



Archivo
Nacional
de Chile



BIBLIOTECA
CENTRAL DE
OSORNO



MEMORIAS DEL TREN EN OSORNO

MEMORIAS DEL
TREN EN OSORNO

Memorias del tren en Osorno

Primera edición: diciembre de 2025

Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Archivo Nacional de Chile

Coordinación Regional de Bibliotecas Públicas de Los Lagos

Biblioteca Pública N° 510 de Osorno Centro

Memorias del Siglo XX

Trabajaron en la producción de esta publicación:

Coordinación Regional de Bibliotecas Públicas, Los Lagos

Pamela Altamirano Cárdenas

Red Digital de Espacios Patrimoniales, Los Lagos

Alejandro Lezama Orellana

Biblioteca Pública N° 510 de Osorno Centro

Nayhadett Núñez Núñez

Memorias del Siglo XX

Myriam Olguín Tenorio

Marco Lagos Catalán

Nicolás Holloway Guzmán

Foto de portada donada por:

Lenka Huentelicán Negrón.

Ejemplar de distribución gratuita.

Prohibida su comercialización.

Derechos reservados.

Más información en:

www.memoriasdelsigloxx.cl

memoriasdelsigloxx@archivonacional.gob.cl

MEMORIAS DEL TREN EN OSORNO



ÍNDICE

TRABAJOS Y TRABAJADORES FERROVIARIOS	15
LOS BARRIOS DE FERROVIARIOS	21
BENEFICIOS DE SER FAMILIA FERROVIARIA	26
EL TREN EN LA CIUDAD. DINÁMICAS EN LA ESTACIÓN	30
RECUERDOS DE LOS VIAJES EN TREN	33
LOS TIPOS DE TRENES	43
ANÉCDOTAS Y RECUERDOS POÉTICOS	46
EL TÉRMINO DEL FERROCARRIL	57
DESEOS Y PROYECCIONES	60
AGRADECIMIENTOS	63

PRESENTACIÓN

MEMORIAS DEL SIGLO XX

Memorias del Siglo XX es un proyecto del Archivo Nacional de Chile, que bajo el lema “*Recordar historias, construir nuestra memoria*”, promueve la participación de las personas y comunidades en procesos de memoria y valoración de su patrimonio.

Bajo este marco, y gracias al trabajo conjunto con la Coordinación de Bibliotecas Públicas de la región de Los Lagos y la Biblioteca Pública N° 510 de Osorno Centro, a partir del año 2024 se desarrolló un proceso de trabajo junto a vecinas y vecinos de la comunidad osornina para elaborar su memoria y patrimonio local respecto al tren y la vida ferroviaria. Esta temática cobró un especial significado, además, porque la biblioteca está instalada en la antigua estación de trenes de Osorno.

En numerosos encuentros de memoria, ex ferroviarios, hijas e hijos de ferroviarios, nietos y usuarios en general, pusieron en común sus recuerdos respecto a diversos aspectos relativos al tren: los viajes, los barrios ferroviarios, los trabajos, anécdotas, y una multiplicidad de vivencias y emociones que son parte del ejercicio de recordar que se traspasa de sensaciones, significados y emociones.

La experiencia de trabajo vivida en la Biblioteca de Osorno, durante casi dos años de encuentro comunitario, conversación y recopilación fotográfica, nos permite adentrarnos en la idea y propuesta de Memorias del Siglo XX respecto a que la memoria y patrimonio local se construye desde las personas, a través de los recuerdos individuales que en

el diálogo se comparten y se construyen y reconstruyen en un sentido colectivo.

El cuadernillo ***Memorias del tren en Osorno*** nos presenta algunos de los recuerdos compartidos, algunos fragmentos de la conversación, y que solo hemos ordenado a través de títulos o denominaciones para presentarlos de forma ordenada. Este orden no jerarquiza ni mucho menos totaliza lo recordado y conversado, la riqueza del ejercicio oral es imposible traspasarla al formato escrito. Solo pretendemos dar cuenta de algunos temas, de algunos recuerdos, de algunas emociones y significados expresados en los encuentros.

Agradecemos profundamente a las vecinas y vecinos que se hicieron parte del recuerdo

y conversación. Muchos de ellos también aportaron con fotografías. Esperamos que este cuadernillo permita aproximarnos a lo que fue el tren y la vida ferroviaria en Osorno, pero ojalá también estimule el recuerdo y la conversación para seguir haciendo memoria.

Myriam Olgún Tenorio
Nicolás Holloway Guzmán

Memorias del Siglo XX
del Archivo Nacional

PRESENTACIÓN

COORDINACIÓN REGIONAL DE BIBLIOTECAS PÚBLICAS, LOS LAGOS

La Coordinación de Bibliotecas Públicas de la región de Los Lagos, ha sostenido por más de quince años un trabajo permanente de apoyo, motivación y ejecución de rescate de la memoria comunitaria desde las Bibliotecas Públicas de la región, a través del Proyecto Memorias del Siglo XX, perteneciente al Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.

El trabajo que efectúan las Bibliotecas Públicas con Memorias del Siglo XX es parte de las líneas de trabajo en torno a la Gestión Patrimonial, donde el foco de acción está centrado en convocar a las comunidades a recordar y registrar su memoria y patrimonio local, recopilando fotografías y efectuando talleres o encuentros de memoria donde la comunidad releva y define lo que desea recordar.

En este marco de trabajo, las Bibliotecas Públicas de la región han desarrollado distintos procesos de memoria, que han permitido recordar y relevar vivencias locales, registrar testimonios y producir elaboraciones para la devolución comunitaria. Bibliotecas como

las de Ancud, Quemchi, Maullín, Calbuco, Frutillar, Puerto Octay, Puerto Montt, Cochamó, Osorno, Quellón, entre otras, han aportado significativamente a la memoria y patrimonio de nuestra región.

El año 2024 la Biblioteca Central de Osorno decidió trabajar fuertemente en la Línea de Gestión Patrimonial como eje de su acción, incorporándose al Proyecto Memorias del siglo XX con una invitación abierta a la comunidad osornina y a nosotros, como equipo de la Coordinación Regional, para acompañar este proceso. De esta manera, trabajamos en la ejecución de los encuentros de memoria que se efectuaron una vez al mes durante más de un año en la Biblioteca Pública N° 510 de Osorno Centro.

El inicio de los diálogos comunitarios se dio en el mes de mayo, en el marco del Día de los Patrimonios, donde las personas presentes decidieron iniciar este proceso de conversación y memoria con los recuerdos e historias vinculadas al tren y la vida ferroviaria. Al respecto, es importante destacar que reu-

nirse en la Biblioteca Central de Osorno en torno a esta temática, resultó especialmente significativo para las vecinas y vecinos, ya que la biblioteca está situada precisamente en lo que fue la antigua estación de trenes de Osorno.

El sumarnos a este nuevo proceso de trabajo con Memorias del siglo XX desde la Biblioteca Pública de Osorno, facilitando y siendo parte de los encuentros de memoria que evocaban los viajes, anécdotas y vivencias de lo que significó el tren, sin duda ha sido una experiencia muy enriquecedora. Tuvimos la oportunidad de estar mes a mes escuchando, compartiendo y, al mismo tiempo, aprendiendo sobre nuestra historia, llena de significados para la comunidad respecto al tren como parte del patrimonio y memoria de nuestro país.

Agradecemos a todas las personas que se hicieron parte de este proceso, que compartieron sus experiencias, recuerdos, vivencias y testimonios del ferrocarril en el sur de Chile, ya sea como ferroviarios o como hijos y nietos de ferroviarios. Fue un privilegio co-

nocer lo que significó para ellos vivir en las inmediaciones de la estación de trenes, en “el triángulo”, con todo lo que ello implicó, desde la felicidad, la vida diaria, las carencias e inclusive las tragedias. Agradecer también los recuerdos de quienes fueron pasajeros, de sus viajes en coche salón, o en clase primera o segunda, en butacas de madera; de viajes breves o, a veces, muy largos; de amistades, familias y noviazgos; de los viajes en su niñez y en su juventud, de travesuras, anécdotas; y de todos los testimonios y recuerdos que estuvieron plasmados de emociones y nostalgia.

Esperamos que para todas y todos quienes participaron en los encuentros de memoria, este cuadernillo resuma, en alguna medida lo comentado, lo recordado y compartido, y dé cuenta, en parte, de lo vivido en este proceso de Memorias Ferroviarias de Osorno.

Pamela Altamirano Cárdenas

Coordinadora de Bibliotecas Públicas.
Región de Los Lagos

PRESENTACIÓN

BIBLIOTECA CENTRAL DE OSORNO

La antigua estación de trenes de Osorno guarda en sus muros el eco de miles de historias que marcaron la vida de nuestra ciudad. Hoy, convertida en la Biblioteca Central de Osorno, este espacio vuelve a cobrar vida al reunir memorias, voces y emociones en torno a un pasado que sigue latiendo en la identidad colectiva.

El proyecto “Memorias del Tren” nació con el deseo de rescatar y preservar las experiencias de quienes vivieron, trabajaron o simplemente amaron el mundo ferroviario. Durante los encuentros realizados en este lugar, cargados de significados, se dieron cita antiguos funcionarios de Ferrocarriles, sus hijos, nietos, familiares, amigos y usuarios, compartiendo recuerdos que hoy se transforman en un testimonio invaluable para las nuevas generaciones.

Esta iniciativa tiene también un sentido profundamente personal. Como nieta de

Moisés Núñez Méndez, ferroviario osornino, mi motivación nace del anhelo de mantener vivo ese legado. Cada relato, cada fotografía y cada emoción compartida son una forma de honrar no solo su memoria, sino la de todos quienes hicieron del tren un símbolo de progreso, encuentro y comunidad.

Agradezco con el corazón a todas las personas que participaron en estas jornadas, aportando su tiempo, su historia y su cariño. Gracias por confiar en este espacio que, más que una biblioteca, es ahora un laboratorio de memoria viva, donde el pasado se encuentra con el presente para seguir viajando, como aquel tren que nunca dejó de andar en los recuerdos de Osorno.

Nayhadett Núñez Núñez

Encargada Biblioteca Central Osorno

El ferrocarril que unía la zona central de Chile con el sur, hasta Puerto Montt, llegó a su fin en la década de 1990. Durante el siglo XX, los trenes fueron parte fundamental en la vida de las comunidades, no sólo por los viajes y desplazamiento de personas, sino también por la relevancia del transporte de carga. Asimismo, el ferrocarril fue una gran fuente de trabajo, creó barrios de trabajadores y las estaciones de trenes fueron un punto neurálgico en la vida urbana, dinamizando barrios y actividades ligadas a sus instalaciones.



TRABAJOS Y TRABAJADORES FERROVIARIOS

“La gente de la época que trabajó en Ferrocarriles era gente que tenía un estatus. Fue muy respetada en la sociedad. Pensemos que en la época había mucha pobreza, trabajar en Ferrocarriles daba mucha estabilidad, había buenos ingresos. Y era ser una persona muy respetada por todos los vecinos, no cualquiera trabajaba en Ferrocarriles”. (Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

“En aquellos años trabajar para Ferrocarriles y tener un cargo dentro de Ferrocarriles era ser una autoridad. Literalmente existía el alcalde, estaba el jefe de policía, estaba el médico y estaba el jefe de estación, que era una autoridad dentro de cualquier comunidad (...) Yo fui jefe de estación de Pellines y para el 18 estaba el jefe de retén, el director de la escuela, el jefe de la brigada de bomberos, porque ni siquiera era cuerpo de bomberos -estoy hablando de Pellines que ha cambiado un poco- y el jefe de estación. Los cuatro nos colocábamos afuera del colegio y desfilaban los niños”. (Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

“Mi papá Alejandro Huentelicán Calfurrapa es lo que se llamaba cambiador, estaba a cargo de los cambios, de darle la pasada a los trenes, ya sea el rápido, el expreso o los trenes de carga. Tenía turnos en la mañana o en la noche. Cada tren tenía su horario y cada tren tenía una línea específica que debía de ocupar, entonces había un cambio que mi padre tenía que girar para que las líneas se acoplaran al lado izquierdo y al lado derecho y así pudiera darle la pasada a un tren y que no se provocara un accidente. Generalmente tenía turnos de aproximadamente 16 horas, el contrato de trabajo en su tiempo establecía 8 horas, pero como el periodo en que entró a trabajar era la dictadura militar, le dijeron que tenía que trabajar más horas, pero el contrato tenía que ser por menos. Me veía solamente en la mañana durmiendo cuando se iba a trabajar y en la noche, también durmiendo. Entonces ahí como que se perdió un poco la infancia mía respecto del horario de trabajo que él tenía”. (Testimonio de Lenka Huentelicán Negrón)

Trabajos y trabajadores ferroviarios

“El personal de vía y obra, que se llamaba, tenía que vivir cerca de las estaciones, de las casas de máquina. Para cualquier accidente que pasaba tenían que estar a mano. Los de vía y obra, los matasapos, que arreglaban la vía. Si había un accidente a las tres o cuatro de la mañana ¡arriba y salir a arreglar! Entonces siempre estaban cerca de las estaciones. Para el llamado”. **(Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)**

“Había empleados que trabajaban, tenían oficinas como mi papá, por ejemplo, aquí en la estación nueva. Había de diferentes plataformas y profesiones, estaba toda la gente, los caballeros que trabajaban en la maestranza, había harta gente ahí y todos vivían en el Triángulo Ferroviario. Había otros que vivían cerca de la Casa de Máquinas donde estaba la tornamesa, ahí también había un sector de casas de ferroviarios. Entonces había mucha gente”. **(Encuentro comunitario, 7 de noviembre de 2024)**

“Estaba el jefe de estación, que era el que estaba a cargo de todo el funcionamiento, tanto de los trenes como de los empleados y los obreros. Estaba también un oficio que se llamaba matasapos, porque en un principio, cuando se empezó a implementar el tema de las líneas de Ferrocarriles, se abrieron muchos caminos, pasaron por muchos cerros, muchos lugares que eran humedales. Y una de las explicaciones que nos dan a nosotros los matasapos es que cuando ellos tenían que picar la tierra para colocar las líneas de Ferrocarriles y colocar los durmientes, cuando excavaban, encontraban muchos sapos. Así nos contaron a nosotros que éramos pequeños. A lo mejor hay otra explicación más de adultos, pero por lo menos eso nos decían a nosotros. Cuando los matasapos iban a un sector iban en un pequeño carro que se llamaba moto y había un chofer de la moto. Él se preocupaba de trasladar a los matasapos a los lugares donde tenían que continuar los trabajos para la extensión de la línea de Ferrocarriles. También había otro chofer que manejaba lo que nosotros le llamábamos el automoto, o el autocarril, que era una máquina cerrada con varias ventanitas que también llevaba al personal a trabajar a esos lugares. Estaban también las personas que trabajaban en la casa de máquinas, los que se encargaban de reparar maquinaria de Ferrocarriles, la máquina, los carros, los

Memorias del tren en Osorno

repuestos. Esos eran los principales, los cambiadores, los matasapos, los que conducían la moto, el automoto, autocarril, los maquinistas también. Los maquinistas eran los que manejaban la máquina en sí y cuando estaban funcionando los trenes de pasajeros estaba el conductor, que era el caballero que iba de traje azul o negro, iba con su asistente de conducción, eran los que cortaban los boletos, los que pasaban de un carro a otro”. **(Testimonio de Lenka Huentelicán Negrón)**

“El trabajo de Ferrocarriles fue muy bueno porque tenían muchos beneficios. Las asignaciones familiares eran muy buenas. Por lo general antes eran familias grandes, los ayudaban para los estudios, como un bono de estudiantes, así que era muy bueno el trabajo en Ferrocarriles. Yo recuerdo bien porque mi papá tenía un solo sueldo y tenía que criar a nueve hijos; y eso que mi papá ya después jubiló y no salió con todo el sueldo. Mi papá estuvo en varios ramales como Trapi, Vivanco, Guzmán, esos ramales de Valdivia por Río Bueno, esas partes. Siempre llegaba a casas que le daban en Ferrocarriles a orillas de la estación, siempre, los chicos vivimos cerca de las estaciones”. **(Testimonio de Ximena Núñez Leal)**

“Mi papá era Moisés Núñez Méndez, fue jefe de grupo de Ferrocarriles del Estado. Salían a hacer mantenciones de las líneas férreas, mantenciones de los rieles con unas cosas largas, unos fierros, a ver si estaban firmes. Todo lo que es riel, o limpiar las cunetas de los lados. A ellos les llamaban matasapos. Tenían un carrito donde andaban, salían en ese carrito, iban todos ahí, unas ocho o diez personas puede haber sido. Mi papá jubiló el año 67 más o menos, y después que vivimos aquí a orillas de la estación, el mismo ferrocarril nos llevó a una casa que era en el cruce ferroviario, ahí estaba la casa a orillitas de la línea, un par de metros nomás de la línea. Y de hecho mi papá en un tiempo fue guarda cruce. Yo tenía como 12 años y le iba a ayudar, me encantaba darle la *pasá* al tren, como le decían, con las banderillas, una roja y la amarilla. La roja era para hacer parar los vehículos, que no pasen, y con la otra había que moverla para que el tren pase y los vehículos después también”. **(Testimonio de Ximena Núñez Leal)**

Trabajos y trabajadores ferroviarios

“Mi padre era Ernesto Avendaño Aldunate, él era topógrafo de Ferrocarriles. Desde que nací hasta los 21 años vivimos en el sector de Ovejería, en el Triángulo Ferroviario, donde vivíamos puras familias de ferroviarios. Él realizó los levantamientos topográficos de todos los pasos niveles de Temuco a Puerto Montt. Esos pasos bajo nivel de la carretera, donde pasaba el tren, él fue el que hizo los levantamientos topográficos para poder concretar cada uno de esos puentes. Ese era fundamentalmente su trabajo. Y lo otro, él era inspector de obras, también inspeccionaba otras obras de Ferrocarriles. Había dos inspectores, un inspector en vía y un inspector obra. Mi padre era inspector obra y el inspector vía era don Alberto Hott, también amigo de la familia. Había varios otros administrativos de Ferrocarriles que trabajaban en la estación. Mi papá tenía también una oficina en la estación nueva, para diferenciarla de esta [antigua]. En la maestranza, obviamente había gente que era especialista

en hacer piezas. Piezas para las máquinas, ellos las construían y había todo tipo de maquinarias, que hoy día no se ven. Las maquinarias antiguas que hacían esos fogones donde ponían el fierro para que se recalentara y después lo trabajaban, para hacer la pieza que necesitaban. Así que había gente especializada en eso, en ese tipo de función de trabajo. Yo creo que se hacía todo lo que era de la zona sur, lo que abarcaba de Valdivia a Puerto Montt. Yo pienso que era eso, porque era una maestranza grandecita. Cuando traían algún tipo de material, o alguna pieza que había que reparar, llegaban en unos carritos que tenían cuatro ruedas de fierro y ese carrito entraba hasta la bodega, hasta el galpón de la maestranza, hasta adentro mismo. Había maquinaria por un lado y por el otro lado y en medio estaban las líneas, dentro de la bodega de la maestranza. Entonces, ahí bajaban todos los elementos”. **(Testimonio de Claudio Avendaño)**

Memorias del tren en Osorno



Trabajadores de ferrocarriles. “Esta foto era de mi padre, don Moisés Núñez Méndez. Fue jefe de grupo ferroviario. Incluso vivió muy cerca de la actual biblioteca municipal de Osorno, antigua estación de ferrocarriles. A los trabajadores de ferrocarriles se les llamaba los “matasapos”. Hacían mantenciones de los durmientes. Ellos se trasladaban en una plataforma con ruedas, todos agachados, y dos de turno empujaban”.

Osorno, fecha estimada 1934.
Donante: Ximena Núñez Leal.

Trabajos y trabajadores ferroviarios



Trabajadores Ferroviarios. De pie: Carlos Fierro, maquinista; Rubén Vargas, maquinista; Eliecer "chepita". Agachados: Ulises Bustos y Alberto Hott.

Osorno, 1965.

Donante: Flor Valdés Zumelzu.

LOS BARRIOS DE FERROVIARIOS

“Había dos grandes barrios, uno era el barrio del Triángulo Ferroviario que se encuentra en Ovejería, a pasos de la biblioteca, y el otro barrio era el que se encontraba aledaño a lo que antes era la antigua Casa de Máquinas y eso está en el sector de Ovejería, en la población Lago Rupanco. Esas eran casas pareadas de cemento y ahí vivían puros empleados. Acá en el Triángulo había un poco de mezcla entre empleados y obreros. Y esos dos barrios como casa habitación se mantienen, pero ya no con ferroviarios”. **(Testimonio de Lenka Huentelicán Negrón)**

“Una anécdota, a las dos de la mañana pasaba siempre un tren de carga, porque en ese tiempo todo se transportaba prácticamente a través del tren, la remolacha, el trigo, la harina, todo. Y a las dos de la mañana. Al principio nos costaba quedarnos dormidos, pero después ya con la costumbre, era como una *arrurrú* para quedarse dormido. Después nos acostumbramos”. **(Testimonio de Claudio Avendaño)**

“Con los otros amigos que fueron creciendo en el Triángulo, éramos como ocho, si sentíamos un tren, ya sea de carga o de pasajeros, si el tren piteaba para la entrada de Ovejería, o un poco antes, todos dejábamos de hacer lo que estábamos haciendo, fueran tareas, comer, etc. Todos íbamos corriendo a la línea y siempre la misma dinámica, todos. Y nos volvíamos. Y era siempre, todos los días teníamos que hacer eso. Entonces los maquinistas ya sabían que nosotros los íbamos a encontrar”. **(Encuentro comunitario, 12 de septiembre de 2024)**

“Había muchos [barrios], pero otros estaban en una parte que se llama Lago Rupanco, donde había algunas casas de cemento que todavía están, esas eran de puros empleados, casi. En el Triángulo, creo que un empleado, y los demás eran todos obreros. Y había una dinámica de buena vecindad, también de copuchas de pronto, de cosas que uno veía, el vecino con la vecina. Una vez me tocó ver, pero lo entendí de grande, no sabía por qué estaban peleando, se enojaban, se insultaban, pero en general había una muy buena vecindad. Era así como lo que mostraban en el Chavo del Ocho, de una tacita de azúcar, una tacita de aceite o cosas así, eso siempre se daba. Las casas eran numeradas. También había una pequeña casa de máquinas por decirlo así,

Los barrios de ferroviarios

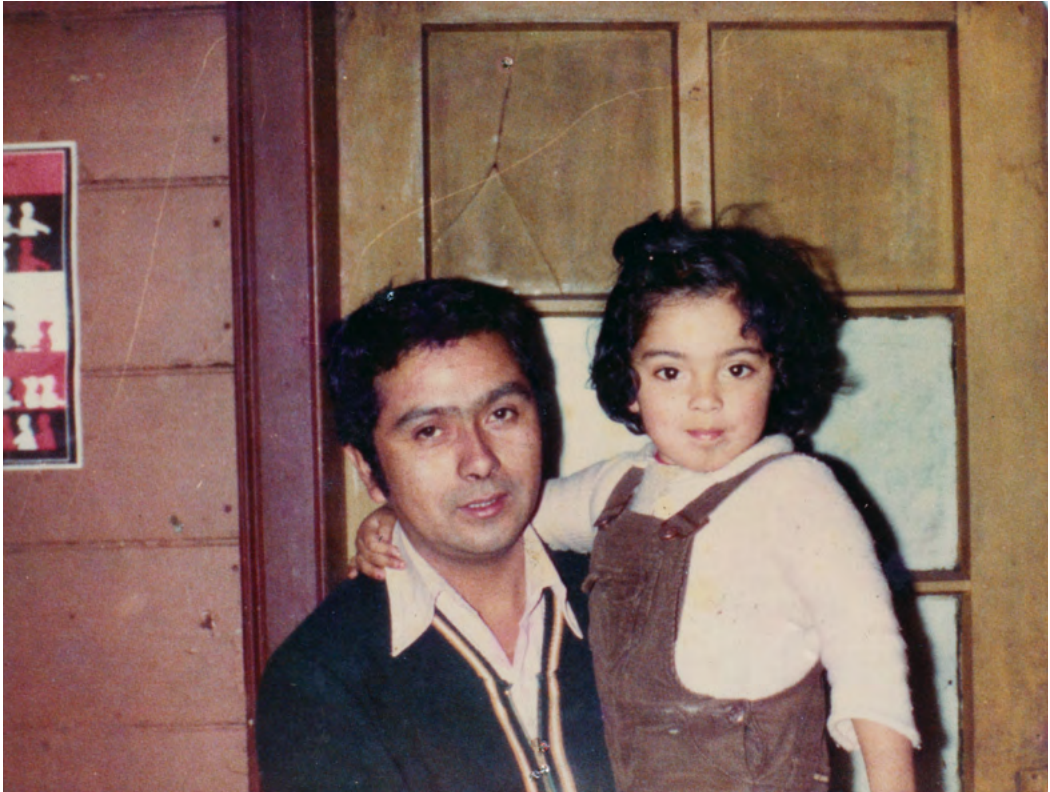
donde arreglaban las motos, ahí pasaban las motos, el autocarril, a veces las máquinas, locomotoras de vez en cuando, entonces nuestras casas estaban al medio de las líneas. Nosotros jugábamos con los chicos, veíamos el tren. Y no salía ninguna mamá a decir *¡ey, sale de la línea que te van a atropellar!* no, las mamás ni salían, uno se ubicaba en un espacio, nos pegábamos a la pared, y pasaba el tren y listo. Entonces uno crecía con algo que era súper natural, ver el tren ahí. Los papás que vivían ahí en el Triángulo sin que nadie les pagara, sin que nadie dijera *hagamos turno de manera voluntaria*, siempre se preocupaban de tener el pasto corto, siempre. Entonces nosotros transitábamos súper bien, y no pensábamos en los peligros que hay ahora, pero siempre hacían esto, se preocupaban de tener bien limpio”. (Encuentro Comunitario, 12 de septiembre de 2024)

“El barrio para mí era muy entretenido, era una de las niñas más grandes. Todos jugábamos, por ejemplo, en la entrada del invierno hacíamos tortas de barro, jugábamos con las hojitas, jugábamos en la línea, recogíamos clavos que se soltaban de los durmientes. Había unas estructuras abandonadas ahí en el Triángulo, porque había un taller grande donde igual se reparaba las motos, los trenes iban a casa de máquinas. Entonces en esas estructuras de fierro, que eran como las garritas de las retroexcavadoras, nosotros hacíamos casitas y ahí jugábamos. Cuando alguien tenía cumpleaños, casi todo el Triángulo, todos los niños iban al cumpleaños. Las mamás en general, las vecinas, todas se llevaban bien. Y las navidades salíamos todas a mostrar nuestros juguetes, salíamos a mostrar nuestras pintas, porque tanto en septiembre como en diciembre, ahí las mamás se preocupaban. Unas de hacernos los vestidos y otras era de comprarnos ropa”. (Testimonio de Lenka Huentelicán Negrón)

Memorias del tren en Osorno

“Nos juntábamos todos en una parte central. Aquí estaba la maestranza, había otra bodega donde se guardaba el carburo y todas esas cuestiones que utilizaban para los explosivos en la línea. Y al frente guardaban las motos de esas chiquitas, las motos donde salían los inspectores. Y en el centro había un espacio grande que tenía puro carbón molido, esa era nuestra cancha. Poníamos un arco a un lado y el otro arco al otro lado. Era como una cancha de baby fútbol, pero mucho más chica. Ahí nos juntábamos todos. ¡Cómo quedábamos con eso del carbón en el suelo! ¡Con la transpiración y el polvillo nos cambiaba el color de la cara! Pero nos entreteníamos, jugábamos todos ahí”. **(Testimonio de Claudio Avendaño)**

“Vivía allá en la Trinchera, el Triángulo es más acá. Era de pocas casas, el barrio ferroviario era más acá. Nosotros veníamos a pasear donde familiares en el Triángulo, teníamos hartito contacto, veníamos a jugar al Triángulo. Nosotros estábamos cerquita de donde hacían la mantención, estaba la carbonera, donde llegaba el carbón, y las máquinas se iban a abastecer de carbón ahí. Eso ahora ya no está. Era un sector grande donde llegaban las máquinas, hacían maniobras, las mantenían. Fue una parte muy grande, bodegas, todo”. **(Testimonio de Ximena Núñez Leal)**



“Mi papi y yo. En esta foto aparece Alejandro Huentelicán Calfurrapa de 33 años y yo, Lenka Huentelicán Negrón. Nuestra casa era cedida por EFE y se ubicaba en el Triángulo Ferroviario, N° 31, Ovejería”.

Osorno, enero de 1981.

Donante: **Lenka Huentelicán Negrón.**

Memorias del tren en Osorno



Los amigos Alejandro Santana Sandoval y Felipe Huentelicán Negrón, ambos hijos de ferroviarios.

Al fondo se ve el Regimiento Arauco y la casa y patio de la familia Huentelicán Negrón en el Triángulo Ferroviario.

Osorno, 1989.
Donante: Lenka Huentelicán Negrón.

BENEFICIOS DE SER FAMILIA FERROVIARIA

“Alegría de haberlo vivido, de haberlo disfrutado. Quizás el más importante fue en el año 70, 71, en que mi padre era el jefe de Estación de Alameda, en Santiago. Era un privilegio y beneficio que teníamos los hijos de ferroviario, la posibilidad de viajar gratis tres veces al año. Recuerdo una ocasión en especial, en Santiago estaba estacionado el tren Presidencial, que eran dos carros donde viajaba el presidente, la parte de atrás para la comitiva del presidente (...) Y tuve la posibilidad de viajar en 1971, particularmente a Osorno, en el tren Presidencial. Recuerdos tengo muchos, pero más que recuerdos son privilegios de haber tenido esa posibilidad”. (Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

“El otro beneficio que teníamos los hijos de ferroviarios era cuando llegaba la *Rudolf [sic]*, era un carro que tenía como una tienda. Venía antes que comenzaran las clases, venía antes del 18 de septiembre y antes de Navidad. Ahí nos veníamos a vestir, los papás venían a comprarnos ropa. Puros ferroviarios. Y a ellos les descontaban por planilla. En Santiago estaba la tienda grande. Entonces en el carro venía muy buena ropa, muy linda”. (Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

“En ese tiempo éramos un poco privilegiados los hijos de ferroviarios, y todos en general. Teníamos pasajes gratis así que los utilizábamos a veces. Era súper entretenido, porque yo era un cabro chico, siempre entretenía un tren, nos gustaba bajarnos, por ejemplo, en Chillán. Estaban todos los puestos de sándwiches, de bebidas, de golosinas, todo abierto. Nosotros viajábamos generalmente a Santiago, pues mis papás, los dos eran santiaguinos. Así que era entretenido, llegábamos a la Estación Central y básicamente la entretención era esa, esperar cuando llegáramos a Chillán, porque era donde paraba el tren. Las otras paradas eran más cortas. Íbamos a ver a mi abuelita, a la mamá de mi madre, en periodo de vacaciones”. (Testimonio de Claudio Avendaño)

Memorias del tren en Osorno



Jonathan Weinberger, de 12 años, posa en la locomotora a vapor ubicada en la estación nueva de Osorno, y que aún se mantiene en exhibición. Esta locomotora cumplió la función de máquina de patio.

Osorno, 2000.

Donante: **Roger Weinberger.**

Beneficios de ser familia ferroviaria



Recuerdo de Quepe. Fotografía tomada donde actualmente se ubica el paradero de la estación de ferrocarriles de Quepe. Aparecen Lenka Huentelicán y Llanka Del Río Huentelicán, hija y nieta de ferroviario.

Quepe, 2005.

Donante: **Lenka Huentelicán Negrón.**

Memorias del tren en Osorno



"Los chicos del Triángulo Ferroviario" posan sobre la línea del tren que cruzaba el Triángulo Ferroviario. Todos hijos y nietos de ferroviarios. Al fondo se observa la copa de agua que se ubica al lado de la pasarela del tren de Ovejería. Los niños son: Joselyn, Lenka de 9 años, Rony y el niño más pequeño Felipe Huentelicán de 2 años.

Osorno, 1985.

Donante: **Lenka Huentelicán Negrón.**

EL TREN EN LA CIUDAD. DINÁMICAS EN LA ESTACIÓN

“La Estación Vieja del tren de Osorno fue el lugar más bonito que encontré cuando llegué por primera vez a Osorno. Me impresionó la belleza del edificio y lo elegante de su interior. Después conocí los puentes ferroviarios de Caipulli, que son muy importantes y bellos. Su estación fue diseñada por Emilio Jequier, que creo que es un ejemplo de la arquitectura preciosa de este edificio”. (Encuentro comunitario, 12 de septiembre de 2024)

“Lo común es que el tren era la columna vertebral de los países, de las ciudades, de los pueblos chicos, grandes, de todos. Como que a la hora del tren la gente se acercaba a las estaciones, el tren era el reloj del pueblo. Sonaba el pito de los carros ¡Ah, el tren de las 05:00! Eso era el tren de las estaciones, el tren de movimientos ferroviarios, porque los buses en ese tiempo no eran competencia, eso era para muy pocos. El tren lo llevaba todo. La encomienda, el pasajero. Aquí mismo, cuando yo llegué todo giraba en torno a este lugar. Estas calles, el barrio Ovejería. Aquí había un inmenso hotel. Todo giraba en torno a eso. Cuando llegó el tren acá, pasaba por el medio lo que es la avenida Portales”. (Encuentro comunitario, 12 de septiembre de 2024)

“Me trae hartos recuerdos el tren. Yo nací en 1945 y a este tren veníamos nosotros a ganar propina, esperábamos a los pasajeros aquí, donde dobla la calle Bulnes para acá. Les traíamos las maletas y nos daban propina. Recuerdo que una vez una señorita bien simpática, bien bonita, venía con una tremenda maleta, iba a Santiago. Y le digo, *señorita, ¿le ayudo? ¿le llevo su maleta? Ya pues, hijito*, me dijo. Y yo dije *¿para qué le dije que le llevaba esta maleta?* Llegué aquí transpirando, casi no me podía la maleta. Y ese tiempo no había con ruedas, había que levantarlas. Y maletas de buena calidad, así que había que levantarlas. Llegué apenas acá, me acuerdo de que me dio un billete como de 20 lucas de ahora”. (Encuentro comunitario, 10 de octubre de 2024)

“La anécdota más bonita de la niñez es que en los años 62, tendría 5 o 6 años por ahí, yo estudiaba en la Escuela 8 de Rahue y todo el colegio se iba a la estación en la fecha de antes de Navidad y llegaba el viejo pascuero. Cada colegio tenía un carro y bajaba el viejo pascuero para entregarnos a todos nosotros los regalos. Todos colegios municipales”. (Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

Memorias del tren en Osorno

“Mi abuelo Mateo era un pequeño agricultor, y cuando existía el tren en el ramal a Los Muermos, él iba a vender, porque había unas bodegas cerca de la estación. La gente iba a vender sacos de trigo, muchos sacos. También mi abuelo hacía durmientes con sus herramientas, los echábamos en la carreta, yo tenía 12, 14 años. Iba a vender sacos de trigo, sacos de papa, durmientes, a la bodega. Eso es lo que hacía yo y bueno, la economía prácticamente se movía de acuerdo con la existencia del tren. (...) Recuerdo los trenes de carga que transportaban papa hacia el norte, y mucha madera, muchos castillos de madera, remolachas igual, todo eso transportaban los trenes de carga. Y ganado también, pero esos eran trenes especiales. Había mucho tren de carga, había más trenes de carga que de pasajeros”. **(Encuentro comunitario, 7 de noviembre de 2024)**

“Existió el Tren Obrero que se llamaba, un tren obrero. Era una máquina chica, era un solo carro de pasajeros que salía de aquí de la Estación y llevaba al personal que trabajaba en la casa de máquinas, en el final de Ovejería. En esos años era un milagro tomar la movilización colectiva para Ovejería, aparte que solamente existían

las micros que al medio día se llenaban, y como eran dos máquinas solamente las que recorrían para Ovejería, en la vuelta se llenaban con puros trabajadores. Entonces los estudiantes quedábamos todos abajo y por eso aprovechábamos este tren obrero que salía más o menos entre una y media y un cuarto para las dos; esperábamos ese tren obrero y en ese nos íbamos. Nunca nos pusieron un problema los trabajadores. Eran carros enormes que llevaban de pie, yo creo, sobre cien y sesenta sentados. Esto era en la década del 60”. **(Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)**

“Me remonto a 1955 más o menos. Veníamos a comprar historietas aquí al tren, porque las historietas demoraban como un mes en llegar acá, oficialmente a la librería, entonces las comprábamos a las personas que vendían en el tren. De Santiago las traían. Eran historietas mexicanas, El Llanero Solitario, Tarzán, Robin Hood, de las películas que más nos simpatizaban, porque de acuerdo con nuestros principios, todas esas revistas relataban personajes que luchaban por la verdad, la justicia. Eran superhéroes. En ese tiempo a nosotros los niños, a todos nos gustaban”. **(Encuentro comunitario, 10 de octubre de 2024)**



Estación de ferrocarriles. Pasarela ubicada al lado de la estación de Osorno, entrada norte. Se puede ver la garita del cambiador de rieles que era Alejandro Huentelicán.

Estación de Osorno, 1996.
Donante: Lenka Huentelicán Negrón.

RECUERDOS DE LOS VIAJES EN TREN

“Yo tengo un recuerdo de cuando era chiquito. Mis abuelos me llevaron a conocer Santiago. Mi mamá se fue a trabajar a Santiago, a la capital donde siempre había más recursos, era muy usual en esa época y las mamás dejaban a los niños a cargo de los abuelos. Estamos hablando de mediados, o fines, de la década del 60. Osorno era una ciudad muy pobre, la mayor oferta estaba en Santiago, mucha gente se iba a Santiago. Yo recuerdo que fuimos a Santiago en un tren que era el ordinario, eran unos asientos de palo, de madera, y era muy duro. Pero yo como niño no tengo malos recuerdos de eso, porque como niño jugábamos mucho en el vagón. Y el viaje que era de 20 y tantas horas se nos hacía cortísimo. Recuerdo siempre la parada de Chillán ¡un frío que hacía, oscuro! Y en Chillán subía toda esta gente con sus canastos, era un mundo aparte. Y lo otro que me marcó mucho fue cuando llegué a Santiago, llegué a la Estación Mapocho. La encontré, pero algo de otro mundo, era como estar en un país extranjero. Tan elegante, tan bonita, tan grande. Sobre todo, el movimiento de gente”. (Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

“Los largos viajes de Osorno-Chillán-Santiago, los cuales duraban como 20 horas. Lo más simpático era que entre los viajeros se hacían amigos. Se compartían los alimentos y bebestibles, a veces a escondidas. Se sabe que estaba prohibido consumir alcohol al interior de los carros, pero todo el mundo lo hacía, todo el mundo llevaba escondido, la comida de diferente naturaleza y también su copete. Los viajes generalmente eran de noche, por lo tanto, independiente de la calefacción, igual daba frío. Se contaban chistes, adivinanzas y las mentiras típicas. ¿Quién contaba la mejor mentira? Para hacer más agradable el viaje se compartía con otros viajeros”. (Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

“Los viajes eran súper entretenidos porque, por ejemplo, el tren de Osorno a Santiago llegaba a las dos de la mañana a Chillán. Y ahí paraba 15 minutos. Nos bajábamos todos, a tomar café, con tortillas. Era súper entretenido. Y los viajes de vuelta también. En aquella época venía mucho universitario de la Universidad Católica a hacer trabajos de verano. Y era súper entretenido, porque todos venían con guitarras, con instrumentos, cantaban toda la noche. Y era súper entretenido”. (Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

Recuerdos de los viajes en tren

“Los niños y las niñas teníamos el espacio para jugar, comer y dormir, porque el tren era ancho. Y como eran 20 horas de viaje hasta Santiago, nos aburríamos. Entonces, mi mamá llevaba su canasto, con su mate, tortillas, huevos, pollo para ir comiendo con pancito, y cartas, llevábamos naípe. Entonces, con mi hermano jugábamos a las cartas, dormíamos, nos volvíamos a despertar, hacíamos de todo. En el tren podíamos recorrer, incluso ir a curiosear al coche comedor. A veces íbamos a la primera clase a mirar como niños, sabíamos que no podíamos estar ahí, pero igual lo hacíamos por travesura. Mi mamá llevaba muchas cosas para que nos entretuviéramos, para pintar, para leer. Y así pasábamos el viaje. Yo lo encontraba maravilloso. Esperábamos que terminaran las clases para irnos de vacaciones y estar por lo menos un mes en Santiago”. (Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

“Yo recuerdo el viaje de Puerto Montt orillando el lago Llanquihue, era maravilloso. Yo una vez lo hice, quedé maravillado, era maravilloso, precioso. Cuando iba metiéndose ahí, a la altura de Frutillar se empezaba a ver, se metía por dentro de los campos, era muy lindo”. (Encuentro comunitario, 13 de marzo de 2025)

“Quiero hacer un recordatorio de los años sesenta y dos más o menos. Ya era chiquitita y veníamos a dejar aquí [estación] a mi abuela que se iba a Santiago. Y la familia era de venir a despedir a la abuela y todos traíamos un pañuelo blanco. Y todos nos despedíamos con un pañuelo blanco hasta que se perdían los carros. Pasaban por ahí por calle Portales. La abuelita viajaba con sus canastos, con pollo, pato, ganso, queso ¡la gritería en el carro! con sus tortillas y cuanta comida. Y ella viajaba en la mañana y llegaba al otro día, medio día a Santiago, porque se iba en el ordinario. Mi mamá era costurera y nos hacía pañuelitos con vuelitos. Y cuando ella regresaba mandaba una carta que se demoraba como 15 días. Ella regresaba y nosotros la veníamos a esperar, cuando venía llegando el carro nosotros movíamos los pañuelitos dándole la bienvenida”. (Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

“Mis mejores recuerdos de niña era que mi mamá me mandaba de vacaciones de aquí a La Unión y Valdivia. En La Unión tengo tíos y en Valdivia también. Entonces me mandaba solita y me subía al tren, allá en La Unión me esperaban los tíos y en Valdivia me esperaban mis primas, y sola, ningún problema, antes no había peligro. Pero el más emocionante fue cuando fui a Linares

Memorias del tren en Osorno

porque estuve en el coro de la Escuela Superior de Niñas n° 4, el coro de esa escuela lo dirigía la señorita Elisa Forch. Se juntaron en Linares todos los coros de norte a sur, los mejores coros se reunieron y estuvimos tres días. En el colegio que íbamos tenían comida, si salíamos en la tarde nos regalaban dulces. Hubo una marcha en la noche donde niñas, profesores y todos los coros desfilamos en la noche, fue espectacular, espectacular. Eso fue más o menos el año 1960. Y además ir viajando con las chicas mirando hacia afuera y haciendo chao, era maravilloso”. (Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

“Éramos 15 hermanos, yo era de las mayores. Entonces mi mamá decía que para que ella pudiera respirar, los sábados nos mandaba a Puerto Montt, de la mañana y volvíamos hasta la tarde. Nos mandaba con una bolsa llena de pan, de jugo y hasta pollo nos metía. Y después regresábamos en la tarde, porque cuando llegábamos a Puerto Montt, *tipín* 2 de la tarde, descansábamos 40 minutos y después todos a subir al carro otra vez. Pero nunca nosotros nos cabríamos, de alguna manera nosotros cuidábamos a los chicos y llegábamos a las 6, 7 de la tarde. Y vivíamos aquí en Calle Ejército, vivíamos al lado de la barraca, así que nos quedaba cerquita para irnos. Lo pasábamos super bien”. (Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

“Yo hice una sola vez un viaje en tren. Debe haber sido el año 88, 89, tenía como 14 años. A Pitrufrquén me mandaron, fue la primera vez que viajé solo, digamos, como fuera de la comunidad. Me recuerdo que mi mamá me vino a embarcar aquí, a la estación, y mi primo me recibió allá en Pitrufrquén. Pero fue un viaje que puede haber sido la única vez, pero marcó mi vida en realidad, porque siempre tengo en la retina el viaje y lo que uno observaba en ese trayecto, el paisaje sureño. Es una cuestión que queda en la retina impregnada”. (Encuentro comunitario. 13 de marzo de 2025)

“Íbamos a pasear a Santiago y ahí estaba el tema de los vendedores del tren. Si se descarrilaba el tren, venía otro de por ahí, entonces todos nos teníamos que pasar al otro tren y ese ya venía ocupado, todos sentados. Entonces todos apretados en el pasillo y entre los asientos, los niños dormían, yo dormí a veces. Y entre medio de todo ese gentío y ese poco espacio había un vendedor con unos tremendos canastos que quería pasar. Yo recuerdo que mi mamá era joven, pero era muy *chora* la señora. Entonces ese caballero quería pasar con el canasto, entre medio de todo, y mi mamá dijo *¡Oiga, ¿cómo se le ocurre estar pasando por aquí si nosotros estamos apretados? ¡No puede pasar por aquí!* Mi mamá tenía 26 años, me acuerdo. Entonces

Recuerdos de los viajes en tren

otra señora ¡Oiga, quiero comprar! ¡Oiga, no puedo porque la señora que está ahí no me deja pasar! Y no lo dejó pasar. Así era, así, no había caso”. **(Encuentro comunitario. 12 de septiembre de 2024)**

“En el lugar donde vivo yo, en Chacayal, a la orilla de la línea, hay una Virgen. Y siempre cuando venía el tren se detenía ahí. Pasaban los maquinistas a la Virgencita, porque estaba a la orilla, o al lado de la línea. Todavía está. Para nosotros era una novedad cuando parábamos, porque tenía que ser en la estación nomás, pero paraba en la mitad del trayecto”. **(Encuentro comunitario. 12 de septiembre de 2024)**

“Allí en Antilhue, donde se hacía el transbordo, había una huerta, y en el medio de la huerta había un puente. Yo viajaba mucho de Temuco a Osorno, venía en el tren para acá. Y había que hacer el transbordo porque el otro partía para Valdivia. Pero el tren andaba despacito, no avanzaba en la vuelta. ¡Y era que un caballo iba corriendo adelante! Y el problema es que llegó al puente y el caballo pasó con las patas para abajo, así que ahí tuvimos que estar esperando que sacaran el caballo. Fue el viaje más largo que he hecho de Temuco a Osorno por el famoso caballo que iba

corriendo adelante. Pero todos empezamos a conversar, nos hicimos amigos, a fin de cuentas, fue entretenidísimo el viaje, pero demoró no sé cuántas horas mientras sacaban el caballo”. **(Encuentro comunitario. 12 de septiembre de 2024)**

“A los seis años vine a descubrir Osorno, la electricidad, todo, porque con mi abuela y unas tías nos alumbrábamos con mecheros en el campo, en Tegalda. A los seis años fue eso, después nos fuimos a vivir a Valdivia porque mi papá trabajaba en construcciones. Pero a los nueve años yo echaba tanto de menos el campo, a mis abuelos, unas tías, unos tíos, que a los nueve años tomé el tren Valdiviano y me vine solo para acá, me vine en el tren Valdiviano, me bajé en la estación de Corte Alto, me cambié de tren y llegué de noche allá al pueblito del campo. Con nueve años. Llegué de noche donde mi abuela, no me esperaba, no había avisado. A los doce años me fui solo a Santiago en tren. Me esperaba allá un tío en la estación Alameda. Tomamos el tren aquí afuera, como a la una de la tarde, más o menos, un tren larguísimo. Como dos días en llegar a Santiago, y bueno, yo sabía que en la estación Alameda me iba a esperar un tío, hermano de mi mamá. Llegué allá a la estación, se bajó la gente, yo con tremendos ojos mirando a qué hora aparecía mi tío para que me salve, entonces apareció un hermano, otro tío, hermano del que me

Memorias del tren en Osorno

iba a encontrar, ahí ya respiré tranquilo. A la vuelta de ese viaje, a los doce años, fue igual en tren para acá, veníamos durmiendo a medianoche y no sé, tres de la mañana, el tren paró de forma brusca y dijeron que el carro se venía incendiando por abajo. No me quedó más que tomar mi bolso con mi ropa y traía una caja con uvas, me acuerdo. Me tuve que cambiar de carro, con mi bolso y mi caja de uvas a otro carro”. **(Encuentro comunitario. 7 de noviembre de 2024)**

“Unos viajes muy encachados, por decirlo en buen chileno, que venían desde Santiago acá, cuando los chicos universitarios venían a hacer trabajo voluntario, trabajo de verano. Esos cabros nos traían entretenido toda la noche, venían cantando, venían con guitarra, venían con flauta, se llenaban los carros. Era enorme la cantidad de muchachos que venían a trabajar en ese tiempo, que ellos incluso se sentaban donde se juntaban los carros, digamos la escalerita donde uno bajaba, eso quedaba cerrado entonces ahí se ubicaban los chicos, tiraban sus mochilas y se tiraban encima. Eso era un viaje súper entretenido, uno prácticamente no dormía en la noche porque estos cabros venían tocando guitarra toda la noche. Estoy hablando de la década de los 60, en el gobierno de Frei, del papá”. **(Encuentro comunitario. 7 de noviembre de 2024)**

“Tengo la vivencia de que cuando ya estaba más lolita 10, 12 años, como el 68, venía una tía, hermana de mi mamá, desde Ignao y venía a rescatar a los sobrinos que lo pasaban muy mal y nos llevaba toda la temporada de verano a Ignao. Llegábamos hasta La Unión en tren. Ella nos llevaba en el tren porque tenía su descuento porque era esposa de ferroviario. Mi tío era matasapo, pero de esos más elegantes que tenían los carritos que ya funcionaban solitos”. **(Encuentro comunitario. 7 de noviembre de 2024)**

“Los turismos populares, como su nombre lo dice, era para el pueblo, digamos. Para todos nosotros que no teníamos muchos recursos. Era entretenido. Llegábamos hasta Pelluco. Se llenaba esa playa de Pelluco. Eran los días domingo. Era precioso. Nosotros éramos más chicos, nos conocíamos casi todos. Iban muchos hijos de ferroviarios. Tiene que haber sido la década del 60”. **(Testimonio de Claudio Avendaño)**

“Dentro de los carros de pasajeros había una persona que no era funcionaria propiamente tal de Ferrocarriles, pero era el vendedor, el que pasaba con un canasto muy grande vendiendo manquehuitos, bilz, paps, kem piñas, dulces, muchos dulces. Y ellos se desempeñaban en los trenes de pasajeros, tanto el rápido como el expreso”. **(Testimonio de Lenka Huentelicán Negrón)**

Recuerdos de los viajes en tren

“Este programa del turismo popular, como en el 68 por ahí. Eso era viaje a Puerto Montt de paseo. Había que aprovechar el día, los domingos partía como a las ocho, llegábamos como a las dos, medio día que se iba a Puerto Montt. El día pasaba volando, y después el trayecto de regreso. Claro, llegábamos de noche acá otra vez. Cuatro o cinco horas realmente. Y pasaban volando. Y con el gustito uno de visitar Puerto Montt”. **(Testimonio de Pedro García Ebner)**

“Yo viajé a pocas partes, a Temuco fue más, porque nosotros como hijas de ferroviario teníamos un pase libre. No pagábamos, nos daban pases. Y eran dos viajes al año que podíamos hacer de puerto a puerto, de Puerto Montt a Valparaíso. Pero yo no ocupé eso, solamente fui a Temuco un par de veces y lo que sí íbamos harto era a Puerto Montt. Eran viajes que se hacían a Puerto Montt, en ese tiempo eran como unos viajes populares. El día domingo salía muy temprano el tren de aquí y volvía muy tarde de Puerto Montt. Turismo popular, eso fue antes del 73. Y eran viajes por el día. Uno llegaba cerquita de la playa, uno llevaba de todo y nos íbamos hacia la playa, por lo general, era Pelluco. Estábamos todo el día y después, ya en la tarde, a tomar el tren de vuelta. Y a Temuco íbamos porque mi papá tenía sus familiares porque él era de allá. Íbamos a Temuco de vacaciones”. **(Testimonio de Ximena Núñez Leal)**



El trabajador ferroviario, cambiador, Alejandro Huentelicán, con su esposa Laura Negrón, se disponen a compartir el almuerzo con unos amigos holandeses. Se encuentran en la llamada Cantera del Diablo.

Lautaro, abril de 2000.
Donante: Lenka Huentelicán Negrón.

Recuerdos de los viajes en tren



Trabajadores ferroviarios en la cancha del Ferro en Ovejería bajo. Se encuentran don Miguel Monsalve, Oliberto Pérez, José Bustos, Carlos Fierro, Hernán Cortés, Adolfo Arriagada, entre otros.

Osorno, 1970.

Donante: Flor Valdés Zumelzu.

Memorias del tren en Osorno



Protesta de ferroviarios en la estación de ferrocarriles de Santiago. Aparecen trabajadores de Osorno y entre ellos, Alejandro Huentelicán.

Santiago, 6 de julio de 1997.

Donante: Lenka Huentelicán Negrón.



Junta de amigos ferroviarios.
Ramón Ubilla, Rubén Vargas y
Oliberto Pérez.

Osorno, 1991.
Donante: Flor Valdés Zumelzu.

LOS TIPOS DE TRENES

“Lo primero, los trenes a vapor, con carbón de piedra. Había dos tipos. Un tren que era mucho más simple que el otro, más común al principio, pero después llegó un tren que se llamaba el tren de montaña, que era mucho más *fortacho*, por decirlo de alguna manera. El tren que se usaba al principio es muy parecido al que está aquí en la plaza [Osorno], muy parecido, pero era más grande. Tiraban vapor y se abastecían de agua, antes de llegar al puente hay una copa grande y ahí se abastecían de agua todos los trenes a carbón. Después empezó a pasar el tren diésel, un tren a petróleo, que obviamente no largaba humo, era mucho más rápido, y se utilizaba generalmente en el tren que justamente se llamaba rápido, tren rápido, que era un tren de primera clase. El otro era un tren que llevaba algunos carros de primera y el resto todos de segunda. Ese era el tren común y silvestre, el tren ordinario, que pasaba todos los días. El tren rápido no pasaba todos los días. Se movía entre Puerto Montt y Santiago, obviamente. Pero esos eran básicamente, los trenes de carga y dos tipos de trenes de pasajeros, o sea, el tren de carga, el ordinario y el rápido. Los dos llevaban carros de primera y de segunda, el rápido llevaba buenos carros de primera, ambos

llevaban un coche comedor y el rápido llevaba coche dormitorio”. (Testimonio de Claudio Avendaño)

“El tren de carga en ese tiempo, cuando era el apogeo de Ferrocarriles, era utilizado para transportar mucha madera, animales vacunos, pollos, patos. Esos animales se transportaban en los carros. Y yo me acuerdo de que llegué a contar hasta 66 carros, porque esa era nuestra entretención como niños. Estaba el tren rápido, que era más caro, que tenía clases: primera, segunda, tercera clase. Y ese tren viajaba desde Santiago a Puerto Montt y de regreso. Estaba el expreso, que era en otro horario, que era un poquito más barato, pero igual tenía los carros en clase: primera, segunda y tercera clase. Los que éramos hijos de ferroviarios viajábamos siempre en el expreso. Viajábamos gratis, pero en la tercera clase. En mi tiempo eran asientos cómodos, yo conocí los asientos que eran cómodos para viajar. Y ambos trenes, tanto el rápido como el expreso, tenían un coche comedor para poder ir a servirse una cena, un almuerzo o un desayuno. Pero el rápido, a diferencia del expreso, tenía coche dormitorio con

literas. Y eso era ya un poco más caro. *El flecha* era el rápido y yo nunca entendí por qué uno era más rápido, yo encontraba que demoraban lo mismo. Probablemente porque el rápido era más bonito, tenía más comodidad, a lo mejor por eso le pusieron *el flecha*, pero no era tanta la diferencia. En general, a ambos trenes cuando se descarrilaban, les pasaba absolutamente lo mismo. Demoraban el mismo tiempo en que los fueran a buscar, que cambien los carros, que arreglen la línea. No servía ir en el rápido si igual se descarrilaba también. Porque ya era problema de las líneas”. (Testimonio de Lenka Huentelicán Negrón)

“Estaba el tren de carga que transportaba animales, llevaba carros con animales. Tenía rejitas hacia arriba. El tren de carga para transportar trigo, sacos”. (Encuentro comunitario. 12 de septiembre de 2024)

¿Qué recuerda usted del tren?

Memorias del tren en Osorno



Vista de la entrada sur a la antigua Estación de Ferrocarriles.
Se observa la copa de agua y vías férreas.

Ovejería, Osorno. 1988.
Donante: **Celso Winter Soto.**

ANÉCDOTAS Y RECUERDOS POÉTICOS

Un recuerdo de mi adolescencia

“Hoy, muy temprano, voy camino al hospital ya que después de 10 años de espera me han llamado para operar mi rodilla. De los altavoces brota mi nombre y en ese instante alguien me saluda y me dice *escuché tu nombre y vine a saludarte. ¿Te acuerdas de mí? Soy Rubén. Lo miro ¡Qué! no puede ser*, contesto. Lo observo y noto que está muy cambiado. Nos quedamos mirando. Incrédulos. Y nos saludamos con un abrazo. Me mira y me dice *¿Te acuerdas cuando teníamos 12 años y jugábamos allá en la estación? ¡Uf! Hace décadas atrás*, y nos reímos juntos, pues ya contamos con 75 años. Después de 12 años a 75 años es mucho el cambio.

Entonces terminamos de conversar y de regreso a casa los recuerdos fluyen en mi mente. Éramos vecinos y con 12 años sólo nos mirábamos, él desde el portón y yo de la ventana de mi casa. Así pasaron los años. Al cumplir 15 años ambos quedamos en el liceo, por lo que comenzamos a encontrarnos en la mañana y de regreso a casa. Vivíamos frente a la estación de Ferrocarriles que en ese tiempo era el medio más importante de transporte, tanto de personas como de mercaderías, madera, ganado, trigo, frutas y vino. Cada locomotora arrastraba 15 ca-

rros o más. Obligadamente, todos los días teníamos que atravesar la línea con sus durmientes que nos marcaban el paso.

Todos los días estábamos acá, teníamos que andar ahí en los rieles y al final como que seguíamos en la calle, seguíamos con el mismo ritmo. Decían que ahí se aprendía a caminar. Claro. Y nuestro juego era adivinar cuántos carros traía el tren. Diariamente, antes de las 8 horas se daba la partida al tren de pasajeros. Me gustaba ver las despedidas en fechas como en marzo, en los que los padres despedían a sus hijos que se iban a estudiar a la capital, que ahora es solo Santiago. Otras parejas entre lágrimas se juraban amor eterno, lo que quedaría como un recuerdo en algún rincón del corazón. Mientras otros partían con los rostros pegados a las ventanillas, diciendo adiós con las manos.

Recuerdo que de día y noche se trabajaba en cambiar y trasladar los carros, los que al juntarse producían un ruido muy fuerte similar a un trueno. Al avanzar el tren sobre los rieles producía chispas que para mí eran relámpagos que se desvanecían en el aire. Los trenes funcionaban con carbón de piedra que desprendía un olor muy especial, mientras una nube blanca iba dejando una huella en el espacio y desaparecía a medida que el tren avanzaba.

Memorias del tren en Osorno

Llegamos a los 18 años, terminamos nuestro pololeo con un pacto que cuando quedaríamos viudos nos íbamos a casar. Él fue conductor de trenes, y en ocasiones a lo largo de nuestras vidas nos saludábamos. Él tocaba el silbato tres veces y agitaba su mano. Cuando se perdía el tren en el horizonte escuchaba el último pito que sabía que era para mí. Son bellos recuerdos. Los años pasaron y el tren cumplió su etapa. Dejó de circular para dar paso a los buses y así disminuyeron las horas de viaje.

Hoy nos encontramos y retrocedí al tiempo de adolescente, con mucho respeto y amor. En el atardecer de mi vida reflexiono, pero me quedo con su sonrisa y despedida de una promesa que él no ha olvidado. A pesar de que contamos con 75 años, *si quedo viudo te aviso*". (Rosa Traro Uribe. Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

La luna sobre el riel

"La luna sobre el riel. Viajaba a Santiago en tren, había partido tarde desde la estación de Osorno y ya se había hecho de noche. El vagón no estaba muy concurrido, las luces mortecinas alumbraban caras somnolientas, otros intentando leer y otros simplemente contemplando pasar los oscuros contornos de las cosas mientras, hacía poniente, los últimos vestigios del día desaparecían. Mi ventana daba hacia el lado contrario, así que ya todo era oscuro, aunque la luz de

la luna blanqueaba el paisaje con un fulgor frío que acentuaba aún más la soledad nocturna. Apenas se alcanzaban a vislumbrar campos, bosques, colinas y cercados. Nada parecía moverse como si el mundo se hubiera congelado. De vez en cuando cruzábamos algún pueblo y entonces desfilaban raudamente calles alumbradas con luminarias anaranjadas, letreros, señalética, vehículos estacionados y casas de ventanas ciegas, aunque entre ellas asomaban algunas, iluminadas como insomnes ojos amarillos. El tren no llevaba calefacción y el frío se había colado al interior. ¿Habría calor dentro de aquellas casas? ¿Qué harían las personas que aún estaban en vela? ¿Cuáles serían sus pensamientos, anhelos, temores o esperanzas? Y las que ya dormían, ¿qué soñarían? Las preguntas se agolpaban en la mente mientras los ojos y el pensamiento volaban en la oscuridad como espectros sobre los techos, anhelando espiar el interior. El tren continuaba indiferente, apresurándose hacia su destino con su ritmo monótono, machacando distancias. Miré a los extraños solitarios que se aburrían en sus asientos y me acomodé preparándome a pasar la larga noche, desechando los pensamientos que el paisaje pegaba a las ventanas y que solo hacían que el frío de afuera se colara en el alma. A través de la noche, el tren avanzaba tras su ojo de cíclope mientras la luna rielaba sobre los rieles". (Celso Winter Soto. Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)

Los dos enamorados

“En el llano de la antigua Ovejería, en Osorno, se instaló un improvisado aeródromo, el primero que tuvo la ciudad. Allí tocó tierra el primer avión, un biplano con fuselaje de tela y capacidad para dos tripulantes en cabinas abiertas, dispuestas en tándem. También solían realizarse carreras de autos adaptados de la época, en pistas de tierra que convocaban a los vecinos en tardes de diversión. Después, todo aquello desapareció para dar paso a la estación de carga y patio de maniobra de Ferrocarriles del Estado y el terreno se cubrió de un intrincado conjunto de vías entrelazadas, andenes y bodegas que, sin uso y abandonadas, subsisten hasta ahora.

Por entonces el movimiento de trenes era intenso, ya que era el principal medio de transporte de personas y mercaderías a lo largo del país. Este espacio ferroviario estaba flanqueado por poblaciones cuyos habitantes lo cruzaban continuamente para dirigirse a sus hogares, por lo que no era extraño ver personas caminando a lo largo de la línea. En una de estas ocasiones, ya anocheciendo, transitaba por allí un grupo de cuatro personas de regreso de sus quehaceres. Al frente caminaban una mujer y un hombre jóvenes, y tras ellos otras parejas similares, todos en amena charla. Los dos primeros tenían motivos para estar alegres ya que venían de hacer algunos trá-

mites y arreglos para una inminente boda, con la que ambos soñaban sellar su amor desde hacía un tiempo.

En un momento dado, apareció a lo lejos, en la curva de la trinchera, el brillante foco de una locomotora que arrastraba velozmente una larga fila de carros. Haciendo sonar su agudo pito a vapor, se adentró a la estación reclamando paso libre. Esta escena, repetida muchas veces, no preocupó en absoluto a los caminantes, que se limitaron a trasladarse a la vía del lado con toda tranquilidad, pero como un fatal rompecabezas, las piezas de la tragedia seguían ocupando su lugar. Por esa vía, en sentido contrario, se acercaba un segundo tren formado por una docena de vagones moviéndose en retroceso, empujados por una lejana locomotora, ciega a lo que ocurría atrás. Encandilados por la fuerte luz y algo ensordecidos por el estrépito del tren, ninguno de los personajes se percató de la aproximación del segundo *convoy*, luego, todo ocurrió de prisa. El primer vagón golpeó a uno de los caminantes que iba por un costado fuera de la línea lanzándolo al suelo, la segunda persona fue lanzada violentamente a un costado, lo que le salvó la vida, pero los novios no corrieron con tanta suerte, ya que ambos fueron alcanzados de lleno, atropellados y sus cuerpos destrozados entre los hierros. Sólo cuando la fila de carros hubo pasado por completo sobre

Memorias del tren en Osorno

las víctimas, los maquinistas se percataron horrorizados de lo ocurrido, pero ya la tragedia estaba consumada. Los amantes, que soñaban unirse para siempre en la vida, se unieron para siempre en la muerte. El episodio causó gran conmoción y dio origen a una leyenda urbana, ya casi olvidada. Cuenta que, en las noches serenas, se ve pasar a dos enamorados cogidos de la mano que se detienen a besarse siempre en el mismo punto antes de desaparecer. Eso lo escuché como historia real, así que la doy por real”. (Celso Winter Soto. Encuentro comunitario, 10 de octubre de 2024)

El vendedor enamorado

“Yo tengo una anécdota, de mis 33 años que anduve en los Ferrocarriles. Fui conductor del tren de Los Muermos, y esta es una anécdota justamente de cuando andaba de conductor en ese tren, del ramal de Osorno a Los Muermos, esto más o menos para situarlo fue el año 77. Se subió un comerciante que vendía diversos artículos de paquetería: naipes, billeteras, toda esa paquetería, corta uñas, hojas de afeitar. Todo se vendía. Andaba muy bien presentado, el tipo tenía su buena pinta y el don de la palabra, obviamente. Así que justamente con esto último, con el don de la palabra, conversando, se enamoró, o él enamoró a una niña, una pasajera que iba a la estación de Parga. Así que tenía hartos tiempo para allá. Mi vendedor de primera

lo vi saliendo de Osorno, vendiendo hasta Purranque más o menos, y ya después se me perdió, ya no anduvo más para allá ni para acá. Y se sentó al lado de la dama en cuestión, y llegó a la estación de Parga. Poco antes salimos de Fresia y se me acerca, me dice, *jefe, pucha, le quiero pedir una paletía ¡dígame! ¿le puedo dejar mi mercadería? Pero cómo dejar, ¿pero si tú no vas hasta Los Muermos conmigo? No, es que no voy a ir a Los Muermos, me voy a bajar en Parga. Ya, ok, deja. Mañana tomo el tren de vuelta y usted sabe. Ya, ok. Listo.*

Llegamos a Los Muermos, nos vinimos al otro día, seis y media, siete de la mañana, salimos tempranito. Llegamos a Parga, nunca estuvo el tipo, no apareció para nada. Bueno, vinimos hasta Osorno y dije *este se quedaría dormido, va a subir mañana*. Ni mañana, ni pasado, ni una semana, como a los diez días aparece. *Hola, jefe, pucha disculpe. ¿Qué te pasó? ¿Sabe qué? Me voy a quedar en Parga. ¿Cómo? Me voy a quedar a vivir acá. Ah, diablo, ya, ahí está tu mercadería, tu canasto con mercadería, está todo ahí. Muchas gracias, gracias.* Para no alargarme tanto, el tipo se casó, hoy día todavía vive en Parga, tiene tres hijos... y con la misma mujer”. (Víctor Escamilla. Encuentro comunitario, 8 de agosto de 2024)



Equipo de fútbol ferroviario. Entre otros, Adolfo Arriagada, Rubén Vargas, Teodoro Maldonado y Daniel Hernández.

Osorno, 1987.

Donante: Flor Valdés Zumelzu.

Memorias del tren en Osorno



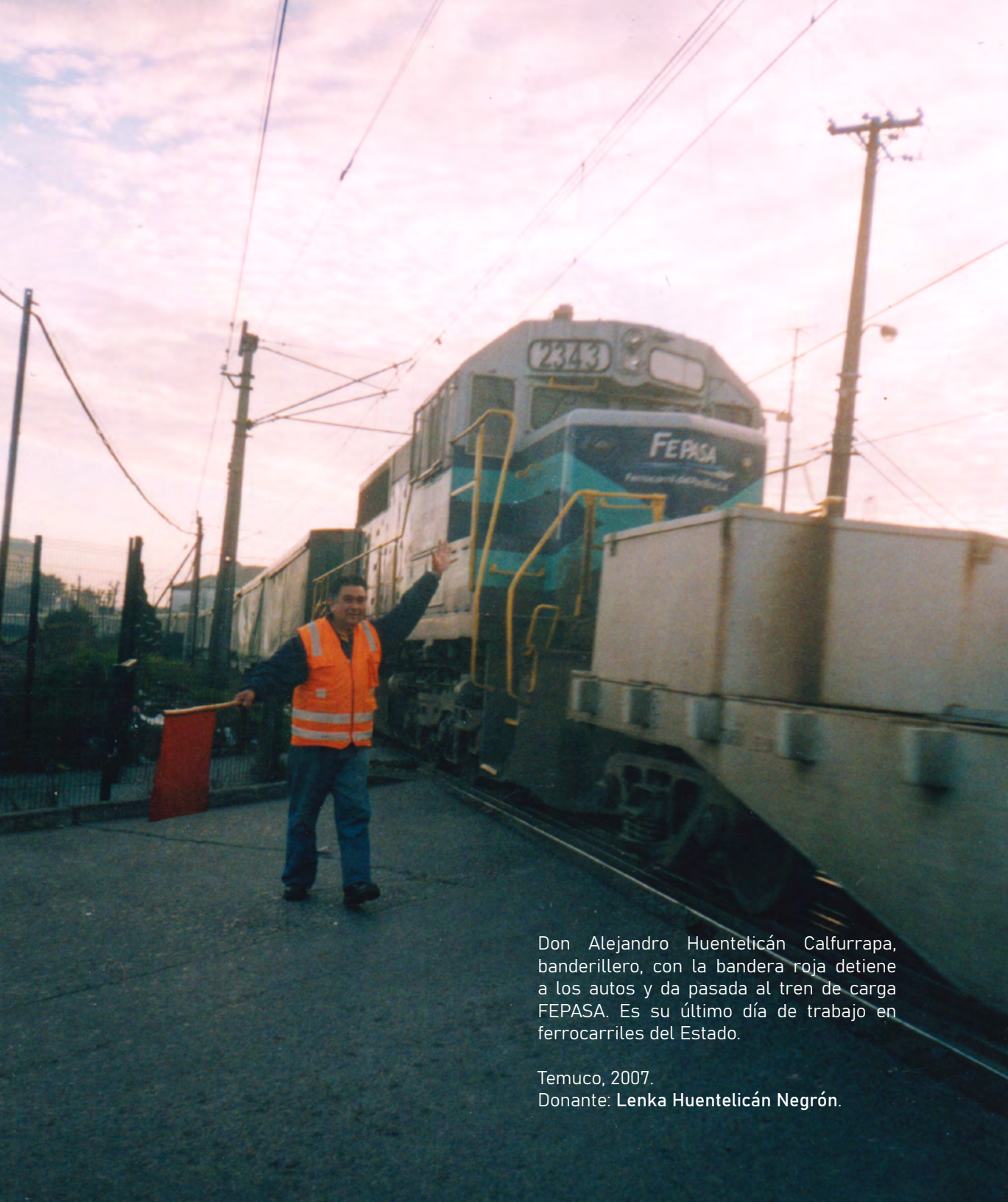
Don Alejandro Huentelicán Calfurrappa en su último día de trabajo en ferrocarriles del Estado. Firma el libro de asistencia.

Calle Montt, Temuco. 2007.
Donante: Lenka Huentelicán Negrón.



Matrimonio de Laura Negrón Andrade y Alejandro Huentelicán Calfurrapa.
Es el último día de trabajo de Alejandro en ferrocarriles del Estado.

Calle Montt, Temuco. 2007.
Donante: Lenka Huentelicán Negrón.



Don Alejandro Huentelacán Calfurrapa, banderillero, con la bandera roja detiene a los autos y da pasada al tren de carga FEPASA. Es su último día de trabajo en ferrocarriles del Estado.

Temuco, 2007.

Donante: Lenka Huentelacán Negrón.



Recuerdo de los hermanos Pino Silva. Se encuentran en el puente colgante de la ciudad de Osorno, que une los sectores de Rahue Bajo con Ovejería, al final de calle Chillán. Aparecen Luis y Belfor, cuando Belfor vino desde Rancagua a visitar a su hermano Luis, que vivía justo al final de esta calle.

Osorno, década de 1990.
Donante: **Miriam Pino Bravo.**



Junto a La Choca en la ciudad de Castro.
Aparecen Toño, Rubén Vargas, Hernán Cortés,
Rubén Marchant, David y Héctor Henríquez.

Castro, 1985.
Donante: Flor Valdés Zumelzu.



Junta de funcionarios de ferrocarriles. Entre otros, aparecen: José Bustos, Hernán Cortés, Carlos Fierro, Luis Cheuquián, Oliberto Pérez, Luis Aguilar, Rubén Delgado y Rubén Vargas.

Osorno, 2015.

Donante: Flor Valdés Zumelzu.

EL TÉRMINO DEL FERROCARRIL

“En Fresia mi abuelo venía a vender a la bodega de Ferrocarriles sacos de trigo, durmientes, papas, madera. Y ahora no queda ni un rastro de la estación. Ni de los rieles, ni nada. No, esos pueblos murieron. En esos pueblos para la gente era una alegría ir en las tardes a ver la llegada, la pasada, el tren”. (Encuentro comunitario. 13 de marzo de 2025)

“Me pasó que cuando estaba en la universidad, no sé cómo, alguien me regaló un calendario que era editado con fotografías de acá. Eran fotografías de la estación de tren de aquí, de Osorno, de Trumao. Entonces era muy bonito porque era como una cuestión del recuerdo. El tren ya estaba fuera, seguramente por eso lo editaron. Y me acuerdo de que aparecía la estación de Trumao, pero ya estaba cerrada, estaba como un símbolo. Y después supe que se había quemado. No hay nada”. (Encuentro comunitario. 13 de marzo de 2025)

“No es que la ciudad haya perdido un protagonismo, sino que fue un cambio. Producto de situaciones políticas, económicas, intereses de por medio. Se cambió una cosa por la otra. En el caso específico del tren, fue desapareciendo primero el medio de transporte de pasajeros, de 5 trenes, 4, 3, 2, 1, cero. Lo que perduró un poco más tiempo fueron los trenes de carga”. (Encuentro comunitario. 13 de marzo de 2025)

“El cambio paulatino sucedió porque en el gobierno de Allende, Ferrocarriles estaba subvencionado, entonces, una vez que llegó la dictadura, se le quitó la subvención al Ferrocarril, por lo tanto, no se solventaba. Los buses ahí aprovecharon, surgieron empresas de buses, se aprovechó la ocasión y de esa forma el tren fue muriendo paulatinamente. Por más cómodo que fuera el tren, el bus era más accesible. Se quitó la subvención, entonces el tren después quería cobrar más caro, pero nadie lo iba a pagar tampoco. Y porque demoraba más. Y si, ganó el bus”. (Encuentro comunitario, 10 de octubre de 2024)

“Teníamos que acostumbrarnos nosotros, de ir estirados en el tren, con harto espacio, a después irnos en un asiento, apretaditos en el bus. La persona después, cuando se quería levantar, estaba tullida, porque venía muy tenso ahí, demasiado estrecho. En el tren, uno se paraba y recorría, se podía cambiar de carro, de repente había tres, cuatro carros de segunda, y los recorría todos, y de repente encontraba a alguien conocido y se sentaba ahí, cambiaba de asiento, se hacía vida social”. (Encuentro comunitario, 10 de octubre de 2024)

El término del ferrocarril



Jonathan Weinberger aparece junto al funcionario de ferrocarriles, conductor, en el museo ferroviario Pablo Neruda de Temuco. Jonathan visitó el museo junto a su padre, quien siente pasión por los trenes.

Temuco, 2007 aprox.

Donante: **Roger Weinberger.**

Memorias del tren en Osorno



Jonathan en estación de ferrocarriles de Temuco.

2007.

Donante: Roger Weinberger.

DESEOS Y PROYECCIONES

“Yo tengo las mejores expectativas y esperanzas, porque estas cosas ya se han visto en el país. Y hay gente, la comunidad se ha organizado y hace fuerza. Para que se lo recupere en algo. No va a ser igual que antes. Pero yo creo que este potencial turístico que tiene el sur de Chile, hay que aprovecharlo. Yo lamento mucho, mucho, cuando se perdió el tren, todo el tren. El de La Unión al Lago Ranco y Entre Lagos. Todo fue una pérdida”. **(Encuentro comunitario. 13 de marzo de 2025)**

“Muchos recuerdos tenemos, tengo yo, de ferrocarriles. Yo siempre he dicho que ojalá vuelva, porque es muy lindo el viaje en tren. Es más cómodo y tenemos muy lindos recuerdos. Cuando viajaba una vez fuimos con mi papá a Temuco. Salimos de aquí nomás y se llevaban los pollitos y cosas para comer, comprando revistas, bebidas, maní tostado, las avellanas tostadas. Es muy lindo un viaje en tren, así que ojalá algún día vuelva”. **(Testimonio de Ximena Núñez Leal)**

“El tren de aquí a Puerto Varas, el año pasado para el Día de los Patrimonios, hubo un viaje. Fue el primer viaje para el Día de los Patrimonios. Y así partió todo este tema. Pero claro, tiene que salir de la comunidad, una demanda ciudadana”. **(Encuentro comunitario. 13 de marzo de 2025)**

Memorias del tren en Osorno



Tren de la poesía. Probando la máquina a vapor antes de iniciar su recorrido.

Quepe, 2006.

Donante: Lenka Huentelicán Negrón.



Mantenimiento de la locomotora antes de emprender viaje el "tren de la poesía". Aparecen Llenka Del Río Huentelicán y su amiga Carla O.

Quepe, 2006.

Donante: **Lenka Huentelicán Negrón.**

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a las vecinas y vecinos de Osorno que participaron en los encuentros de memoria y/o compartieron sus fotografías. Vaya para todas y todos un sincero reconocimiento.

Adolfo Aguilar	Francisca Cares
Nicolás Alegría Cerda	Juan Carrasco C
Octavio Arias Rodríguez	Eduardo Cavieres Carvajal
Camila Ávalos Cajas	Cecilia Cárdenas Vejar
Claudio Avendaño Torres	Héctor Cortés
Rodrigo Báez	Patricio Cuevas Astudillo
Ricardo Becerra Inostroza	Candelaria Cheuquian Maripan
Ana Luisa Becker La Regla	Llanka del Río Huentelicán
José Luis Cantero Molina	Víctor Escamilla
Fredy Cárcamo Mancilla	Eduvijis Farías Soto
Mateo Cárcamo Núñez	Lucas Fica Espinoza

Agradecimientos

Raquel Fuica Lorca
Evelyn García Bravo
Pedro García Ebner
Javier Godoy González
Esteban González Seguel
Silvana González Suárez
Silvana González
Alejandrino Guzmán
Francisco Henríquez Díaz
Rosauro Hernández Ochoa
Lenka Huentelicán Negrón
Sofía Isamitt
Marcelo Konrad Fuchslocher
Bárbara Leutenegger Hess
Magaly Loaiza Ojeda
Patricio López Cárdenas
Amaya Mancilla Huenún
Andrés Manzo Guarda
María Maragaño Marín
Micaela Michael
Laura Negrón Andrade
Mercedes Negrón García
Ximena Núñez Leal
Néstor Núñez Leal

Ricardo Núñez
Patricio Ortega Traro
Gabriel Peralta Vidal
Miriam Pino Bravo
Bernardita Pulgar
Javier Reyes Mella
Saul Rodríguez Asenjo
Luis Rodríguez Paredes
Wladimir Rosas
Karina Rosas
Orfa Rosas Cárcamo
Ramón Ruíz Paredes
Felipe Silva
Francisco Toledo
Rosa Traro Uribe
Juana Triviño
Flor Valdés Zumelzu
Sergio Valderrama
Letis Vejar
Leonardo Verdugo
Celso Winter Soto
Inés Wiedhalet
Roger Weinberger Treufo
Agnes Wiederhold

Memorias del tren en Osorno

ENCUENTROS DE MEMORIA



08 de agosto de 2024



12 de septiembre de 2024

Encuentros de memoria



10 de octubre de 2024



12 de diciembre de 2024

Les invitamos a conocer el sitio web

www.memoriasdelsigloxx.cl

en el cual podrá encontrar
otras historias, fotografías,
testimonios y recuerdos
de personas y
comunidades
en diversas
regiones
del país.



Archivo
Nacional
de Chile

