



Desde la arquitectura, la memoria y la divulgación, tres libros revisitan la vida que se generó alrededor de la línea del tren: dinámicos sistemas que marcaron una cultura en las regiones de Valparaíso, O'Higgins y el Maule.

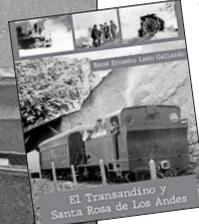
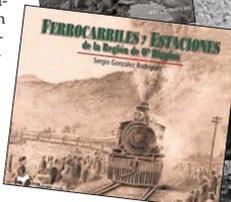
ÍÑIGO DÍAZ

Primero fue la estación de Rancagua, que se construyó en 1859. Los viajeros de la primera clase disponían de 20 minutos para almorzar en un famoso restorán contiguo al recinto. En 1861 la línea llegó a Requínoa y en 1862 a Pelequén y San Fernando. El camino de lo que Vicuña Mackenna había denominado "despliegue civilizador" ya estaba trazado.

"Son las estaciones más antiguas del 'ferrocarril del sur', que era todo lo que se situaba entre la Estación Central y la de Puerto Montt. La de Rancagua marca la conexión que la Región de O'Higgins tuvo en los cuatro puntos cardinales con los ramales a Coltauco y a Sewell, en la cordillera", dice el investigador Sergio González Rodríguez, autor de un nuevo libro sobre los sistemas ferroviarios del país.

"Ferrocarriles y estaciones de la Región de O'Higgins" (Ricaaventura) recorre estación por estación, con descripciones y más de 250 fotografías históricas contrastadas con las actuales, recuperando así el mapa del ferrocarril longitudinal y sus cuatro ramales. "El sistema tiene 57 estaciones y se encuentra en estado de deterioro medio: algunas, como la de San Francisco de Mostazal, son un ejemplo de recuperación, pero otras, como la de Chimbarongo, son casos

La reimaginación de la era del ferrocarril chileno



La locomotora Stay N°18 en la estación La Junta, hacia 1942. En la altura se observan los capachos del andarivel que bajaba el concentrado de cobre. El ferrocarril minero de Rancagua-Sewell marcó una época en la red de tendidos.

negativos de abandono. También el ramal a Pichilemu, que la gente utilizaba para ir a la playa. Está totalmente derruido", dice González Rodríguez.

LAS CUATRO ESTACIONES

Desde otro ángulo, pero observando la misma situación de un patrimonio tan extenso y decisivo ahora desaparecido, Ediciones UC presenta "Reimaginar el paisaje ferroviario". Es una publicación de corte académico perteneciente a la Colección Patrimonio de esta editorial. Se centra en el ferrocarril de la Región del Maule y no solo analiza la infraestructura de sus seis monumentos históricos, sino que también trabaja con su planimetría completa, desarrollada por el Centro del Patrimonio Cultural UC.

Son cuatro estaciones y dos puentes históricos, uno de albañilería y arcos de medio punto, sobre el río Pangue (1880), y otro de estructura metálica e ingeniería francesa, sobre el río Maule (1885). "El libro es resultado de este proyecto de investigación. Desarrollamos las elevaciones y plantas, con cortes longitudinales y transversales, de esos puentes y de las estaciones de Teno, San Rafael, Villa Alegre y Perquillauquén", señala Santiago Canales, uno de los editores de este libro con 15 autores.

"Para cualquier proyecto que quiera recuperar este patrimonio, lo primero que se requiere son los planos. Quizás vuelva o quizás no, pero no se puede

negar que existe. Nuestra hipótesis era la correcta, porque esas planimetrías ya se han utilizado para estaciones: hace poco la de Teno se quemó y las obras de emergencia se basaron en los planos que entregamos a los municipios", define.

Y más de 20 años de trabajo le tomó al historiador regional René León Gallardo reunir los antecedentes, documentos y fotografías que hoy están en su libro "El Transandino y Santa Rosa de Los Andes". En 900 páginas, se recorre la historia de ese trazado ferroviario de trocha métrica, considerado el más complejo de la historia en Chile dadas sus características.

Inaugurado en 1910, su construcción tomó 25 años, con una línea que se elevaba hasta cerca de los 3 mil metros de altitud. El gran tren que cruzaba la cordillera, uniendo las ciudades de Los Andes y Mendoza, dejó de operar definitivamente en 1984.

ARCHIVO RICAVENTURA