

Fecha: 30-05-2022
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Cuerpo A
 Tipo: Actualidad
 Título: Memorias, archivos e imágenes: un patrimonio ferroviario que se desintegra

Pág.: 8
 Cm2: 643,3

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida



Lo que una vez fue la estación Maule (1874). "Me da pena como están todas deterioradas", dice José Belarmino, de 80 años, ex trabajador en la estación.



Un ejemplo de restauración valedera es la estación de San Francisco de Mostazal (1861), que hoy está dedicada a uso comunitario y cultural. Los edificios recuperados son, sin embargo, la minoría de los casos identificados por Trenzando.

Memorias, archivos e imágenes: un patrimonio ferroviario que se desintegra

Investigaciones acerca de la red vial que desde los años 70 sufrió una muerte lenta dan cuenta del valor que significó el tendido en la identidad chilena. Sus resultados están disponibles en una plataforma web y un libro.

INIGO DÍAZ

La evidencia del antes y el después habla por sí sola. Hace un siglo el país estaba unido por las líneas de un ferrocarril a plena marcha entre Iquique y Puerto Montt, a través de cuatro mil kilómetros de tendido, 14 sistemas ferroviarios conectados y unas 200 estaciones desplegadas por el territorio.

Hoy ello no es más que un recuerdo del que aún quedan testimonios, la mayoría vestigios, por no decir ruinas, como en el triste caso de la estación de Maule. Ese edificio parece víctima de un bombardeo, mientras que en la de Millantú, cerca de Los Ángeles, solo se observa un radiar invadido por malezas.

"El ferrocarril generó una identidad colectiva y fue gatillante del concepto de comunidad nacional. Lo ferroviario va más allá de la estructura de rieles", dice Daniela Gutiérrez, directora de Trenzando, fundación que ha trabajado en el rescate de una serie de estaciones para su reutilización como espacios comunitarios. "Las vías fueron la cadena que amarró al país y sus estaciones impulsaron comunidades: la gente vivía alrede-

dor de ellas; las personas se conocían en los viajes; se generaba contacto entre esas localidades, algunas con alto nivel de aislamiento, que justamente nacieron a partir del ferrocarril", agrega.

Desde este fin de semana consagrado al patrimonio cultural, una amplia investigación realizada por Trenzando, con el apoyo del Centro de Patrimonio UC, se encuentra disponible en la plataforma ArchivoFerroviario.cl, un proyecto que contó con financiamiento del Fondo de Patrimonio.

MAR Y CORDILLERA

Allí se despliega un registro y catastro de 62 estaciones ubicadas entre las regiones de Valparaíso y Biobío, donde se expone su historia como edificios, su memoria —a partir de conversaciones con personas vinculadas a las estaciones—, fichas técnicas, fotografías actuales y su estatus. Este último acápite es determinante: la mayoría de las estaciones, desde luego, se encuentra en estado de desintegración: 27 ya son inexistentes y otras 18 están en deterioro.

"A pesar de que varias de ellas están declaradas Monumento Histórico, se

encuentran muy dañadas y en estado de abandono. A partir de ahora, el Archivo Ferroviario busca convocar a las comunidades para reunir más documentación y centralizarla en esta plataforma digital, que cuenta con varios filtros de búsqueda de datos.

Y su objetivo es facilitar la entrega de información para proyectos que busquen poner en valor este patrimonio", dice Gutiérrez.

En paralelo al Archivo Ferroviario en línea, otra investigación sobre la red vial encabezada por Sergio González Rodríguez será publicada en agosto. Es el quinto libro de una saga autoral que observa los sistemas y sus estaciones —o lo que va quedando de sus estaciones— a lo largo del país.

El libro "Ferrocarriles y estaciones de la V Región de Valparaíso" (Ricaaventura, \$26.000) sucede a trabajos suyos iniciados en 2018 sobre la Estación Central, el ferrocarril Valdivia-Antilhue-Orsorio, y las estaciones de los sis-

temas viales en las regiones Metropolitana, de Coquimbo y de Atacama.

"El de Valparaíso es el sistema más complejo de todos, pues se trata de una región de mar y cordillera, que incluye el Trasandino, el ferrocarril a San Antonio, el de San Felipe a Putaendo o el ramal de San Pedro a Quintero, aún en uso como carga hasta la refinera de Ventanas. Son nueve ferrocarriles y 90 estaciones allí", dice González Rodríguez.

Ese estudio observa, por ejemplo, la recuperación del sistema de Valparaíso a Limache, actualmente en servicio como el Merval. "Más allá del valor como transporte, lo que se hizo allí fue eliminar la identidad que tenían las estaciones en las localidades. Se perdió todo el significado al desnaturalizarlas y sustituirlas por una matriz de andén de metro. Quilpué, Villa Alemana o Peñablanca son hoy la misma estación", dice. "Lo funcional se impuso por sobre lo histórico y patrimonial. Las estaciones originales ya no existen, fueron

abandonadas o destruidas, como en el caso de Quillota", agrega.

Con todo, tanto los registros de Sergio González Rodríguez como el archivo de Trenzando junto al Centro de Patrimonio UC identifican casos de estaciones que han logrado sobreponerse a su destino, con restauraciones científicas y nuevos programas en sus espacios. En Salamanca se realizó un magnífico proyecto municipal de recuperación y hoy el espacio es utilizado como centro cultural, del mismo modo que la gran bodega perteneciente a esa desaparecida estación de Quillota.

Un gestor cultural independiente está llevando a cabo la recuperación de la estación de Las Coimas, en el subramal de San Felipe a Putaendo, para convertirla en la biblioteca de la localidad. La mítica estación de Caldera, de 1852 y la más antigua de Sudamérica en pie, es hoy un centro comunitario donde se realizan desde exposiciones y funciones de cine a ferias de emprendedores, y San Francisco de Mostazal, que había sido destruida en un 70 por ciento por el terremoto de 2010, es uno de los ejemplos de cómo un edificio de 150 años puede recuperar su prestancia.

