

Reflexiones sobre el patrimonio ferroviario como objeto móvil: más allá de lo material e inmaterial, Araucanía, Chile.

Hernán Riquelme Brevis.

Cita:

Hernán Riquelme Brevis (2019). *Reflexiones sobre el patrimonio ferroviario como objeto móvil: más allá de lo material e inmaterial, Araucanía, Chile. X Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, Temuco.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/x.congreso.chileno.de.antropologia/41>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/edE8/kZU>

Reflexiones sobre el patrimonio ferroviario como objeto móvil: más allá de lo material e inmaterial, Araucanía, Chile

Hernán Riquelme Brevis⁴

Resumen: El objetivo del presente trabajo es analizar y explorar aspectos materiales e inmateriales del patrimonio ferroviario a partir de la configuración territorial de La Araucanía, así como su importancia en la construcción del paisaje sociocultural a través de las experiencias de viaje por la región. Como supuesto de investigación se sostiene que el desligue progresivo del Estado en la administración ferroviaria generó una pérdida en la relevancia socio-cultural del ferrocarril en La Araucanía, no obstante, existe un profundo arraigo cultural en torno al ferrocarril, lo cual se ve reflejado en el comercio establecido en el espacio circundante de las estaciones, el acervo cultural ferroviario de los habitantes, usuarios y trabajadores ferroviarios, y, el papel que jugó en la planificación de las ciudades. Todo ello fomenta la urgencia de pesquisar el estado actual del paisaje cultural ferroviario en La Araucanía, como una forma de revitalizar elementos identitarios, patrimoniales y territoriales. El trabajo entrega una revisión histórica y sociológica respecto a las transformaciones culturales y económicas que inciden en la transición del ferrocarril como objeto urbano asociado al transporte y la movilidad a la consideración del ferrocarril como elemento patrimonial de alta relevancia sociocultural para La Araucanía, tomando como insumos metodológicos la entrevista dirigida a trabajadores ferroviarios y usuarios del ferrocarril, y la observación participante en tiempos de viaje.

Palabras clave: Patrimonio Ferroviario, Construcción del Viaje, Territorialidad, Movilidad

⁴ Universidad Autónoma de Chile y Universidad Arturo Prat. Correo electrónico: h.riquelmebrevis@gmail.com.

La emergencia del ferrocarril y su sentido de continuidad

Durante las últimas décadas del siglo XX el ferrocarril en Chile comienza a decaer en relación con los puntos de conectividad y la cantidad de pasajeros transportados. Factores como el desligue paulatino del Estado en la actividad ferroviaria, la incorporación de nuevos medios de transporte público y la reducción de los circuitos ferroviarios existentes, inciden directamente en el estancamiento de este dispositivo de transporte (Riquelme, 2016; 2017a). Otra de las características en La Araucanía, es que a la oferta de transporte público existente, donde microbuses interurbanos y urbanos constituyen el grueso de dispositivos a disposición, se suma un cuarto medio: el ferrocarril de pasajeros. Dispositivo de transporte que a nivel nacional posee una baja frecuencia de circulación en comparación a otros dispositivos, reduciéndose exclusivamente a niveles regionales y con presencia en el Maule, Biobío, Metropolitana, Santiago- Rancagua y La Araucanía.

En la actualidad, el ferrocarril de pasajeros de La Araucanía opera en un rango de 65 kilómetros, conectando ciudades como Temuco, Victoria, Lautaro y Perquenco. La ruta es sumamente reducida si se consideran las comunas que cubría en la década de los noventa⁵ y con anterioridad, lo cual ha provocado una profunda reestructuración territorial, paisajística y de accesibilidad en la región. En este sentido, cobra relevancia la implementación durante el siglo XIX de importantes obras arquitectónicas como el viaducto Malleco, Túnel las Raíces (comienzos del siglo XX) y diversos ramales que conectaban a la región con el resto del país. En la actualidad, puede observarse la preservación de estos lugares a través de la organización ciudadana y la incipiente cooperación de políticas públicas.

En términos culturales y patrimoniales, por un lado, cabe señalar que la identidad de la región está fuertemente enlazada con el desarrollo histórico del ferrocarril (Thomson, 2002). Gran cantidad de comunas y localidades que en la actualidad pareciesen estar absorbidas por la modernización de la sociedad, fueron levantadas en concordancia con el avance de los ramales, no obstante, con la llegada de nuevos medios de transporte el ferrocarril dejó de ser un dispositivo de primera línea. Pese a lo anterior, el legado del ferrocarril es inconmensurable desde una perspectiva paisajística, territorial y patrimonial. La creación de oficios⁶, la organización de la vida cotidiana, la planificación de las ciudades, la gestación del viaje y el imaginario social generado desde el ferrocarril, continúan muy presente en los habitantes de la región (Verniory, 2005).

Durante los últimos años, existen algunos intentos académicos por revitalizar y organizar diversos elementos materiales e inmateriales en relación con el papel del ferrocarril en la vida cotidiana de los habitantes del país (Rodríguez, 2003; Ortega, 2013; Guajardo, 2007), lo cual permite identificar la importancia que tiene tanto a nivel histórico como sociocultural. En este sentido, Guajardo (2007), enfatiza en la importancia del ferrocarril en los procesos de desarrollo económico del país, sobre todo por la capacidad de cobertura geográfica y expansión alcanzada durante el siglo XX. En La Araucanía, Flores (2012), sostiene que el papel del ferrocarril, además

5 A medida que el ferrocarril dejó de transitar por las comunas de la región, se vio mermada la actividad productiva y el desarrollo social, obligando la reinención de un importante número de habitantes de comunas y localidades como Renaico, Collipulli, Púa o Lonquimay.

6 Tortilleras, venteros, curtidores, etc.

de lo ligado al crecimiento económico, fue vital en la articulación de la Ocupación de La Araucanía, propiciando seguridad y rapidez a las autoridades.

Imagen 1. Señalética en P.U.A.



Fuente: Elaboración propia

Por tanto, la relevancia del ferrocarril no solo está dada por su valor de uso, sino que emergen aspectos subjetivos que permiten considerar nuevos campos de investigación respecto a las interacciones sociales en el territorio (Riquelme, 2017a). En tal sentido, emergen diversos actores sociales involucrados en la creación del paisaje cultural de las comunas por donde actualmente transita el ferrocarril de pasajeros, caracterizando y realzando el patrimonio en todos sus aspectos y, a su vez, considerando la infraestructura ferroviaria, usuarios, trabajadores ferroviarios y personas que directa o indirectamente, consciente o inconscientemente, han forjado su destino desde el ferrocarril.

El patrimonio sirve esencialmente para que los seres humanos tengan un cierto sentido de la continuidad, que entiendan que no acaban en sí mismos, que continúan en todos y cada uno de los demás con quienes conviven, y que antes que ellos hubo otros que les precedieron, y que después habrá otros que les van a suceder. (Delgado, 2006, p.50)

La síntesis entre lo comunitario e individual tiende a cobrar valor a medida que se comprende la esencia compartida de lo patrimonial, y cómo este concepto tiene un carácter social que trasciende un momento histórico determinado. Las distinciones entre patrimonio material

e inmaterial pareciesen verse ciertamente superadas a partir del caso del ferrocarril en Chile, uno de los motivos de este avance se relaciona con la calidad arquitectónica de la infraestructura ferroviaria y las experiencias de vida de los habitantes de estos territorios que construyen su vida cotidiana al ritmo del ferrocarril. Sentido de bienes culturales, identidad y continuidad social (Cejudó, 2013), están profundamente arraigados en la historia social del ferrocarril.

La experiencia ferroviaria como objeto de investigación

Chile, desde la segunda mitad del siglo XIX y hasta fines del siglo XX, necesitó del ferrocarril para la consecución de diversos objetivos políticos, económicos y socioculturales. Por un lado, y en términos objetivos, soberanía, territorialidad, comercio, movilidad y vigilancia se convirtieron en las principales actividades que terminaron por impulsar y consolidar el funcionamiento del ferrocarril en el país. En consecuencia, la relevancia del ferrocarril traspasa lo netamente relacionado con el transporte, encontrando asidero en su condición de objeto urbano integral y su relación con diversos aspectos de la vida cotidiana como conectividad, trabajo, identidad, comercio y turismo.

Por otro lado, y desde una perspectiva subjetiva, referirse al ferrocarril resulta relevante al considerar las emociones que comienzan a aflorar en los recuerdos y experiencias de viaje (Riquelme, 2016). La historia del ferrocarril comprende una parte fundamental de la consolidación y construcción del Estado nación. Por consiguiente, la influencia de este medio de transporte aporta tanto en la gestación del paisaje como en la planificación territorial, aspecto que lo convierte en un objeto revelador de los diversos momentos de la historia conformados por disímiles prácticas de organización política y administrativa del naciente Estado.

Imagen 2. *Ferrocarril de carga en Renaico*



Fuente: Elaboración propia

Existe un relevante y acucioso trabajo realizado por diversos investigadores en torno al papel del ferrocarril en Chile, en los cuales se retratan realidades locales y nacionales ancladas en perspectivas históricas, sociológicas y arquitectónicas conducentes a describir y analizar aspectos como el impacto de la infraestructura ferroviaria en la planificación de las ciudades; los diversos procesos políticos y sociales que emergieron en la consolidación del Estado-nación; la generación del territorio; la emergencia del espacio urbano, y, la articulación del paisaje cultural e interurbano (Marín, 1901; Alliende, 1993; 2001; Rodríguez, 2003; Verniory, 2005; Guajardo, 2007; Ortega, 2016; Barrientos, 2008; Ortega, 2013; Urzúa, 2015; Riquelme, 2017b). La mayoría de estos trabajos enfatiza en las transformaciones sociales de diversas épocas de la historia respecto al papel del ferrocarril en la construcción de las ciudades, planificación urbana y sentimientos de añoranza ferroviaria. No obstante, se detectó un campo de vacancia académica respecto a los estudios de carácter sociológico sobre aspectos materiales e inmateriales del patrimonio ferroviario a partir de la configuración territorial en Chile.

La industria del ferrocarril comienza a tomar vida cuando los actores sociales revitalizan, activan y reproducen, a través del lenguaje y las prácticas sociales, la extensa y compleja trama ferroviaria (Ortega, 2013). Los fierros renuncian a su condición de objetos inanimados que transportan material de carga y personas, cuando la capacidad humana transforma aquellos fierros en elementos constitutivos de sus actividades cotidianas, he ahí el primer diálogo entre lo material e inmaterial, proponiendo así dinámicas del paisaje cultural. La puesta en valor del ferrocarril no reside exclusivamente en su majestuosa maquinaria, más bien se relaciona con las actividades tradicionales que emergen en las comunas, y que continúan activas desde el papel del ferrocarril.

En consecuencia, surgen algunas interrogantes que serán desarrolladas en el transcurso de la investigación, a saber: ¿qué papel, a nivel simbólico, identitario y comunitario, juegan los habitantes de las comunas por donde circula el ferrocarril de La Araucanía en la revitalización del patrimonio ferroviario? ¿qué elementos sociológicos y arquitectónicos constituyen el patrimonio ferroviario de la región en el presente siglo? ¿qué aspectos socioculturales y económicos influyen en la generación de una ruta turística patrimonial que opte por preservar y revitalizar el ferrocarril y su potencial como objeto móvil de relevancia histórica? ¿cómo es la experiencia de viaje y movilidad de los habitantes que utilizan el ferrocarril como dispositivo de transporte para acceder a los lugares de frecuentación cotidiana? ¿de qué manera el patrimonio ferroviario y el turismo contemplan rutas pasadas y presentes en la generación de múltiples itinerarios?

Referencias bibliográficas

- Alliende, M. (1993). *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago: Pehuén.
- _____(2001). "La construcción de los ferrocarriles en Chile. 1850-1913". *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 5, 43-161.
- Barrientos, J. (2008). "El ferrocarril y la responsabilidad civil en Chile. Indemnización de los daños causados por incendios (1857-1902)". *Cuadernos de Análisis Jurídicos. Colección Derecho Privado*, 5, 55-69.
- Cejudo, R. (2014). "Sobre el valor del Patrimonio Cultural Inmaterial: una propuesta desde la ética del consumo". *Dilettama*, 14, 189-199.
- Delgado, M. (2006). "Sobre antropología, patrimonio y espacio público". *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 10, 49-66.
- Flores, J. (2012). "La Araucanía y la construcción del sur de Chile, 1880-1950. Turismo y vías de transporte". *XII Coloquio Internacional Geo crítica*.
- Guajardo, G. (2007). *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles/Universidad Nacional Autónoma de México.
- Marín, S. (1901). *Estudio de los ferrocarriles chilenos*. Santiago: Cervantes.
- Ortega, A. (2013). *Rieles que unen. Patrimonio ferroviario y configuración del paisaje cultural urbano del Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo (1905-2013)* (tesis posgrado). Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Ortega, J. (2016). *120 minutos en la estación: la fantástica historia de viajar al sur de Chile en tren*. Los Ríos: Fértil Provincia.
- Riquelme, H. (2016). *El ferrocarril de La Araucanía: ¿patrimonio móvil?*. Ponencia Presentada en VIII Jornadas de Investigación en Antropología Social Santiago Wallace, Buenos Aires, Argentina.
- _____(2017a). Transformaciones sociales en la historia reciente del Ferrocarril de La Araucanía (Chile). Patrimonio material e inmaterial durante el periodo 1990-2015. Ponencia presentada en XVIII Congreso Colombiano de Historia, Medellín, Colombia.
- _____(2017b). *Entre viajes y fierros. Movilidad cotidiana y espacios de vida de usuarios del ferrocarril de La Araucanía* (Tesis doctoral para optar al grado de Doctor en Ciencias Sociales). Universidad Nacional de General Sarmiento e Instituto de Desarrollo Económico y Social, Buenos Aires. Argentina.
- Rodríguez, C. (2003). *Casa de trenes. Estaciones*. Victoria: Intercomuna.
- Urzúa, C. (2015). "Recursos turísticos y patrimonio ferroviario. El caso del ferrocarril trasandino chileno. Identificación, caracterización y evaluación". *Gestión Turística*, (23), 09-33.
- Thomson, I. (2002). "El debate entre las bondades de la tecnología americana e inglesa en los ferrocarriles estatales chilenos de la década de 1870". *Historia (Santiago)*, 35, 409-424.
- Verniory, G. (2005). *Diez años en Araucanía 1889-1899*. Santiago: Pehuén.