

## La caída de un gigante: el ferrocarril de Angol a Traiguén: 1888-1988

Jorge Waghorn Pérez

Profesor de Historia, Geografía y Educación Cívica

Resumen: Se presenta un bosquejo de la evolución de la construcción de la vía férrea de Angol a Traiguén, introduciendo la descripción del movimiento ferroviario de la estación de Traiguén a mediados del siglo XX, entregada por un antiguo conductor de trenes de la ciudad; además de fotografías de época sobre los puentes ferroviarios de Malleco.

Palabras claves: ferrocarril Araucanía, puentes ferroviarios

Summary: one presents a sketch of the evolution of the construction of Angol's railroad to Traiguén, introducing the description of the railway movement of Traiguén's station in the middle of the 20th century, delivered by a former driver of trains of the city; besides photographs of epoch on Malleco's railway bridges.

Key words: railroad Araucanía, railway bridges

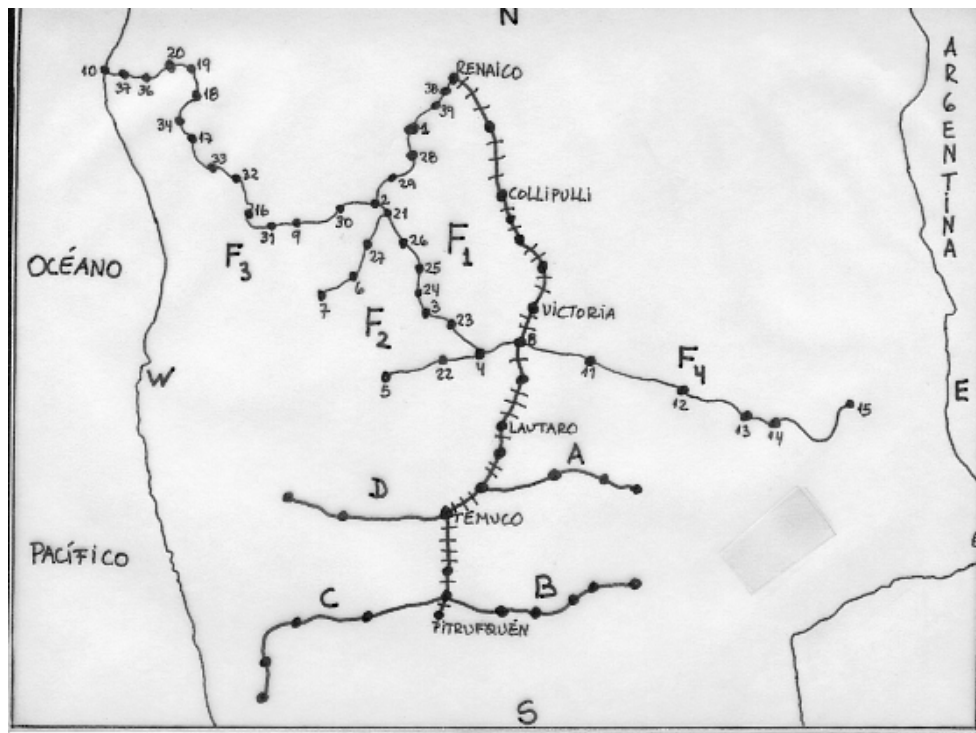


Figura 1 Plano Línea ferrocarril central de Renaico a Pitrufrúen y sus ramales. Dibujo Jorge Waghorn Pérez

**A** = Ramal Cajón- Cherquenco / **B** = Ramal Freire-Cunco/ **C** = Ramal Freire-Toltén /  
**D** = Ramal Temuco- Carahue / **E** = Línea Central Estaciones de: Renaico, Collipulli,  
Victoria, Lautaro, Temuco, Pitrufrúen / **F1** = Ramal Angol-Púa / **F2** = Ramal Quino  
Capitán Pastenes / **F3** = Ramal Los Sauces / Lebu / **F4** = Ramal Púa – Lonquimay

ESTACIONES DE FERROCARRIL EN LOS RAMALES DE MALLECO			
F1 = Ramal Angol-Púa: - Renaico 39: Tijeral 38: Roblería 1: Angol 28: Lealtad 29: Trintre 2: Los Sauces 21: Saboya 26: Santa Rosa 25: Quilquén 24: Trigal 3: Traiguén 23: Tricauco 4: Quino 8: Púa	F2 = Ramal Quino-Capitán Pastenes 4: Quino 22: Chufquén 5: Galvarino 21: Saboya 27: Centenario 6: Lumaco 7: Capitán Pastene	F3 = Ramal Los Sauces- Lebu: 2: Los Sauces 30: Guadaba 9: Purén 31: Nahuelbuta 16: Contulmo 32: Lanalhue 33: Peleco 17: Cañete 34: La Muñeca 18: Antihuala 19: Tres Pinos 20: Los Alamos 36: Pehuén 37: Triángulo 10: Lebu	F4 = Ramal Púa-Lonquimay: 8: Púa 11: Selva Oscura 12: Curacautín 13: Manzanar 14: Malalcahuello 15: Lonquimay

Sí... este fue gran parte del ferrocarril de la Araucanía... Con su línea central de Norte a Sur... Con sus ramales hacia la costa y hacia la montaña... Trigo y madera, inmigrantes y comercio... Sobre esto tratan las siguientes páginas de historia

### **Introducción ¿Fue importante el ferrocarril en la Araucanía?**

Carmen Norambuena Carrasco nos ofrece un sintético parecer al respecto: “El reemplazo de las carretas tiradas por bueyes por el transporte de riel produjo una verdadera revolución en el mundo agrícola. Del mismo modo, que la tarea misma de construcción de las vías demandó gran cantidad de brazos los cuales no siempre estaban disponibles para tales efectos, debido a que por tradición la masa flotante de trabajadores se desempeñaba en la agricultura en trabajos estacionales. La construcción de los tendidos y el inicio de nuevos recorridos produjeron una demanda de brazos, como asimismo, de madera para durmientes y carbón para las locomotoras... Así fue posible sacar el trigo de la zona al puerto de Talcahuano y, más tarde también a los puertos Valdivianos, desde donde seguían al norte del país. La explotación de la madera obligó a multiplicar los ramales cordilleranos, así como la explotación triguera impulsó los tendidos hacia la costa”<sup>1</sup>.

Interesante dato, para visualizar los alcances de las obras, es: “El total de préstamos extranjeros contraídos entre 1885-1914 ascendía a 50.795.138 de libras esterlinas. A fines de ese año el saldo de esta deuda alcanzaba a 38.928.093 de libras. Del total de la deuda

<sup>1</sup> Norambuena, 1998, pp. 243-244.

externa fiscal, alrededor de un 62% se había empleado en la construcción o compra de ferrocarriles, en la habilitación de puertos y obras públicas”.<sup>2</sup>

### **¿Y qué hay del ramal Angol-Traiguén?**

En la *Memoria del Ministerio de Industria y Obras Públicas* de 1888, es posible encontrar información significativa sobre la construcción de este ramal ferroviario. Por ejemplo, en la *Memoria del Director General de los Ferrocarriles del Estado* se afirma que, con la habilitación de los tramos de vía Angol-Traiguén y Roblería-Collipulli, la longitud de la línea desde Valparaíso hasta Talcahuano y Traiguén es de mil sesenta y tres coma siete kilómetros, “con un precio medio de veintisiete mil quinientos pesos (\$27.500)” por cada kilómetro en oro y plata.

Sobre el caso particular de la línea Angol- Traiguén su Ingeniero en Jefe, Victorino Aurelio Lastarria, en su *Memoria* –fecha en Collipulli, 25 de mayo de 1888- señala:

“Los trabajos de esta línea fueron continuados con no poca dificultad debido a la carencia de brazos durante la época del verano, pero felizmente desde el mes de marzo para adelante se han seguido con toda la fuerza que era menester.

El 18 de febrero fue puesto a mi orden el batallón Zapadores, que principió por ocuparse en la ejecución del gran terraplén al sur del puente número 1, terraplén que ya está concluido, y enseguida se dedicó a descubrir la cantera del Deuco, obra que tiene por objeto abastecer de piedra tanto la albañilería del mencionado puente, como asimismo la del Malleco. Hoy día el referido cuerpo de línea está concentrado en el Malleco para prestar sus servicios en los trabajos de ese viaducto.

Hoy día los rieles llegan a las puertas de Traiguén, faltando sólo el ensanche de los cortes como también levantar y ensanchar los terraplenes entre Quilquén y Traiguén. Quedan aún por colocar algunas alcantarillas y construir los edificios en las estaciones de Trigal y Traiguén. La terminación de esta línea ha sufrido graves retardos debido a las siguientes causas:

---

<sup>2</sup> Couyoumdjian, 1986.

primero, a consecuencia de la entrega de parte del material rodante a la Dirección de los Ferrocarriles en explotación; segundo, a la entrega provisional hecha a la misma Dirección de la sección entre Trigo y Traiguén, lo que se hizo con el fin de satisfacer la apremiante necesidad de la extracción de la cosecha; y tercero, muy principalmente a la falta de carbón, que impidió, como aún lo impide, el movimiento de trenes de la construcción, por cuyo motivo ha sido necesario mover, quemando leña, sus locomotoras con las dificultades y demoras que esto ocasiona.



Fotografía 1 Construcción del puente de Traiguén

Si fuese posible disponer durante un mes de dos trenes más de lastre, sería hacedero terminar la vía antes de las grandes lluvias de invierno, pero como V.S. me ha notificado que por exigencias del buen servicio de la explotación no es posible... temo mucho que no será fácil dar cima a estos trabajos antes de la primavera entrante.

Para que pueda formarse idea de lo que se ha hecho, doy a US. a continuación el término medio diario del número de operarios que hemos tenido mes a mes, y asimismo, el costo total de la inversión, incluyendo en

esta cifra el número de soldados de Zapadores que han tomado parte en los trabajos.

Término medio de operarios diarios: febrero, seiscientos sesenta y cinco; marzo, quinientos sesenta y tres; abril, seiscientos cuarenta y cinco.

El gasto total, durante estos tres meses, ha sido de cuarenta y nueve mil doscientos cincuenta y nueve pesos ochenta y siete centavos, no incluyendo en esta suma los jornales que se deben a Zapadores, lo que asciende a dos mil setecientos veintidós pesos ochenta y ocho centavos.

En estos mismos meses del año de 1887, fue pagado a los contratistas ciento catorce mil setecientos veinte pesos ocho centavos; más el diez por ciento retenido, hacen la suma total de ciento veintiséis mil ciento noventa y dos pesos ocho centavos.

Descartando de esta cantidad cincuenta y tres mil ochocientos doce pesos veinte centavos, por trabajos de albañilería y algunos otros pequeños, de los cuales no hemos tenido equivalentes en los meses de febrero a abril del presente año, resulta un saldo de setenta y dos mil trescientos setenta y nueve pesos ochenta y ocho centavos.

El trabajo hecho desde el 1º de abril al 31 de diciembre de 1887, por los contratistas, es como sigue:

Cortes, doscientos treinta y dos mil ciento treinta y cuatro metros cuadrados.

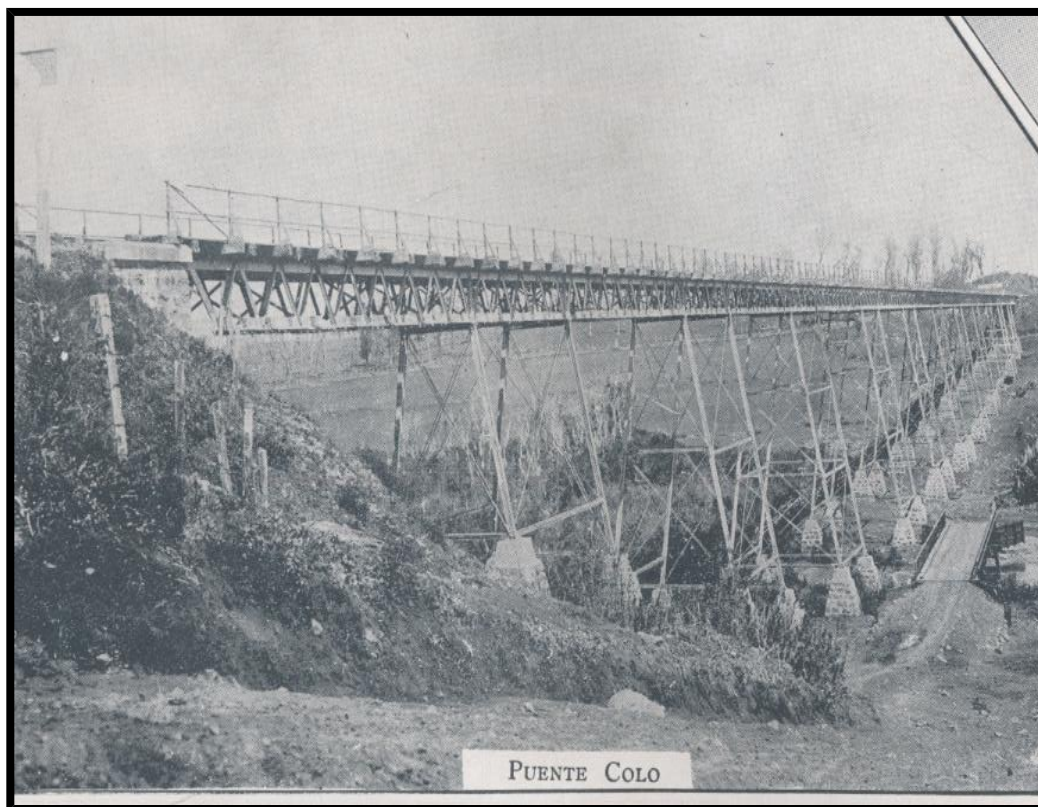
Terraplenes, doscientos trece mil cuatrocientos setenta y tres metros cuadrados.

Puentes y alcantarillas: mampostería, mil novecientos treinta y dos metros cuadrados; emboquillado, enlucido y chapas, setecientos sesenta y dos metros superficiales.

Tubos de Lota colocados, setecientos ochenta y un metros lineales.

Enrioladura, cinco kilómetros.

Estaciones: cierros, mil cuatrocientos metros lineales; mampostería, doce metros cuadrados.



Fotografía 2 Puente ferroviario río Quino, Album obras públicas. de Chile, 1910

Casa de camineros: mampostería, cuarenta metros cuadrados.

La suma total pagada a los empresarios Mayers & Hillman por esta línea hasta el 31 de diciembre de 1887 asciende a *dos millones quinientos setenta y siete mil setecientos sesenta y siete pesos setenta centavos*, a lo que habrá que agregar las retenciones del diez por ciento puestas a disposición del gobierno en el Banco de A. Edwards y C.<sup>a</sup>, que ascienden a doscientos treinta y nueve mil ciento cuatro pesos dieciocho centavos. Existe a más en poder del Gobierno la retención del veinte por ciento de los materiales al pie de la obra, que llega a cuarenta y cuatro mil cuatrocientos cuarenta y cinco pesos cuarenta y cuatro centavos, de cuyo valor habrá que descartar la suma correspondiente que resulte, conforme al convenio de liquidación.

A pesar de los retardos ocasionados por las dificultades enumeradas anteriormente para dar comienzo a estos trabajos por Administración, y a las

prematuras lluvias de invierno como también por la escasez de trabajadores y del alza del jornal que ha sido menester establecer, espero concluirlos con la suma presupuesta y en el curso del año próximo”.<sup>3</sup>

### **¿Quiénes fueron Mayers & Hillman?**

Esteban Horacio Mayers y Carlos Fletcher Hillman fueron los contratistas encargados de la construcción del ferrocarril, y puentes, entre Angol-Traiguén y Renaico-Victoria.

La ley del 20 de enero de 1883, autoriza al Presidente de la República “para que proceda a contratar en licitación pública una línea de ferrocarril a vapor que una la ciudad de Rengo o la estación de Pelequén con el pueblo de Peumo, una segunda de Coigüe a Mulchén, una tercera de Angol a Traihuén y una cuarta de Renaico hasta Fuerte Victoria, pudiendo invertir en la primera ochocientos cuarenta y ocho mil seiscientos diecisiete pesos (\$848.617); en la segunda, ochocientos veinte mil ochocientos noventa y cinco pesos (\$820.895); en la tercera, dos millones ciento veintitrés mil cuatrocientos cincuenta y seis pesos (\$2.123.456); y la suma de un millón ochocientos mil pesos (\$1.800.000) en la cuarta”.<sup>4</sup>

Mediante el Decreto Supremo del 15 de enero de 1884 se adjudicó a Mayers & Hillman la construcción de las líneas de Angol-Traiguén y Renaico-Victoria por la suma de \$3.880.774,18. La Escritura Pública se editó en el Diario Oficial del 9 de marzo de ese mismo año. En la 38ª Sesión Extraordinaria de la Cámara de Diputados del 28 de diciembre de 1887 se discutió y aprobó la liquidación del contrato entre el Gobierno y la sociedad Mayers & Hillman S.A. por incumplimiento de contrato y no término de las obras en los plazos estipulados: 30 meses.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> *Memoria del Ministerio de Industria y Obras Públicas 1888*. Imprenta Cervantes Santiago 1889:175-178

<sup>4</sup> Jiménez Belmar, 1990, p.54.

<sup>5</sup> Jiménez Belmar, 1990, p. 160

## Relación de la estación de Traiguén y sus trenes<sup>6</sup>



Fotografía 2 del personal de la Estación de Traiguén. Gentileza de Luis Bahamondes<sup>7</sup>

La estación estaba a cargo de un Jefe que era el encargado de vender los pasajes o boletos a las personas que viajaban al norte o el sur. Se contaba con un empleado Movilizador de trenes que estaba a cargo del equipaje, encomiendas y para recibir y hacer los despachos. También se contaba con un Cambiador-Armador de trenes que tenía la misión de recibir los trenes, armarlos y dejarlos listos para su salida. Para recibir los trenes usaba una bandera roja y una amarilla con una franja negra en el medio y en la noche con un farol de tres colores: blanco, verde y rojo.

También había una bodega a cargo de un Jefe que debía llevar la documentación para hacer despachos a los carros con la mercadería. Se contaba con un Guarda-bodega que recibía la mercadería para su despacho, hacía los memorandum de embarque y pesaba. Contaba con la ayuda de cuatro operarios para cargar y descargar. Se contaba con una

---

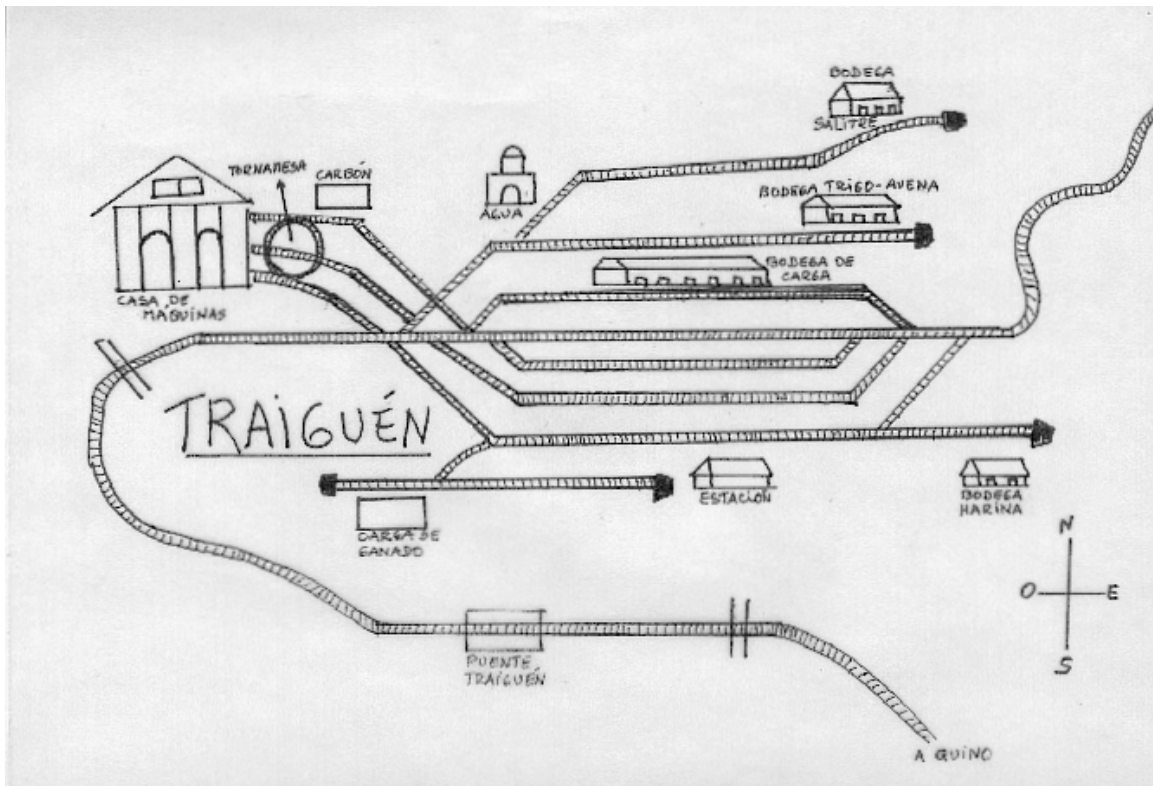
<sup>6</sup> Luis Bahamondes Mena, antiguo funcionario de ferrocarriles

<sup>7</sup> La fotografía muestra al personal de la estación de Traiguén, el primero de la izquierda-abajo es don Luis Bahamondes Mena, autor del relato y propietario de las fotografías.



Oficina de Vías y Obras, a cargo de un Inspector y secundado por un Jefe de Grupo a cargo de 25 hombres, que tenían la misión de reparar las líneas. Este personal se movilizaba en una Moto Riel con carro.

Figura 2, Croquis Reconstrucción Estación de Ferrocarriles de Traiguén. Luis Bahamondes, 1998



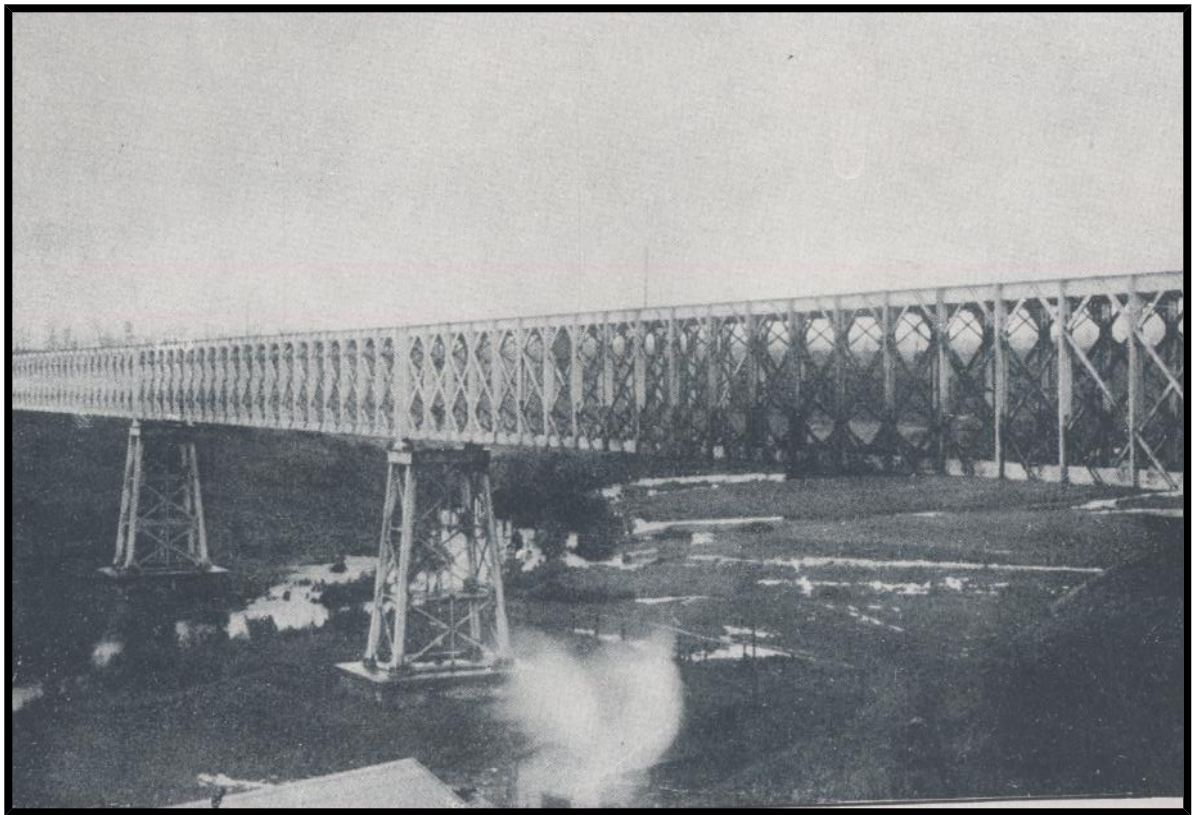
También se contaba con una Casa de Máquinas, a cargo de un maquinista para arreglar los turnos de las máquinas y de los maquinistas que tenían que convoyar los trenes. Se contaba con una carbonera para el combustible y una grúa para cargar los tender y un estanque de agua para las locomotoras.

#### TRENES DE PASAJEROS QUE LLEGABAN Y SALÍAN DE TRAIGUÉN:

- 1.-Tren que salía de Traiguén- Renaico 2 viajes de ida, 2 de vuelta diario.
- 2.-Tren que salía de Traiguén-Lebu 1 viaje de ida , 1 de vuelta: lunes, miércoles y viernes.
- 3.-Tren que salía de Traiguén-Curacautín 1 viaje de ida , 1 viaje de vuelta diario
- 4.-Tren que salía de Traiguén-Galvarino 1 viaje de ida 1 viaje de vuelta diario

Estos trenes eran manejados por un maquinista y un ayudante, la locomotora era de tipo 57 y trabajaba con carbón y vapor de agua .

Al jefe del tren se le daba el nombre de conductor y era secundado por un ayudante llamado asistente. El primero tenía la misión de cobrar los pasajes a los pasajeros que viajaban, junto con el asistente y a la vez velar por la seguridad de los pasajeros cuando el tren estaba en movimiento.



Fotografía 3, Puente ferroviario río Quillem. *Album obras públicas*, 1910

Además contaba con un equipajero y estaba a cargo de un carro furgón con oficina en donde se llevaban las encomiendas para ser entregadas en las estaciones de destino tanto para recibir como para entregar.

También este furgón contaba con una oficina de correo a cargo de un funcionario y tenía la misión de entregar las encomiendas y cartas que venían en valija que despachaba correo que iba a distintos puntos del país.

## TRENES DE CARGAS QUE CIRCULABAN A TRAIQUÉN

Estos trenes corrían de San Rosendo a Traiguén y estaba a cargo de un conductor y cuatro palanqueros. El conductor tenía a cargo toda la documentación de la mercadería que se despachaba tantos carros completos como sobornal, era recolector y distribuidor de carros, tanto dejaba como tomaba carros en el trayecto fueran vacíos o cargados.

Los palanqueros eran los encargados de hacer las maniobras del tren en el trayecto y además de descargar y recibir la mercadería que venía despachada a distintas estaciones tanto del sur como del norte.

Estos trenes contaban con una casita en donde se hospedaba todo el personal, ya que contaba con varias piezas con cama para el alojamiento del personal, además tenía una cocina donde se preparaban sus alimentos, también tenía un lavaplatos su respectivo comedor, taza de baño y una oficina donde trabajaba el jefe del tren, era una casa ambulante.

También tenía un disco central con una bandera roja en el medio que indicaba el N° del tren y su destino.

Además contaba con dos discos chicos laterales con la parte de adelante blanco y la de atrás rojo si era de día y si era de noche con dos fijas o farol con la parte de adelante color violeta y la parte de atrás rojo.

Esta señal era para que el maquinista se diera cuenta que el tren que convoyaba venía completo y que no se le ha cortado ningún carro del tren que el manejaba en el trayecto, como igualmente estas señales le servían a las estaciones intermedias donde circulaba el tren al pasar de largo en las estaciones

En la estación de Traiguén se contaba con un técnico revisador de trenes para revisar si algún carro venía con desperfectos, los arreglaba y si la falla era grave se enviaba a taller para su arreglo.

## ACCIDENTE DE UN TREN DE CARGA

En una oportunidad un descarrilamiento de un tren de carga en el puente de Quino, entre las estaciones de Victoria y Púa, quedando interrumpido el tráfico de trenes del sur y del norte

del país, por más de ocho meses quedando el puente destruido y quebrado en sus bases que eran de fierro e incluso cayeron varios carros al río con su mercadería.

En vista de esta situación los jefes máximos de la empresa tuvieron una iniciativa de hacer circular los trenes tanto del norte como del sur, vía Renaico, Traiguén y Púa.

Desde ese momento en adelante hubo que cambiar en todas las estaciones intermedias turno trayendo personal de afuera entre Púa y Renaico y fue así que en Traiguén se transformaron los turnos con personal, quedando de la siguiente manera: como jefe de estación Sr. Armando Sáez Solano, como movilizador el Sr. Hugo Carrasco, como armador de trenes Sr. Luis Aurelio Bahamondes y como ayudante, Juan Bennedetti Sáez, también se nombraron 2 cambiadores de punta: en los cambios sur decayó en el Sr. Armando Fuentes y en los cambios del norte en el Sr. Luis Quijada. Estos dos cambiadores tenían la misión de recibir los trenes tanto como de entrada y de salida, se le construyeron dos garitas con sus respectivos teléfonos cada uno con el fin de comunicarse con la estación, cuando pidiera un tren.

El **armador de trenes** tenía la misión de armar los trenes, junto con su ayudante, tantos trenes de pasajeros como de carga, dejándolos listo para su viaje. Para eso se contaba con una máquina y un maquinista y ayudante de patio para hacer estas maniobras.

También esta locomotora se usaba para remolcar los trenes que venían con exceso de tonelaje tanto como para la estación de Trigal como Tricanco ya que la estación de Traiguén se encuentra en bajo siendo difícil para todo tren la subida.

#### TREN DE PASAJEROS QUE CORRIA DE TRAIGUÉN A RENAICO

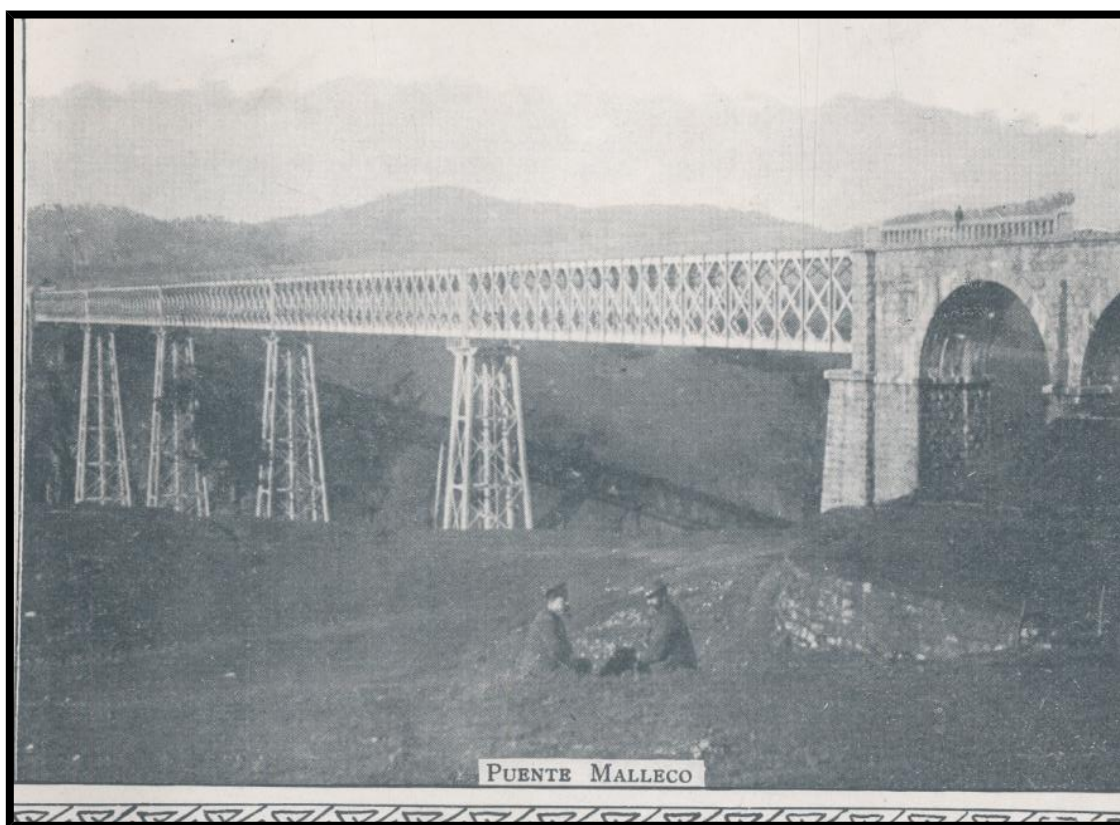
Este tren corría con el N°172 y salía a las 6 AM y transportaba todos los pasajeros que iban a las ciudades del norte y también estaciones intermedias, como también hacia el servicio de encomiendas tanto de cartas como valores declarados y para eso se contaba con una caja de fondos. En la estación de Saboya tomaba los pasajeros que venían del ramal tren chico de Capitán Pastene y Lumaco que viajaban al norte, también se transbordaban las encomiendas y las cartas de correo y los valores declarados.

En la estación de Los Sauces, hacia lo mismo con un tren que venía de Purén y tomaba sus pasajeros que iban al norte. Todos estos pasajeros eran de clase media y alta,

para eso se contaba con coches de primera y segunda clase. Estos pasajeros tomaban según su boleto del viaje con el N°1 era de primera y el N°2 era de segunda.

Los pasajeros que viajan en general, los que venían a consultas médicas por enfermedad, hacen algunos trámites de papeleo de Banco o para pagarse su sueldo mensual; además viajaban al norte o estaciones intermedias con sus productos de ventas: aves, paltas,

En la estación de Renaico tenían trasbordo a un tren que venía de Temuco especialmente los que viajaban a Concepción-Santiago y a estaciones intermedias.



Fotografía 4 Puente ferroviario río Malleco, *Album obras públicas*, 1910

#### TREN DE PASAJEROS QUE CORRIA DE RENAICO-TRAIGUÉN

Este tren corría con el N° 171 y salía de Renaico a las 11 horas y traía toda la combinación de los trenes que venían de Santiago, Concepción y de estaciones intermedias, como también sus encomiendas, cartas y valores declarados. También venían los comerciantes del norte que traían sus productos para la venta.

En Los Sauces se hacía combinación con otro tren que salía de Los Sauces a Lebu y le entregaba todas sus encomiendas, cartas y valores declarados que iban a ese ramal.

Y en la estación siguiente llamada Saboya hacía otra combinación y le entregaba los pasajeros y encomiendas que iban a Lumaco y Capitán Pastene.

#### TREN QUE CORRIA DE TRAIQUÉN RENAICO EN LA TARDE

Este tren corría con el N°174 y salía a las 15 horas, hacia el mismo recorrido que el anterior y tenía combinación en Los Sauces con un tren que venía de Lebu y le entregaba todos los pasajeros que iban al norte y encomiendas, también comerciantes y estaciones intermedias.

Una vez llegado a Renaico hacía combinación con los trenes que venían de Valdivia con destino a Concepción y Talcahuano y estaciones intermedias. También hacía combinación con un tren nocturno que venía de Puerto Montt a Santiago, entregándoles los pasajeros que venían del ramal y sus encomiendas y cartas.

#### TREN DE PASAJEROS QUE CORRIA DE RENAICO A TRAIQUÉN DE NOCHE

Este tren corría con el N°173 y salía a las 20 horas. También traía la combinación de los pasajeros y encomiendas que venían del norte: Talcahuano, Concepción y Santiago y estaciones intermedias haciendo el mismo recorrido. En Los Sauces se entregaba los pasajeros y encomiendas a otro tren que iba a Purén, este tren hacía un viaje corto.

#### TREN QUE CORRIA DE TRAIQUÉN, VICTORIA Y CURACAUTÍN

Tren que corría con el N° 184 y salía a las 8 horas de Traiguén y hacía el mismo servicio de los trenes anteriores. Este tren en Quino recibía los pasajeros de un tren que venía de Galvarino que iban con destino a Victoria o al sur de Púa y estaciones intermedias y también sus encomiendas y cartas; llegaba a Curacautín a las 14,30 horas. Estos trenes hacían servicio de carros completos, eran mixtos.

#### TREN QUE CORRIA DE CURACAUTÍN A TRAIQUÉN

Este tren corría con el N°183 salía a las 16,30 horas, hacía el mismo recorrido pero de vuelta no pasaba a Victoria, hacía el servicio de pasajeros, encomiendas y cartas.

Las encomiendas que se cargaba era la carne, mantequilla, quesos y animales menores vivos con destino al norte, Concepción, Santiago y estaciones intermedias. En la estación de Púa hacia combinación con un tren que venía de Valdivia y les entregaba todos los pasajeros y encomiendas que iban al norte y también al sur.

Después seguía su viaje a Traiguén y nuevamente en la estación de Quino le entregaba los pasajeros que venían de Victoria o Temuco y los entregaba a ese tren que iba a Chufquén y Galvarino. La llegada a Traiguén era a las 20 horas.

#### TREN QUE CORRIA TRAIGUÉN A GALVARINO

Este tren corría con el N°144 que salía de Traiguén a las 17.00 horas y llevaba los pasajeros de vuelta tanto a Tricauco, Quino, Chufquén y Galvarino. En Quino recibía los pasajeros que venían de Curacautín, Victoria y del sur, como también sus encomiendas y correspondencia llegaba a Galvarino a las 20.00 horas

NOTA: Estos trenes hacían servicio de carros completos porque eran mixtos.

#### TREN QUE SALIA DE PURÉN A TRAIGUÉN

Este tren corría de Purén con el N°158 y salía de Purén a las 7.00 horas, haciendo servicio de equipajero, encomiendas y cartas. En Los Sauces entregaba la combinación al norte al tren que venía de Traiguén a Renaico y que llevaba a combinación al norte y estaciones intermedias entregándoles los pasajeros y encomiendas.

Después seguía a Traiguén haciendo servicios estaciones intermedias llegando a Traiguén a las 9.00 horas.

Este tren hacía el servicio de carros completos porque era mixto.

#### TREN QUE SALÍA DE TRAIGUÉN A LEBU

Este tren corría con el N°159 y salía de Traiguén a las 10.00 horas y hacia el servicio de equipajero encomiendas y cartas.

En Los Sauces combinaba con el tren que venía de norte y les entregaba los pasajeros y encomiendas y cartas que iban al ramal Lebu y estaciones intermedias.

Este tren hacia el servicio de carros completos ya que era mixto.



Fotografía 5 Puente ferroviario río Quino, *Album obras públicas*, 1910

#### TREN DE CARGA QUE CORRIA DE SAN ROSENDO A TRAIQUÉN

Este tren corría con el N°123, salía de San Rosendo a las 5.00 horas y estaba a cargo de un conductor, que era el jefe del tren a cargo de cuatro palanqueros y era sobornalero y recolector y distribuidor de carros completos.

Tren sobornalero se llamaba a un tren que tiene que descargar y cargar la mercadería que se embarca en la estación a distintos destinatarios y también tomar y dejar carros completos que venían a las estaciones.

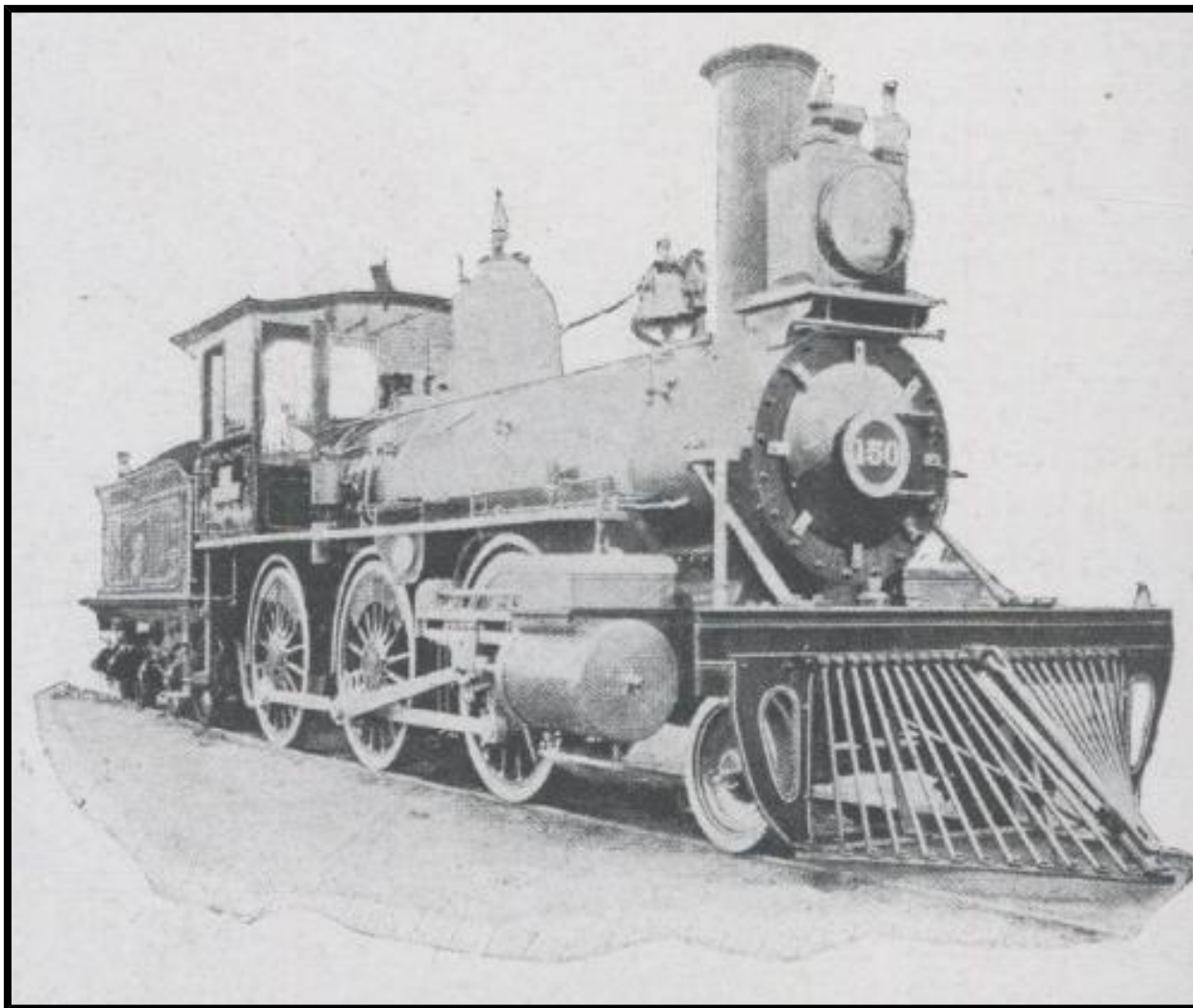
Los carros completos que venían del norte por ejemplo frutas y verduras, abonos como cal, guano de covadera, salitre, muebles y mercaderías varias, también traía los carros tambores metálicos con bencina, gasolina y petróleo que venían de la Petro Química con asiento en Talcahuano a diferentes destinos.

#### TREN DE CARGA QUE CORRIA DE TRAIQUÉN Y SAN ROSENDO



Este tren corría con el N°224, salía de Traiguén a las 7.00 horas, hacía el mismo recorrido; pero de vuelta y el mismo servicio, era el recolector y distribuidor de carros de carga cargados con mercadería que iba al norte a distintas estaciones.

La mercadería que se cargaba eran: cereales, trigo, avena harina de trigo, afrecho, papas, mobiliarios y carros con animales que iban a la feria del norte y también a estaciones intermedias.



Fotografía 6, Primera locomotora construida en Chile el año 1887 por la Sociedad de Maestranza y Galvanización "Caleta Abarca". Fotografía en A. Marqués B. *Libro internacional Sud-Americano*, Tomo II, Santiago, p. 222

El desaparecimiento de las líneas ferroviarias del sur de Chile semeja la silenciosa caída de una red gigante de acero forjado por el espíritu del trabajo y del progreso creador

nacional; su paso al mundo de los recuerdos, forma parte de una época pretérita en la danza vertiginosa de la memoria en los inicios del siglo XXI.

## **Bibliografía**

*Album obras públicas.* (1910) República de Chile. Santiago, Imprenta Nacional.

Bahamondes Mena, Luis (1998) “Los trenes de la estación de Traiguén”, en Riquelme Pedreros, Jorge “La actividad empresarial en Traiguén a comienzos del siglo XX”. Tesis de Grado del Programa de Licenciatura en Historia. Universidad de la Frontera de Temuco.

Couyoumdjian, Juan Ricardo (1986) *Chile y Gran Bretaña: Durante la Primera Guerra Mundial y la Post-guerra 1914-1921.* Santiago, Editorial Andrés Bello.

Jiménez Belmar. Edgardo (1990) *El violín de acero.* Concepción, Editora Aníbal Pinto S.A.

Marqués B., Alberto (1920) *Libro internacional Sud-Americano,* Tomo II, Santiago

*Memoria del Ministerio de Industria y Obras Públicas 1888.* (1989) Santiago, Imprenta Cervantes.

Norambuena; Carmen (1998), “La Araucanía y el Proyecto Modernizador de la segunda mitad del siglo XIX: ¿Éxito o Fracaso?”, en Pinto Rodríguez, Jorge (Editor) *Modernización, Inmigración y Mundo Indígena.* Temuco, Ediciones Universidad de la Frontera

Riquelme Pedreros, Jorge (1998) “La actividad empresarial en Traiguén a comienzos del siglo XX”. Tesis de Grado del Programa de Licenciatura en Historia. Temuco, Universidad de la Frontera.