la comunidad las gestiones de Vicente Méndez Urrejola, ya que el viaje hacia las milagrosas *Termas Minerales* se realizaba por difíciles caminos, en carretas que tomaban al menos 10 horas de viaje desde *Chillán*, cuyo costo sólo lo hacía accesible a quienes poseían alto poder adquisitivo (Rodríguez, 1935).

“Se está contruyendo un ferrocarril de trocha angosta que, pasando por las poblaciones de *Pinto* y *Coihueco*, llegue hasta el mismo balneario. Están para terminarse los primeros 28 kilómetros de la línea, y gracias a la labor infatigable y constante de nuestro intendente, Don Vicente Mendez Urrejola, gran impulsor de esta obra, podrán concurrir a las Termas, 5,000 personas por temporada, aprovechando las facilidades que proporcionará ese ferrocarril, que al mismo tiempo de beneficiar una rica rejión del país, permitirá a la humanidad doliente sacar de estas aguas todo el partido que debe esperarse de sus altas Virtudes medicinales” (Rodríguez, 1935, p. 10)

Graciano Barrón Montenegro, dueño del *Fundo Esperanza* en las faldas del río *Chillán* que divide las comunas de *Coihueco* y *Pinto* donó de sus canteras material para la obra, a cambio, una estación se instaló junto a su propiedad, permitiéndole un fácil y expedito acceso a transportar sus ventas y adquisiciones en el ferrocarril (Yáñez, 2012). Las obras para construir el ramal tuvieron grandes desafíos, las complejidades del relieve obligaron la realización de numerosos estudios y propuestas de rutas, mientras las necesidades de conectar tanto las termas como las localidades intermedias llevaron a un trazado que recorriera primero las suaves pendientes de *Coihueco*, para atravesar el río *Chillán* a la altura de *Pinto*.

Hacia 1908 se establecía la necesidad de mejorar los caminos que conectaban a *Coihueco* con *Chillán*, así como la expropiación de terrenos para trazar la ruta, por lo que se debió encargar a la *Inspección de Minas y Jeografía* de la Dirección de Obras Públicas la revisión de los planos de los terrenos fiscales para aclarar el panorama, aunque al mismo tiempo se publicaba que la concesión otorgada a don Enrique Tagle Rodríguez ya había presentado los planos de la obra, los que contaban con la aprobación del *Ministerio de Industria y Obras Públicas* (Diario La Discusión, 1908, p. 2).

Entre 1907 y 1910 el constructor francés Luis Roudergue Cross, quien había participado de la implementación del ferrocarril Arica - La Paz, fue contratado para concretar el proyecto, logrando en 1911 inaugurar el tramo de Chillán a Coihueco y en los años posteriores la llegada a Pinto, el acceso a Recinto se puso en marcha en 1916 (Yáñez, 2012).

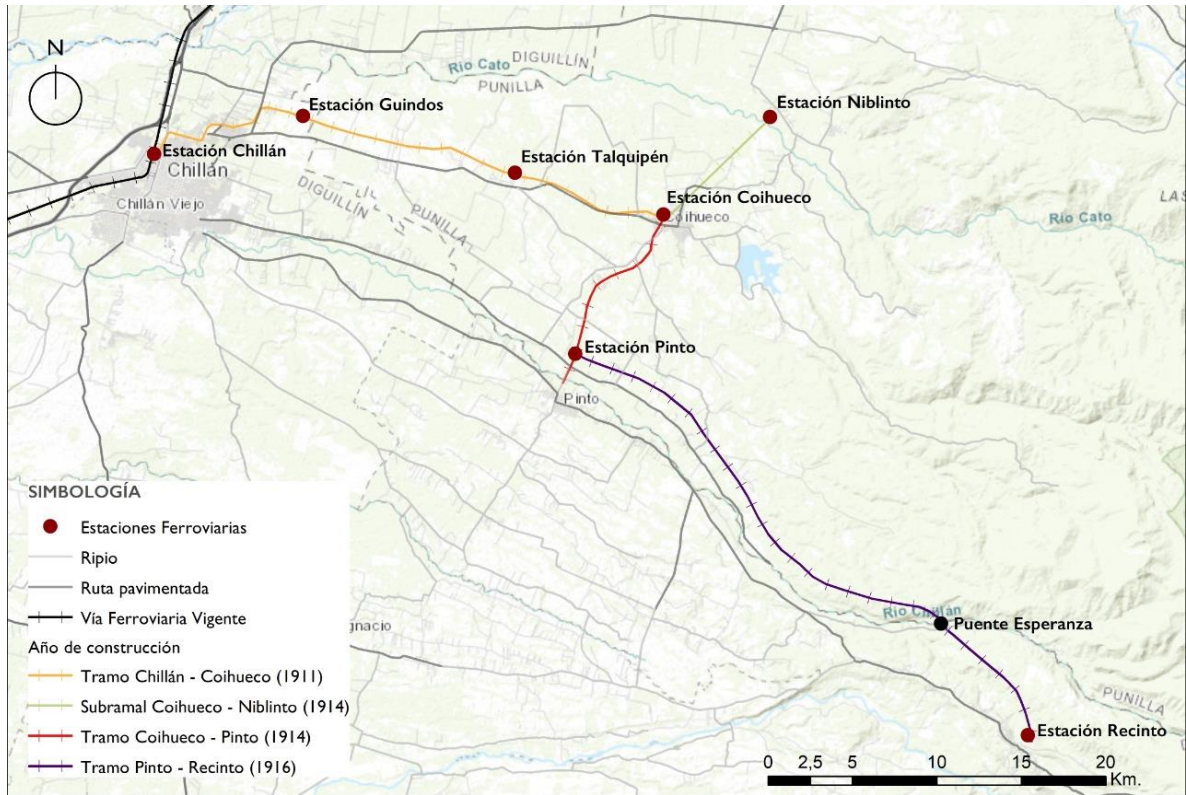


Mapa 1. Cartografía del trayecto ferroviario de Chillán a Pinto
Fuente: Payá, 1910.

Implementación del Ferrocarril entre Chillán y las Termas Minerales: 1902 – 1916

La Estación Ferroviaria de Chillán de la actual región de Ñuble, era una parada del ferrocarril que corría de norte a sur desde Santiago a Puerto Montt, pero también fue punto de inicio y fin de dos líneas ramales que recorrían de Andes a Pacífico. Hacia el borde costero estaba el servicio Chillán - Concepción que bordeaba al río Itata y el secano interior, pasando por las costas de Dichato y Tomé antes de llegar a Concepción. El segundo servicio es el ramal de trocha angosta que unía Chillán con Recinto, el que fue construido debido a la presión de hacendados y terratenientes, que vieron en el atractivo turístico de las Termas Minerales la posibilidad de establecer una vía de comunicación que también pudiese ser utilizada por ellos para exportar sus producciones e importar otros (Basterrica, 2010).

El tren Chico permitió el desarrollo productivo y social del territorio, así como potenció la actividad turística, al conectar con la precordillera del territorio con 8 estaciones y 4 paradas distribuidas entre Chillán y Recinto. Además, en 1914 y por iniciativa privada, se construyó un subramal de Coihueco a Niblinto, permitiendo incluir más localidades en el flujo de personas y productos agrícolas, ganaderos y manufacturados (Yáñez, 2012).



Mapa 2. Recorrido del Tren Chico de Chillán a Recinto.

Fuente: Elaboración propia

La instalación de la infraestructura ferroviaria benefició a grandes y medianos productores, generando una economía local diversificada. Los productos producidos eran de necesidad primaria, tanto de alimentación como para inversión por parte de aserraderos y forestales en la comuna de Coihueco, mientras en Pinto toma gran relevancia la actividad turística, con servicios de alojamiento y segundas viviendas, atractivas tanto en invierno como en época estival.

La red se iniciaba en la *Estación Chillán*, donde tomaba un rumbo hacia el este, tenía estaciones en *Santa Elvira*, *General Lagos*, *Talquipén* y *Coihueco*, desde la cual giraba hacia el sur, pasando por las estaciones *Paso Esperanza*, *Pinto*, donde una vez más se dirigía hacia el este, hasta llegar a *Recinto*. Debido a que se calculó en más de 50 kilómetros el largo de la red, la obra se inauguró por tramos, el primero fue *Chillán - Coihueco* en 1911, luego la extensión hasta *Estación Pinto* en 1914, llegando finalmente hasta *Recinto* en 1916 (Yáñez, 2012).



Figura 2. Estación Talquipén antes del cese de funcionamiento.
Fuente: Captura propia de foto restaurada por ONG Coihueco Lindo

Debido a que quedaron fuera de la red, pero se mantenían cercanos, los terratenientes del norte de *Coihueco* contemplaron la posibilidad de construir un subramal que se uniera con la red mayor, el proyecto fue financiado por la población de la zona, y logró instalar una unión vial y una estación ferroviaria en *Niblinto* que fue inaugurada en 1914 (Yáñez, 2012).

El apogeo económico y social propiciado por el Tren Chico: 1916 – 1949

La infraestructura vial fomentó el intercambio económico y permitió el tránsito expedito por el territorio, los bienes exportados e importados crecieron exponencialmente, ya que el ferrocarril recorría en menos de un día tramos que podrían llevar varias jornadas a bueyes, caballos o burros, teniendo una capacidad de carga mucho mayor que las carretas que poseían los vecinos de *Pinto* y *Coihueco*. Las ciudades estaban en plena expansión durante este periodo, y demandaban alimentos, es por ello que las actividades agrícolas y ganaderas de la zona tenían mayor competitividad frente a otras zonas de la misma región que no poseían medios de transporte, la riqueza maderera de la precordillera y cordillera fue ampliamente explotada, principalmente con fines constructivos.

La población de *Coihueco* se vio mayormente beneficiada en torno al transporte, ya que el tren permitió el traslado diario de cientos de personas que se desempeñaron educacional y laboralmente en *Chillán*, dando inicio a un surgimiento socioeconómico debido al mayor acceso a instrucción técnica y profesional (*Diario La Discusión*, 1991). Las ofertas laborales, así como la necesidad de personal capacitado tenían espacio en el periódico local *La Discusión*, ya que la preservación del servicio ferroviario era de interés regional, ejemplo de ello fueron el nombramiento de Héctor Zumaeta como jefe de la estación de *Recinto*, a la vez que se destaca el mal constante mal estado de los caminos (*Diario La Discusión*, 1936, p. 7).

La obsolescencia del ramal y su sustitución por nuevas tecnologías: 1949 – 1957

Las mismas razones que afirmaron la implantación del *Tren Chico* fueron las que lo llevaron a su fin, ya que la constante necesidad de transportar bienes y personas requería de constante innovación e implementación de nuevas tecnologías, en ese sentido, al carbón le sucedió el petróleo, y al tren, el vehículo motorizado. Los estrechos caminos y huellas por donde corrían las carretelas se convirtieron en vías más amplias por las que corrían automóviles privados, camionetas y camiones de carga, y la naciente locomoción colectiva.

Los camiones acapararon el mercado de transporte de cargas, los buses trasladaban a más pasajeros que el tren, y la producción en masa hizo posible la inversión estatal en carreteras, y privada en vehículos. Pronto el tren fue sustituido por nuevos medios de transporte, tal y como había sustituido a la tracción animal (Yáñez, 2012). La Empresa de *Ferrocarriles del Estado*, que tenía el dominio de toda la infraestructura ferroviaria del país, decidió terminar con el servicio en varias partes del centro y sur de Chile debido a la irrupción de los vehículos, trasladando bienes muebles, traspasando o vendiendo propiedades inmuebles de algunos servicios para mantener el funcionamiento de otros (Guerrero, 2017).

En 1949 se decidió suprimir el servicio ferroviario, pero la ciudadanía demostró su descontento, desde un aumento en el uso del tren hasta solicitudes formales de mantener el funcionamiento en el tren a los organismos estatales y en esplendorosas cartas abiertas publicadas en diarios locales (Yáñez, 2012). Sin embargo, hacia el año 1957 el uso del tren había disminuido tan drásticamente que ya no se sostenía económicamente, ya que las flotas de camiones de carga le habían arrebatado el mercado del transporte masivo de productos, mientras las nacientes flotas de locomoción colectiva transportaban a más pasajeros y en menos tiempo.

Las vías férreas fueron levantadas y trasladadas al *Tren del Maipo*, que recién se estaba instalando (Cartes, 2011), en la comuna de *Coihueco*, los predios y las infraestructuras de las

estaciones ferroviarias de *Coihueco* fueron traspasadas al *Ministerio de Instrucción Pública* el mismo año para ser refuncionalizadas como establecimientos educativos (Yáñez, 2012).

La invisibilización de la tradición ferroviaria en Coihueco: 1957 – 2010

El camino que une a *Coihueco* con *Chillán* no sigue el mismo trazado que una vez tuvo la red ferroviaria, a eso se le suma el que las vías fueron levantadas y trasladadas a *Maipo* (De Mangel, 2010), además, la mayor parte del recorrido se hizo parte de predios que son utilizados para el cultivo de cereales, hortalizas o tubérculos, para la crianza de bovinos, ovinos, caballares o aves, e incluso para la construcción de viviendas, actividades que con el paso de los años borraron todo rastro de existencia del recorrido del *Tren Chico*.

Las estaciones *General Lagos* y *Niblinto* fueron completamente refuncionalizadas como escuelas primarias, en el caso de la primera no se han encontrado registros de la historia estructural y las transformaciones realizadas, mientras en la segunda, se sabe que las oficinas de la estación son utilizadas como biblioteca, incluso cuando dos incendios la han dañado, se ha reconstruido con la misma materialidad y diseño arquitectónico.

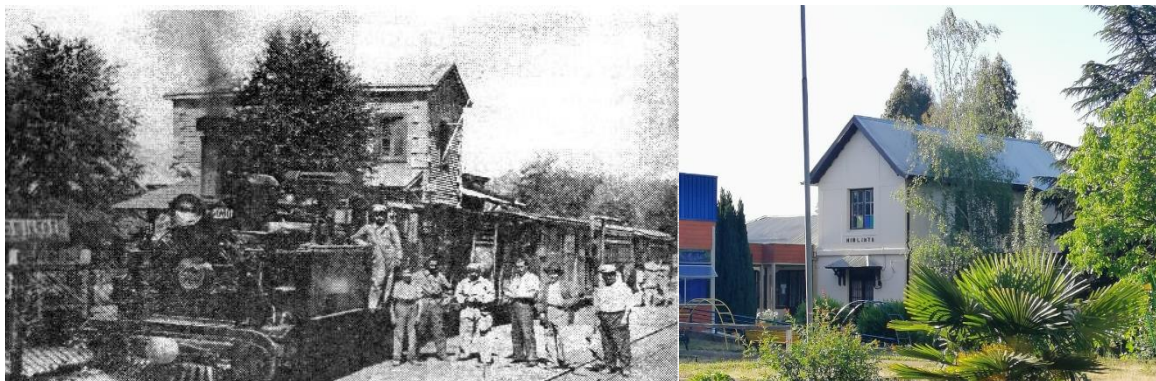


Figura 3. Estación Niblinto – Escuela Niblinto.
Captura: Registro Histórico – Registro Propio, 2021.

Por alguna razón, de la *Estación Talquipén*, solo el área de sus galpones fueron refuncionalizadas como la *Escuela Básica Talquipén*, que aún existe, quedando las oficinas de la estación apartada y olvidada en el tiempo. Producto del proceso de municipalización de la educación pública establecido por la dictadura militar en 1981, se realizó el traspaso de la propiedad de las escuelas desde el gobierno central a las municipalidades. La propiedad de *Talquipén* fue traspasada el año 1984 (Conservador de Bienes Raíces de Chillán, 1984), y la *escuela de Niblinto* en 1985 (Conservador de Bienes Raíces de Chillán, 1985).

La *Estación Coihueco*, que es recordada por su gran tamaño, amplio jardín y gran cantidad de historias ocurridas en ella (Basterrica, 2010) hoy no se puede identificar ya que el predio fue utilizado para la instalación de soluciones habitacionales durante las últimas décadas del siglo XX.



Figura 4. Estación Coihueco y Tren.
Fuente: Foto restaurada por ONG Coihueco Lindo.

82 En Viaje

TERMAS MINERALES DE CHILLAN

Contienen azufre, crémar, magnesia, potasa, fierro y gran porcentaje de radioactividad.

CLIMA INCOMPARABLE



Magnífica Piscina que se nutre de aguas temperadas de fierro

Micror Chillán-Termas. — También la Empresa Termal, a fin de reducir a una expresión recreativa este trayecto, dispone de cuatro magníficos micros, en los cuales se salva el recorrido Chillán - Termas, sin transbordo ni detenciones, en dos horas treinta minutos. Por cualquier conducto, este viaje resulta una deliciosa recreación

INFORMES Y RESERVAS. — En las Oficinas de Informaciones de los Ferrocarriles del Estado, de Santiago - Valparaíso - Concepción - Temuco - Valdivia y en Chillán: Casilla 316, Oficina Estación

DIRECCION TELEGRAFICA: "BAROS - CHILLAN"

Figura 5. Anuncio Termas Minerales de Chillán.
Fuente: Revista En Viaje, N°298, año 1958.

Conmemoración de un Tren que fue parte de la historia

Hacia 1991 el profesor coihuecano Lionel Yañez publicaba junto a *La Discusión* una monografía sobre el *Tren Chico a Recinto*, destacando su importancia en el imaginario de la región, logrando según el prologuista Alberto Arraño:

"(...) añorar la época en que el pequeño convoy atravesaba los campos tranquilos y apacibles, espantando con su pitazo las vacadas y pájaros del contorno, comunicando con el ruido de su equipo un tono festivo y nostálgico al ambiente lugareño" (Yañez, 1991, p. 6).

Carlos Ibañe en el Fichero Bibliográfico del 6 de septiembre del mismo año destacaba que en *Andenes de Ñuble Adentro*, y a partir de la recopilación de:

"referencias ya olvidadas, ignoradas o perdidas, como por ejemplo (...) que estaba pensado para llegar a las Termas Minerales (...) situación que nunca se concretó" Yañez lograba rescatar *"una realidad ferroviaria que ya pertenece a la historia"* (*Diario La Discusión*, 1991).

El 18 de septiembre del mismo año Fernando Arriagada publicaba una columna que llamó *El tren que se fue*, en la que resalta los recuerdos de infancia que evoca el *Tren Chico*, y no sólo como medio para acceder a las *Termas Minerales*, sino como medio de transporte diario:

"(...) quienes viajaron por ese medio a Coihueco, Pinto, Recinto e intermedios siempre evocan con grato recuerdo este tren empapado de anécdotas y de las cuales muchas de ellas son de conocimiento público" (*Diario La Discusión*, 1991).

Arriagada resalta también las paradojas de la modernidad, ya que:

"(...) este tren que nació como una manera de llevar progreso y comunicar estas comunidades precordilleranas hasta las mismas Termas, fue suspendido por la gran competencia que buses y camiones opusieron al tren" uniendo los mismos puntos en menor cantidad de tiempo (*Diario La Discusión*, 1991).

Un año más tarde Adolfo Márquez plasmaba el *"loable esfuerzo de Yañez por rescatar y difundir la pequeña historia de la provincia"*, mientras las nuevas generaciones pueden conocer el esfuerzo llevado a cabo para concretar la obra, los mayores tienen la oportunidad de recordar el viaje a través de sus páginas. Márquez llama a toda la *"familia ñublensina a recuperar ese importante patrimonio nacional"* señalando que *"ahí están las estaciones de Niblinto y Talquipén esperando (a que se inicien) las gestiones para que se les proteja y conserve como Monumento Nacional"* (*Revista Cauce Cultural*, 1992).

Actualidad material del Tren Chico en Coihueco

La estación *Coihueco* y *General Lagos* se encuentran totalmente desaparecidas, mientras que la de *Niblinto* se puede reconocer en la biblioteca de la Escuela Básica homónima, siendo reconstruida luego que un incendio arrasara con gran parte de la estructura de madera en lo que podría denotarse *falso histórico*; la estación *Talquipén* es la única infraestructura original que queda del *ramal*, paradójicamente, se ha mantenido por más de 60 años abandonada y sin mantención, lo que la hace inhabitable al no existir un diagnóstico efectivo del deterioro material y estructural, y mucho menos con un plan de gestión y protección.

En el paso de *Coihueco* a *Pinto* se puede observar el puente *Paso Esperanza*, el que está emplazado en un predio privado y que también manifiesta claras muestras de abandono.



Figura 6. Estación Talquipén.

Captura: Relaciones Públicas Ilustre Municipalidad de Coihueco.

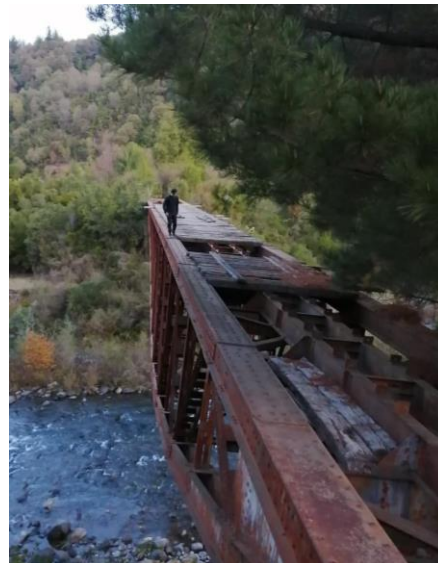


Figura 6. Puente Paso Esperanza.

Captura: Pablo Ruiz.

CONCLUSIONES

La puesta en valor del ferrocarril como patrimonio cultural es una práctica que se realiza desde hace pocos años, ya que la principal visión que se tenía del tren era como medio de transporte e infraestructura comercial, sin embargo, el rescate de la memoria y la identidad territorial ha permitido revalorizar dichos espacios como patrimonio cultural, permitiendo rescatar su rol en la historia de las localidades.

El viaje en tren a las *Termas de Chillán* es un recuerdo que se mantiene vivo en la memoria de los *ñublensinos*, en especial de los *chillanejos*, *coihuecanos* y *pinteños*, quienes, aunque no hayan usado el tren, poseen recuerdos propios o heredados de sus padres y abuelos. Las nuevas generaciones atesoran los relatos y los registros fotográficos existentes, pero no han logrado poner en marcha una patrimonialización material de sus vestigios.

Tras la obsolescencia del ferrocarril como medio de transporte, sus restos materiales se configuraron como desechos industriales, y no se resguardó su existencia en el territorio al levantarse las vías y abandonar las estaciones. Hoy en día es muy difícil identificarlo en el espacio, pues tan sólo la *Estación Talquipén* ha logrado mantenerse en pie con sus valores originales, pero con un claro deterioro por el desuso.

El principal desafío de la puesta en valor del *Tren Chico* es el olvido y abandono de sus estructuras materiales, que aunque ha sido reconocido por agentes académicos, e incluso por empleados públicos, no ha logrado trascender desde lo inmaterial de la memoria a la protección estructural, principalmente la *Estación Talquipén*, la que es demostrativa de la tipología arquitectónica del ramal, los materiales y técnicas constructivas de principios del siglo XX en la zona, y desde la que se podría visualizar la transformación espacial instaurada por el ramal.

Hoy en día los habitantes de la *región de Ñuble* recuerdan la existencia del *Tren Chico*, pero desconocen cuál fue su recorrido, o la ubicación de sus estaciones, sin embargo, añoran poner en valor esa parte de la historia y cultura *ñublensina*, que fue protagonista durante el siglo XX, cuando facilitó y democratizó no sólo el acceso a las termas, sino que el traslado cotidiano y productivo de las comunas que recorrió.

Referencias

- A.V.E. (1934). Termas de Chile. *En Viaje, revista mensual de los Ferrocarriles del Estado* 14, p. 25.
- Arteaga, D. (7 de enero de 1859). Ecos de la Semana. *La Semana*, pp. 142-144.
- Basterrica, I. (6 de octubre de 2010). *Chillán Antiguo*. Recuperado el 22 de junio de 2020, de Termas de Chillán: El tren a las Termas, el motivo de tu creación: <http://chillanantiguo.blogspot.com/2010/10/termas-de-chillan-el-tren-las-termas-el.html>
- Blest Gana, A. (10 de marzo de 1860). Viaje a los Baños de Chillán. *La Semana*, pp. 173-174.
- Cáceres, P. (2003). Análisis cualitativo de contenido: Una alternativa metodológica alcanzable. *Psicoperspectivas* 2 (1): pp. 53-82.
- Cartes, A. (2011). *El "tren chico" a las Termas*. Recuperado el 23 de junio de 2020, de <http://old.tell.cl/magazine/4681/concepcion/agosto/2011/columnas/el-tren-chico-a-las-termas.html>
- Cartes, A, y Reyes, M. A. (2016). *Los Baños Minerales de Chillán. Una Comarca en la Cordillera*. Concepción: Universidad del Bío-Bío.
- Castro, M. I. (1993). *O preço do progresso: a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Tesis para optar a Maestría de Historia. Campinas: Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).
- Conservador de Bienes Raíces de Chillán. (1985). *Registro de Propiedad foja 275, N° 479*. Chillán: Conservador de Bienes Raíces de Chillán.
- Conservador de Bienes Raíces de Chillán. (1984). *Registro de Propiedad foja 1066, N°1884*. Chillán: Conservador de Bienes Raíces de Chillán.
- Cronos. (2000, 20 noviembre). *La Discusión*.
- De Recinto. Correspondencias de la Región. (1936, 7 agosto). *La Discusión*.
- Domeyko, I. (1850). Viaje a las cordilleras de Talca i de Chillán: Tercera parte. En U. de Chile, *Anales de la Universidad de Chile* (págs. 54 - 64). Santiago: Universidad de Chile.
- Domeyko, I. (1871). Hidrolojia. Estudio sobre las aguas minerales de Chile, por don Ignacio Domeyko, rector de la Universidad. En U. d. Chile, *Anales de la Universidad de Chile* (pp. 221-283). Santiago: Universidad de Chile.
- El Tren que se fue. (1991, 18 septiembre). *La Discusión*.
- En Viaje. (1958). Termas Minerales de Chillán. *En Viaje revista mensual de los Ferrocarriles del Estado* (298), p. 52.
- Fernández, F. (2002). El análisis de contenido como ayuda metodológica para la investigación. *Revista de Ciencias Sociales* 2 (96): pp. 35-53.
- Ferrocarril de Chillán a Coihueco. (1908, 8 julio). *La Discusión*.
- Fichero Bibliográfico. (1991, 6 septiembre). *La Discusión*.

- García Canclini, N. (1999). Los Usos sociales del patrimonio cultural. En E. Aguilar Criado, *Patrimonio Etnológico. Nuevas perspectivas de estudio* (pp. 16-33). Consejería de Cultura. Junta de Andalucía.
- Giménez, G. (2005). *Teoría y Análisis de la Cultura*. México D.F: Ediciones Conaculta.
- Guerrero, R. (2017). Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del Sur de Chile. *Revista Austral de Ciencias Sociales* (33), 59 - 76.
- Harvey, D. (2001). Heritage Pasts and Heritage Presents: temporality, meaning and the scope of heritage studies. *International Journal of Heritage Studies* 7 (4), pp. 319-338.
- Malavassi, R. (2019). *La construcción social del patrimonio urbano y arquitectónico en la ciudad de San José, Costa Rica. Estrategias para su conocimiento*. Sevilla: Universidad de Sevilla. Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas.
- Medina, C, y Cartes, A. (2012). Apuntes bibliográficos para el Centenario. Mirando Chile en 1910. *Tiempo y Espacio* (28), pp. 23-38.
- Moscovici, S. (2019). Le rappresentazioni sociali. En R. Malavassi, *La construcción social del patrimonio urbano y arquitectónico en la ciudad de San José, Costa Rica. Estrategias para su conocimiento* (p. 160). Sevilla: Universidad de Sevilla. Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas.
- Payá, F. (1910) *Mapa de los ferrocarriles de Chile* [material cartográfico]. Recuperado de <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/visor/BND:353157>
- Redacción. Blest Gana va a las Termas. (2002, 17 noviembre). *La Discusión*.
- República de Chile. (1952). Decreto N° 4543 (1952). *Diario Oficial de Chile*.
- Revista Cauce Cultural. (1992). Chillán.
- Ribeiro Durham, E. (1984). Cultura, patrimonio, preservación. *Alteridades* 8 (16), pp. 131-136.
- Riquelme, H, y Oyarce, F. (2019). Construcción de la historia reciente del ferrocarril de La Araucanía (Chile) desde la percepción de sus trabajadores. *Sophia Austral* (24), pp. 5-24.
- Rodríguez, E. (1935). *Breves apuntes sobre las Termas de Chillán*. Chillán: Imprenta y Librería Americana.
- Romero, E, y Mariani, L. (2018). Historia ferroviaria y investigación: la consolidación de la temática en las pesquisas de posgrado en Brasil (1972-2016). *Topoi* (19), pp. 140-168.
- Torres, C, Gallardo, L, Maino, S, y Labra, R. S. (2018). Arquitectura en silencio, el valor de la ruina industrial. *UNIVERSUM* 33 (1), pp. 281-301.
- Yañez, L. (1991). *Andenes de Ñuble Adentro*. Chillán: 1991.
- Yañez, L. (2012). *Andenes de Ñuble Adentro*. Coihueco: Proyecto financiado por FNDR Cultural de la Región del Bío-Bío.
- Yuln, M, Montecelli, F, y Carrizo, S. (2017). El patrimonio ferroviario, un vehículo para la valorización del territorio. Rehabilitación y re-funcionalización de talleres en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires. *Pasos: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* 15 (4), pp. 883 - 896.