

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

**Movilidad ferroviaria y arraigo territorial:
memorias y roles sociales de los trabajadores del
tren en el centro sur de Chile**

Railway mobility and territorial roots: memories and Social Roles of train workers in south-central Chile

HERNÁN RIQUELME BREVIS

Universidad Autónoma de Chile, Chile

ALEJANDRO VALLINA

Universidad Autónoma de Madrid, España

RESUMEN A partir de un enfoque cualitativo, se desarrolló una investigación orientada a las experiencias de trabajadores ferroviarios de las regiones Maule, Biobío y Araucanía con el objetivo de analizar cómo los funcionarios se vuelven actores clave en la promoción y planificación ferroviaria, dando cuenta de su influencia en el funcionamiento del tren y su percepción respecto al patrimonio ferroviario en movimiento en la zona Centro Sur de Chile. Dentro de los resultados destacan una tradición ferroviaria vinculada a aspectos biográficos, como cierta existencia de una herencia laboral y aptitudes profesionales idóneas para el trabajo en trenes; la identificación de un rol social ferroviario vinculado a la movilidad de personas de zonas mayoritariamente rurales; el papel del ferrocarril en relación con los territorios y la existencia de un patrimonio ferroviario sostenido por las comunidades, su memoria y arquitectura ferro-



Este trabajo está sujeto a una licencia de Reconocimiento 4.0 Internacional Creative Commons (CC BY 4.0).

viaria. Se concluye que el ferrocarril es un medio de transporte fuertemente arraigado en la cultura y la economía de la zona de estudio, la importancia de los funcionarios en la promoción del patrimonio ferroviario y la necesidad de revitalizar de manera integral el ferrocarril en las regiones de estudio.

PALABRAS CLAVE Patrimonio ferroviario; paisaje; historia local; memoria; ciudad intermedia.

ABSTRACT Using a qualitative approach, a study focused on the experiences of railway workers in the Maule, Biobío, and Araucanía regions was developed. The objective was to analyze how these workers become key actors in railway promotion and planning, highlighting their influence on railway operations and their perceptions of railway heritage in motion in south-central Chile. The results highlight a railway tradition linked to biographical aspects, such as a certain heritage and professional skills appropriate for working on trains; the identification of a railway social role linked to the mobility of people from predominantly rural areas; the role of the railway in relation to territories; and the existence of a railway heritage sustained by communities, their memory, and railway architecture. The conclusions are that the railway is a means of transport deeply rooted in the culture and economy of the study area, the importance of railway workers in the promotion of railway heritage, and the need to comprehensively revitalize the railway in the study regions.

KEY WORDS Railway heritage; landscape; local history; memory; intermediate city.

Introducción

En el contexto de las experiencias de movilidad cotidiana, los dispositivos de transporte desempeñan un papel central como catalizadores de desplazamientos humanos y del traslado de objetos, pero también como espacios que albergan historias colmadas de una inmensa tradición cultural propia de los territorios.

A nivel global, el ferrocarril se posiciona como un medio de transporte trascendental en la generación de progreso, desarrollo tecnológico y conectividad. Ejemplo de ello es el rol del tren y sus rutas, tanto en el transporte cotidiano como en la creación de oficios, asentamientos humanos y vida social. En este sentido, el ferrocarril no debe comprenderse solo como una infraestructura técnica de enlace, sino como un agente geográfico activo que reconfigura las distancias relativas y produce nuevas

territorialidades en las regiones que atraviesa. El tren no solo organiza flujos, sino que contribuye a estructurar territorialidades, jerarquizar espacios y modelar paisajes culturales en constante transformación.

A mediados del siglo XIX, Chile, país que por ese entonces observaba Europa y Norteamérica como modelos de transporte ferroviario a seguir, comienza a generar una progresiva política de funcionamiento de trenes de norte a sur. Los procesos arquitectónicos, infraestructura ferroviaria, zonas de operación y creación de rutas han sido ampliamente registrados (Guajardo, 2007; Marín, 1901; Verniory, 2017), aportando de manera considerable a la historia de los trenes en Chile.

De esta forma, la contribución del ferrocarril en Chile no queda reducida a la movilidad socioespacial. Más bien, su potencialidad radica en diversas aristas que influyen en su tratamiento como residuo del patrimonio industrial, pero también como un vector de desarrollo cultural, social y económico. Este eje, vinculado al patrimonio ferroviario, dialoga con la percepción que tienen los funcionarios del ferrocarril, construyendo una retórica cotidiana sobre el tren y su relación con las diversas actividades diarias efectuadas por los usuarios.

A partir de una investigación cualitativa, se recogió la experiencia de funcionarios de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), considerando los servicios Temuco-Victoria, Laja-Talcahuano y Constitución-Talca, lo que implica un área de estudio enfocada en la zona Centro Sur del país como espacio geográfico con alta tradición ferroviaria. El objetivo de la investigación es analizar la percepción de los funcionarios de EFE como actores clave en la promoción y planificación ferroviaria, dando cuenta de su influencia en el funcionamiento del tren y su percepción respecto al patrimonio ferroviario en movimiento en la zona Centro Sur de Chile. Para ello, se realizaron entrevistas semiestructuradas a funcionarios de EFE de los tres servicios ya mencionados durante los años 2024 y 2025, lo que implicó viajar en ferrocarril y establecer contacto con informantes clave. Estas travesías funcionaron también como una forma de lectura del territorio, en línea con la tradición geográfica de observación directa del paisaje y las prácticas espaciales.

En términos concretos, el artículo se compone de cuatro secciones, además de la introducción. La primera desarrolla una discusión conceptual sobre patrimonio ferroviario y sus aperturas epistemológicas. La segunda explica la metodología utilizada y los procedimientos efectuados. En la tercera se presenta la discusión de resultados de la investigación, considerando tres ejes analíticos, a saber: tradición ferroviaria, rol social ferroviario y patrimonio ferroviario. Finalmente, se entregan comentarios de cierre que permiten proyectar la investigación, dialogar con políticas públicas y reforzar el área patrimonial en territorios no metropolitanos.

1. Moviendo los estudios ferroviarios en la zona Centro Sur de Chile. Discusión conceptual sobre patrimonio ferroviario y sus aperturas epistemológicas

Los estudios relacionados con el patrimonio ferroviario encuentran estrecha relación con el patrimonio material industrial; de ahí emerge su derivación primigenia. Así, para Menéndez y Cuéllar (2017) son significativos los bienes provenientes de la estructura ferroviaria como estaciones, locomotoras, líneas férreas y vagones, que terminan por construir el paisaje visual de los territorios (Ferrari y Martinelli, 2024; Toledo, 2024). De manera similar, existe una vertiente investigativa ocupada del resguardo y conservación del patrimonio ferroviario material (Booth, 2024; Martínez-Corral, et al., 2022; Meira da Silva et al., 2021; Riquelme et al., 2020), que aporta a la perspectiva del patrimonio ferroviario.

De igual modo, para los estudios vinculados al patrimonio ferroviario inmaterial—donde las subjetividades humanas se tornan fuente de investigación—emergen actores clave que dan vida a los objetos ferroviarios inanimados (Leiva y Díaz, 2020; Riquelme y Oyarce, 2019; Riquelme y Lazo, 2019) como trabajadores de ferrocarriles, usuarios o habitantes de los territorios. Esta vertiente del patrimonio ferroviario se vincula con lo propuesto por García-Canclini (1999), quien sostiene que el patrimonio cultural refleja la unión entre aquellos/as que comparten bienes o actividades cuya significancia genera fuertes vínculos en múltiples comunidades.

Asimismo, Torres (2013) sostiene que la historia ferroviaria vinculada con la infraestructura se vuelve parte de la identidad y la memoria de los territorios, que en el caso nacional está fuertemente atravesada de norte a sur y de cordillera a mar por la inserción del ferrocarril para propulsar la conectividad, la soberanía, la vigilancia y la movilidad de personas y objetos (Guajardo, 2007).

En consecuencia, se define el patrimonio ferroviario como la mixtura entre lo material e inmaterial, promoviendo la infraestructura ferroviaria desde una óptica arraigada tanto en los objetos como en lo testimonial desde la memoria de la sociedad, que pone en valor los residuos ferroviarios tangibles (Guerrero, 2017; Riquelme et al., 2019; Silva, 2022). Se debe comprender la memoria como aquel proceso que encarna lo subjetivo e intersubjetivo en estrecha relación con marcos institucionales, dando paso a recuerdos permanentes que tienden a pensarse en clave conflicto y oportunidad (Jelin, 2021).

Cabe destacar que en Chile durante la última parte del siglo XIX y fines del siglo XX, los ferrocarriles tuvieron alto protagonismo en el desarrollo territorial, político y económico (Booth, 2024; Guajardo, 2007; Guajardo y Moreno, 2019; Thomson & Angerstein, 1997; Marín, 1901). Esta realidad, fomentada por el desarrollo industrial ferroviario de aquel entonces a nivel mundial (Abhishek et al., 2014), permitió que los diversos gobiernos de turno propulsaran la creación de ramales, asentamientos humanos y desarrollo comercial a medida que el ferrocarril irrumpía en la geografía.

Sin embargo, durante la dictadura militar comienzan a observarse los primeros efectos de la privatización del servicio, realidad que termina por impactar en la política de concesiones y en el creciente rol de las empresas privadas, que se hacen cargo de los servicios ferroviarios por esos entonces fuertemente reducidos (CEPAL, 2000), generando que en la actualidad exista un servicio ferroviario público de pasajeros altamente precarizado.

Respecto al vínculo existente entre el ferrocarril en su rol fundacional como medio de transporte, la caracterización de la historia de los territorios desde las transformaciones cotidianas y la conformación del paisaje visual cobra relevancia: el papel de lo ferroviario como catalizador de las dinámicas patrimoniales de la historia nacional. En este sentido, su carácter móvil permite observar las transformaciones que se han experimentado con el transcurso del tiempo, ergo, epistemológicamente ha pasado de pensarse como un medio exclusivo de transporte a estudiarse como un objeto patrimonial en movimiento por diversas disciplinas de las ciencias sociales y humanidades (Riquelme et al., 2020; Sandoval, 2022; Vecchio, 2021), que observan un campo de estudio en este dispositivo a partir de la interrelación con las percepciones, historias de vida, generación de habitar y las emociones de personas que en su cotidianidad han desarrollado diversas actividades y prácticas al alero del ferrocarril.

Asimismo, el paisaje, como categoría emergente de las movibilidades ferroviarias, según Álvarez (2010), es comprendido como el territorio visible, donde la percepción que tienen las personas respecto al ambiente influye en las vivencias, como también en las zonas territoriales desde miradas subjetivas, las cuales inciden en las representaciones culturales. De esta forma, el paisaje se siente y es sostenido como detonante para entender cómo esas sensaciones penetran en la corporalidad humana (Iranzo, 2008). Desde la geografía del paisaje, estas percepciones se traducen en configuraciones visibles que articulan memoria, movilidad y territorialidad, especialmente útiles para comprender la inserción del ferrocarril en contextos interurbanos.

Desde una perspectiva similar, Suden (2022) plantea que la relación entre el territorio y el patrimonio es crucial para comprender la evolución espacial, temporal y cultural de las sociedades, donde el patrimonio va íntimamente relacionado con el paisaje que lo alberga, es decir, se valoriza altamente el papel que juegan las personas y los elementos relacionados en un espacio particular.

En efecto, el territorio conjuga diversas expresiones de poder que dan cuenta del desarrollo patrimonial; a la par, interesa la comprensión del paisaje, que se torna cambiante para dar cuenta del patrimonio territorial más allá de los objetos icónicos, y es precisamente en este punto donde el paisaje se define a partir de los elementos naturales y culturales que configuran diversas realidades (Suden, 2022). En una línea similar, se percibe el paisaje como una concepción integral, es decir, desde la particularidad histórica, pero también desde elementos geohistóricos, que permiten abarcar

la totalidad de su definición (Nogué et al., 2019). Esta concepción integral permite leer el trazado ferroviario como un palimpsesto geohistórico, donde las capas de modernización industrial y las huellas del abandono actual dialogan en la configuración del paisaje cotidiano de la zona Centro Sur.

Por todo lo mencionado, una de las contribuciones del nuevo paradigma de la movilidad (Urry, 2002) implica una visión amplia para comprender los dispositivos de transporte, ya sea como enfoque u objeto que capta las experiencias y prácticas de una sociedad global, interconectada y en pleno auge tecnológico, ahondando en cómo, por qué y con quién se mueven por diversos lugares los habitantes de los territorios.

El nuevo giro de los estudios vinculados a la movilidad de personas, objetos e ideas comienza a tomar fuerza con los aportes de Urry (2002) y Urry y Sheller (2006), en la primera década de los años dos mil. Si bien a comienzos del siglo XX se desarrollaron interesantes trabajos centrados en las actitudes, experiencias y formas de comprender las ciudades, el nuevo paradigma de la movilidad pone en el centro de análisis la compleja red de movilidades que se gesta en relación con objetos, ideas, personas y prácticas (Sheller y Urry, 2018). Este giro es particularmente relevante para la geografía, que ha incorporado la movilidad como dimensión analítica que permite observar cómo los desplazamientos producen espacio, paisaje y experiencia.

En una línea similar, nutriéndose de la movilidad cotidiana, las movilidades ferroviarias ahondan en las transiciones interurbanas de los paisajes, considerando las experiencias de viaje en los territorios más allá de las tradicionales y dicotómicas lógicas rurales y/o urbanas (Riquelme y Oyarce, 2019), que ciertamente inciden en los modos de vivir y el habitar según los territorios locales.

Siguiendo a Jirón e Imilan (2018), la movilidad implica ir más allá del desplazamiento de un punto a otro en el espacio-tiempo para desarrollar las actividades diarias, tornándose vital en la organización de la vida social contemporánea. Asimismo, la movilidad como objeto de estudio implica estudiar las infraestructuras de transporte o la planificación urbana, mientras que la movilidad como enfoque se centra en las prácticas cotidianas y en el movimiento (Jirón e Imilan, 2018). En síntesis, la cierta vacancia en el ámbito nacional y latinoamericano en torno a movilidad y patrimonio ferroviario desde una mirada urbana e interurbana abre un relevante campo de análisis para comprender aspectos vinculados al paisaje, la territorialidad y el desarrollo patrimonial como elementos centrales de la vida cotidiana de las personas.

2. Metodología

2.1. Contexto

Los servicios de pasajeros de trenes analizados corresponden a las regiones Maule, Biobío y Araucanía. Estas regiones se caracterizan por una tasa de pobreza multidimensional entre el 14% y el 20% (Maule 15%, Biobío 14% y Araucanía 19,8%). La selección de estas regiones permite un análisis a escala regional y microlocal, capturando la diversidad de paisajes chilenos, que van desde el secano costero hasta la depresión intermedia, donde el tren actúa como el principal articulador de la red de ciudades intermedias y asentamientos rurales aislados.

Según EFE (2023), el servicio Laja-Talcahuano considera 88 kilómetros pasando por “Talcahuano, Concepción, Hualqui, San Rosendo, Laja. Realiza paradas en las 22 estaciones que se ubican en este tramo que incluye las provincias de Concepción y Biobío” (p. 17). El servicio Victoria-Temuco considera 65 kilómetros y une “pequeñas localidades rurales que se encuentran relativamente distantes de la carretera 5 Sur (entre 2 y 5 km) como es el caso de Pillanlelbún, Quillem y Púa” (p. 18). Respecto al servicio Constitución-Talca, que opera con un buscarril del año 1961 en 88 kilómetros, EFE (2023) sostiene:

El Ramal Talca- Constitución opera desde el 13 de agosto de 1892, pero fue recién el año 1915 cuando quedaron unidas la ciudad de Talca y Constitución [...], conectando localidades aisladas donde sus habitantes solo tienen este transporte público para llegar al centro de la ciudad. Por este motivo, es que este medio cuenta con un subsidio especial por el Ministerio de Transporte. El Ramal cuenta con 11 detenciones (p. 28).

En dichas zonas de estudio se contempló incluir a funcionarios EFE de tres regiones de la zona Centro Sur. Algunos de los criterios de inclusión se relacionaron con poseer un año o más de antigüedad en la empresa, tener una conducta laboral intachable respecto a sus funciones, poseer conocimiento técnico sobre los trenes y residir en alguna de las regiones de estudio. Una vez aplicados estos criterios, las labores de los participantes en EFE fueron: coordinador de gestión patrimonial, profesionales del área de ingeniería, coordinador ambiental, telecomunicaciones, jefes de zona, personal de relaciones comunitarias y ayudantes de maquinistas.

Con el propósito de comprender las experiencias de las y los funcionarios de los servicios señalados, se optó por una investigación de carácter cualitativo. Escoger este tipo de metodología implica avanzar en las emociones, experiencias y sentidos cotidianos que los y las participantes experimentan a partir del papel del ferrocarril en su vida cotidiana (Fernández y Bardales, 2024; Quevedo et al., 2023). Para garantizar el papel que cumple la sociedad en otorgar una carga patrimonial a un medio

de transporte histórico como el ferrocarril, resulta fundamental utilizar un enfoque cualitativo, debido a su potencial para dar voz a las personas, considerando las experiencias de vida laboral y su relación con la puesta en valor de los servicios de pasajeros de la zona Centro Sur.

Cabe señalar que la investigación explora el patrimonio ferroviario y cómo se ha visto afectado en lo que respecta a su revitalización, recuperación y puesta en valor durante las últimas cinco décadas debido a factores políticos, económicos y culturales, que han impactado de manera desfavorable en el reconocimiento social y la movilidad humana en este dispositivo. No obstante, los funcionarios EFE reconocen la relevancia de los trenes en la vida social y cultural de los territorios.

2.2. Técnicas de investigación y participantes

Se realizaron doce entrevistas semiestructuradas a funcionarios de EFE durante los meses de mayo de 2024 a enero de 2025. Cabe señalar que se dejó de entrevistar cuando se generó saturación de información, proceso de sistematización que se caracteriza por la repetición de ideas por parte de los entrevistados, donde no existe nueva información que aporte a los objetivos de la investigación. La entrevista semiestructurada es una técnica de investigación que, según Babativa et al. (2024), se caracteriza por ser una herramienta capaz de recoger datos a través de un diálogo profundo, individual y contextualizado. La información recabada suele ser precisa mediante una conversación organizada a través de una pauta de preguntas flexibles.

Por un lado, las preguntas formuladas en la entrevista se relacionan con las funciones en la empresa, el rol social del tren, el vínculo tren-comunidad, la recuperación del patrimonio ferroviario y las actividades cotidianas en la empresa. Por otro lado, las entrevistas tuvieron en promedio una duración de cincuenta minutos y se realizaron en las oficinas de funcionarios, por videollamadas y en las estaciones. Cabe señalar que los informantes clave fueron fundamentales para establecer contacto con otros potenciales participantes. En efecto, se utilizó el muestreo de bola de nieve, que consiste en que los propios participantes colaboren en encontrar a potenciales y nuevos participantes para la investigación, ampliando el número de sujetos de estudio (Hernández et al., 2014). Debido a que el perfil de los participantes resultó demasiado específico, se optó por este tipo de muestreo.

2.3. Procesamiento de la información

Con el objetivo de organizar la información obtenida en las entrevistas, se optó por categorizar aspectos sustanciales del objetivo de la investigación. En este sentido, emergieron tres aspectos clave: tradición ferroviaria, rol social ferroviario y patrimonio ferroviario.

La primera categoría (tradición ferroviaria) se relaciona con los vínculos afectivos, hereditarios y socioculturales que conllevan interés por actividades del tren en la vida laboral y social de los participantes. La tradición ferroviaria trasciende aspectos sanguíneos para instalarse como un mecanismo identitario que involucra actividades sociolaborales actuales entre los participantes de la investigación.

La segunda categoría (rol social ferroviario) se define como aquellas prácticas sociales, económicas y culturales que despliega el tren en los territorios más allá de su rol inherente para permitir la movilidad de pasajeros de un punto a otro en el espacio. Esta categoría se vincula a la potencialidad de este dispositivo de movilidad en la vida social, considerando las actividades humanas que emergen desde la figura del tren, el papel del tren en la inclusión socioespacial de los habitantes y los vínculos sociales que se originan desde el tren.

La tercera categoría (patrimonio ferroviario) implica la percepción que tienen los funcionarios respecto al tren como un objeto histórico que aúna los elementos arquitectónicos vinculados a la promoción y valoración estética con el discurso y la práctica antropológica, que revitaliza y asocia el tren como un medio de promoción del progreso cultural y económico de los territorios.

Estas categorías emergen de la relación entre la teoría alusiva a la temática y los hallazgos durante el trabajo de campo, y se construyeron considerando tanto la literatura relevante sobre la temática como el discurso de los participantes.

2.3. Aspectos éticos

Respecto a los aspectos éticos de la investigación, se utilizó un consentimiento informado para cada entrevistado. En dicho documento se explica el propósito de la investigación, el resguardo de la información obtenida, la confidencialidad de los datos obtenidos y la posibilidad de anonimizar la información. Además, dicho documento contiene toda la información referente al equipo de investigación. A la par, cabe destacar que no hubo ningún tipo de retribución económica por participar de la investigación y algunos de los participantes decidieron mantener el anonimato, lo que implicó utilizar seudónimos en ciertos casos.

3. Discusión de resultados

3.1. Tradición ferroviaria: intereses, labores y oportunidades

Los funcionarios de EFE presentan trayectorias laborales disimiles y amplias en relación con el papel del ferrocarril en sus historias de vida. En algunos casos, existe una tradición familiar vinculada a padres o abuelos que trabajaron en ferrocarriles, generando una especie de herencia de interés en los trenes (Guerrero, 2017). No obstante, existen relatos donde el tren aparece de manera casuística, es decir, por motivos vinculados a concursos públicos o contingencia laboral.

Los trabajadores entrevistados presentan un discurso orientado a la empresa como una institución relevante, histórica y con un desarrollo profesional satisfactorio. En lo concreto, su inserción en la empresa responde a un conducto regular orientado a la postulación a cargos específicos y a su posterior inserción en EFE. En este sentido, algunos de los entrevistados sostienen:

El año pasado [2023] surgió un llamado, debe haber sido por ahí por septiembre, octubre, que visualicé y que yo en ese tiempo trabajaba en el Consejo de Monumentos Nacionales, acá en la Oficina Técnica Regional del Biobío. Y me llamó mucho la atención, me pareció súper interesante como alternativa de trabajo, pensando también, sobre todo en gestión patrimonial, pero aplicada, es decir, llevar a cabo iniciativas relacionadas con la gestión patrimonial en un área interesante para mí como el patrimonio ferroviario (Cristian, Concepción).

Yo partí en el 2006, más o menos, haciendo una práctica profesional y de ahí me metí en la empresa. He tenido distintos cargos hasta llegar ahora en el 2017 acá, porque siempre laboralmente estuve en Santiago, hasta el 2017, [sic] ahí me vine a Talca por un tema de un proyecto de ver cómo descentralizar un poco la empresa y tener alguien acá que pueda atender directamente al requerimiento a nivel regional, tanto de usuarios como de los propios colaboradores de la empresa, de las distintas áreas (Jimmy, Concepción).

Entre los participantes predomina una experiencia previa asociada a rubros como transporte, obras y aspectos culturales desde una óptica netamente profesional. Este acervo técnico permite que los participantes se inserten en EFE en labores específicas, lo que implica que la empresa se desarrolle no solo en lo vinculado al transporte de pasajeros, sino también con la comunidad y su historia. Existen diversas áreas que trabajan directamente con las comunidades y sus necesidades. Al respecto, una de las entrevistadas sostiene:

El relacionamiento comunitario con vecinos, autoridades, instituciones, municipios, carabineros, colegios, todo lo que, bueno, todo lo que es [sic] organizaciones funcionales y territoriales, entonces, esa es la principal función. Y cualquier vecino...que no esté identificado con ellos, que llegue acá a la oficina o a EFE o a través de la página, que solicite información, que solicite apoyo en alguna solución de desmalezamiento, de confinamiento, entre otras cosas, falla de cruces, todo lo que es como reclamos y solicitudes que tengan que ver con la infraestructura, yo las derivo al área que corresponde (Ingrid, Talca).

Si bien el ferrocarril presenta un papel central en la conexión de habitantes de pequeñas ciudades con las respectivas capitales regionales, se abren relevantes áreas para insertar el ferrocarril como un dispositivo patrimonial, de movilidad sustentable y asociado a la historia de los territorios (Sagastume, 2016). Los entrevistados prestan diversas funciones a EFE, y esa multiplicidad de tareas responde a la actualización de las políticas de la empresa en función del entorno; no obstante, reconocen que los recursos limitados conllevan, en algunas ocasiones, la imposibilidad de abarcar denuncias e iniciativas ciudadanas.

Yo llegué a los ferrocarriles por mi papá, o sea, yo siempre lo vi trabajando en esto. En esa época viajábamos juntos a veces y nos tocaba dormir en otras ciudades. Había otra logística, la familia era importante y el trabajador más aún. Entonces fui creciendo y se dio de manera natural. Uno se cría en esto, no me veía trabajando en otra parte, pero cada vez somos menos los que heredamos lo ferroviario. ¿Me entiende? (Carlos, Temuco).

La idea de “herencia ferroviaria” representa un ideal romántico del trabajador ferroviario, propio del siglo XX (Kuntz, 2015), donde existía un legado intergeneracional y consanguíneo respecto a posibilidades de inserción en EFE y sus diversas filiales. Uno de los participantes, Carlos, al identificar un quiebre entre “los herederos y los no herederos”, abre la posibilidad de plantear las nuevas necesidades de la empresa en función, por un lado, de personal cualificado profesionalmente y, por otro lado, de funcionarios vinculados al trabajo netamente manual. Esta segunda área laboral está relacionada al funcionamiento del tren (maquinista, antiguos fogoneros, personal de línea, ayudantes de maquinistas, entre otros). Probablemente sean estos quienes presentan una riqueza del relato vinculada a la construcción de la memoria ferroviaria y su nexos con el patrimonio inmaterial. En efecto, Miguel, exmaquinista, manifiesta: “Si tú conversas con nosotros, te vamos a contar realmente cómo era la vida en los trenes. Yo conozco los ferrocarriles al revés y al derecho, conozco a todos y sé lo importante que es para las personas [...] el tren es una forma de vida y una ayuda para las personas”.

No obstante lo anterior, existen funcionarios que presentan trayectorias laborales vinculadas al transporte público, caminos o infraestructura vial previa a su vinculación con los trenes, lo que se relaciona con experticia propia del rubro y se refiere a la necesidad de modernización de EFE en el ámbito del transporte como un área multifactorial.

Mi historia comienza en Santiago. Yo soy de Concepción, me titulé acá en la U de Concepción, pero mi primer trabajo fue en Santiago, como contratista de una empresa de ingeniería que trabajaba para el Metro. Ahí trabajamos para la construcción de las líneas 6 y 3 [sic]. Estuve dos años hasta que se inauguraron las dos líneas y en el intertanto, cuando estaba terminando ya, apareció una oferta de empleo aquí en EFE, pero en Santiago. Entonces me entrevistaron, quedé seleccionado y estuve trabajando en Santiago en EFE Matriz. Soy de EFE Matriz desde hace dos años, y después salió un cupo en Concepción y volví a Concepción a trabajar (Claudio, Concepción).

Resulta relevante que las trayectorias de inserción y desarrollo en EFE sean múltiples; sin embargo, las diferencias entre el trabajo técnico (profesional cualificado) y el trabajo manual (personal de servicio) implican el desarrollo histórico del ferrocarril. A modo de ejemplo, desde los aportes del ingeniero belga Gustave Verniory, los hermanos Campbell o Emilio Chevalier, siempre existió una mano de obra no calificada que concentró un relato sumamente relevante para comprender el funcionamiento cotidiano de los trenes (Riquelme y Oyarce, 2019), que, en conjunto con la explicación oral de los profesionales dedicados al desarrollo técnico de los trenes, dan origen a las memorias e historias de vida contemporáneas de los trenes en Chile. Las experiencias laborales son relevantes para comprender los trenes en su versión más humana, considerando la experiencia de sus trabajadores.

3.2. Entre la herencia cultural y el rol social

El ferrocarril es reconocido por sus funcionarios como un objeto de alta impronta cultural, que trasciende su rol central asociado a la movilidad de personas. En este sentido, los participantes reconocen una íntima relación entre patrimonio e historia ferroviaria, realidad que implica un nexo entre el tren y los territorios (Martínez-Corral et al., 2022). Uno de los aspectos relevantes encuentra relación con la memoria, como una categoría relacionada con el patrimonio a nivel inmaterial. Los funcionarios de EFE vinculan el desarrollo del tren a nivel intergeneracional, aspecto constitutivo de los diversos momentos que atravesó la empresa a nivel de auge, caída y resurgimiento. Al respecto, los entrevistados señalan:

Creo que esa memoria todavía se mantiene, en parte, porque igual las nuevas generaciones ya nacieron con otro contexto, entonces creo que tiene esa impronta patrimonial y creo que igual estamos construyendo hoy día esa visión como para las nuevas generaciones porque igual el impulso que hoy día está teniendo el tren, la reactivación, estos esfuerzos que se están haciendo por dotar de nuevos servicios, por ampliar capacidad, por ejemplo, yo creo que también podría incidir en que las nuevas generaciones también asociaran el tren como algo propio, identitario (Cristian, Concepción).

El tren es fundamental en la historia de nuestra región, los abuelos y los nietos algo saben del tren. Lo usaron, lo vieron y lo escucharon. Todavía hay una tradición, es cosa de ver el sector de la feria [Pinto] para darse cuenta de que el tren sigue presente [...] siempre va a estar, aunque deje de funcionar (Alonso, Temuco).

El tren, como vector cultural y de movilidad humana, se relaciona con la creación de diversas localidades de la zona Centro Sur, no es casual que el tren sea el propulsor del diseño y la planificación de las ciudades (Booth, 2024; Guma, 2023), lo que incide directamente en la historia económica y cultural del territorio. Esta realidad, tal como identifican los participantes, se torna piedra angular del relato y la memoria de los habitantes que observan este medio de transporte como un actor relevante en sus historias de vida.

En este contexto, Cristian afirma:

Soy nieto de ferroviario, entonces, mi papá vivió en Temuco hasta los 15 años más o menos. Mi abuelo trabajó en un oficio que era fogonero, entonces, era un oficio muy sacrificado, él tuvo, incluso, un accidente en un ojo por la manipulación, en el fondo, del carbón, del fuego. Entonces, me hizo mucho sentido también, ahora, en esta etapa de mi vida, también como trabajar acá en Ferrocarriles (Concepción).

La herencia ferroviaria estaría dada por el vínculo con el funcionamiento de los trenes, pero igualmente desde las experiencias de vida a nivel familiar y barrial. El ferrocarril, al crear ciudad, construye afectividades, labores y tradiciones que se preservan y transmiten.

Me gusta la empresa de ferrocarriles por el servicio que prestamos, y además yo tengo tíos, bueno, mi tío ya falleció por la pandemia, ferroviario, él empezó por años de chiquitito, entonces conozco el mundo de los trenes desde que había trenes a carbón, entonces conozco ese rubro. Así que aquí estoy, y es bonita esta empresa, es bueno el servicio (Viviana, Concepción).

El patrimonio ferroviario está impregnado de la valoración y percepción de las comunidades respecto al funcionamiento de un objeto interurbano que, según los participantes, da vida a categorías como trabajo ferroviario, historia local, tradición y relato intergeneracional, las cuales son percibidas como relevantes al momento de asociar el tren a la historia de vida de los funcionarios. Esta interrelación tiene su origen en la síntesis tren-comunidades. Los funcionarios comprenden el valor social del tren, por un lado, en la posibilidad de transporte de aquellos habitantes de pequeñas ciudades o localidades rurales y, por otro lado, en las tareas cotidianas que desarrollan donde el funcionamiento del tren y las necesidades de la población se unen y le otorgan un sentido actual al legado del tren.

Nosotros nos preocupamos de los habitantes de las ciudades chicas, que ellos tengan acceso también al transporte y puedan viajar para llegar a sus destinos. A muchos los conocemos, les damos preferencia en el viaje, sobre todo en verano cuando hay turistas, y tenemos una especie de registro de quienes son [...] Eso te habla del compromiso de nosotros con los usuarios (Néstor, Talca).

El ramal es porque [sic] lo que te comentaba antes, que es un servicio que tiene un subsidio por ser una zona aislada, que es el único transporte público y que le sale de cierta forma rentable justamente, socialmente, porque a la gente le sale barato el viaje y puede cumplir con todos sus trámites. Y, de hecho, gracias al tren ellos pueden mantenerse viviendo en esas localidades porque si no sería imposible que vivieran ahí en esos sectores. Socialmente cumple, totalmente (Jimmy, Talca).

Esta percepción del funcionario refuerza la idea de que el ferrocarril es un garante de justicia espacial, al mitigar el aislamiento de comunidades que, por su ubicación geográfica, quedarían excluidas de los flujos económicos y servicios básicos de las capitales regionales. Cobra especial interés el ramal Talca-Constitución como ejemplo de un servicio especialmente arraigado en los territorios rurales, donde el tren es parte del paisaje y también un instrumento para el desarrollo de las actividades cotidianas de las personas. Los entrevistados sostienen que la cercanía con los habitantes implica, en algunas ocasiones, colaborar con el envío de objetos o aportar en las necesidades de los viajeros (como realizar excepcionalmente paradas fuera de la ruta oficial por motivos de colaboración social o esperar a personas con necesidades específicas), reforzando el rol social del tren, el compromiso con el entorno y la cercanía con los usuarios, tal como afirma Néstor: “no solo es el trabajo de siempre, hay veces que toca ayudar a la vecina con alguna encomienda o esperar a alguna persona [...] son años con este servicio, la gente lo agradece y nosotros estamos comprometidos” (Talca). Este rol social se articula también con la noción de accesibilidad territorial,

uno de los pilares para analizar desigualdades espaciales y oportunidades de movilidad en regiones no metropolitanas.

El ferrocarril es observado por los funcionarios como un medio de transporte trascendental en el acceso y la conectividad de las personas, con énfasis en aquellos que viven en pequeñas ciudades, pero también como un medio de participación social, desarrollo cultural e identidad local. Para los participantes no se puede disociar el tren de la vida cotidiana de los territorios, ya que el territorio es en parte la representación del tren.

3.3. Entre lo material y lo inmaterial. El tren en la historia social y la vida cotidiana

Dentro de los hallazgos vinculados al patrimonio ferroviario existe, en primer lugar, una relevante y multifactorial construcción de la memoria ferroviaria entre los participantes. Esta realidad va de la mano con sus actividades como funcionarios EFE, pero también con la percepción que se tiene sobre el tren como mecanismo histórico de identidad intergeneracional. Al respecto, no es casual que Cristian sostenga:

Creo que esa memoria todavía se mantiene en parte porque igual las nuevas generaciones ya nacieron con otro contexto, entonces creo que tiene esa impronta patrimonial y creo que igual estamos construyendo hoy día esa visión como para las nuevas generaciones porque igual el impulso que hoy día está teniendo el tren, la reactivación, estos esfuerzos que se están haciendo por dotar de nuevos servicios, por ampliar capacidad, por ejemplo, yo creo que también podría incidir en que las nuevas generaciones también asociaran el tren como algo propio, identitario (Concepción).

En su relato destaca una percepción vinculada a la renovación por lo ferroviario, donde las labores de los trabajadores de trenes se tornan clave para mantener los servicios de trenes de pasajeros en funcionamiento (Ortega, 2022). Así, dentro de las metas de los participantes está generar cohesión social entre los habitantes de los territorios y EFE, como un mecanismo que posibilita el desarrollo cultural ferroviario. En una línea similar, se observa el tren como un objeto que permite comprender la historia local, donde la infraestructura ferroviaria es testigo del progreso de las ciudades. En este sentido, los entrevistados manifiestan:

Acá en Maule, por lo que es [el servicio] Talca-Constitución, la estación de Talca es patrimonio nacional. El Buscarril, el tren en sí es patrimonio nacional, la gente lo reconoce como tal, lo defiende como tal. Y en Chillán, lo que es Ñuble, también tiene un patrimonio, los puentes, el puente Ñuble, que es muy reconocido acá, el puente Maule también. La estación de Chillán también la reconocen como patrimonio de ellos, si bien no es un patrimonio nacional, y si uno, por ejemplo, habla con patrimonio de Chillán, de lo que es la Municipalidad o Turismo, o todos son súper abiertos. No, sí, hagamos esto, hagamos esto otro, igual acá en Maule (Ingrid, Talca).

La infraestructura ferroviaria se torna un indicador sustancial de los procesos de patrimonialización, especialmente por su aporte cultural y estético a los territorios. A la par, existen un relato oral, una tradición ferroviaria y una memoria que activa los procesos de reconocimiento y recuperación de la tradición ferroviaria. Esta labor también es reconocida e identificada por los participantes, que observan el ferrocarril como un objeto que permite nexos entre los habitantes.

Uno siempre se encuentra con alguien que los papás [sic] trabajaron en Ferrocarriles, porque por mucho tiempo fue la fuerza de trabajo de la región, tanto de Maule como de Ñuble. Entonces, sí lo reconocen como tal y nosotros como EFE también lo hacemos. Cuando pasamos la historia del tren a los niños les decimos que, si bien Ferrocarriles cumplió 140 años, la línea del tren está hace muchos años antes (Marcelo, Talca).

En segundo lugar, los participantes distinguen tres factores que inciden en la asociación del tren como un objeto con características patrimoniales: la infraestructura, el aporte cultural a los territorios y el rol de los funcionarios, especialmente los trabajadores con más antigüedad o ya jubilados. Del primer factor se puede sostener que algunas construcciones ferroviarias ya han sido declaradas monumento nacional, y otras que no cuentan con datos históricos de construcción, que permiten considerar la llegada del tren como hito fundacional de muchas comunas. Al respecto, uno de los entrevistados señala: “El complejo ferroviario de San Rosendo es algo súper característico de nuestra región, estamos trabajando para poner en valor esto. Siempre pensando en el aporte de estas construcciones a la comunidad y su cultura” (Claudio, Concepción).

La infraestructura ferroviaria, considerada elemento constitutivo del patrimonio ferroviario material, es una arista clave en las funciones y atenciones de los participantes. Al efectuar sus labores en una empresa de alta atención por el transporte de pasajeros y objetos, se resguardan las construcciones; no obstante, también consideran el inminente abandono de máquinas y estaciones, lo que implica un desafío y también un estado crítico del patrimonio material ferroviario. Dentro de los aspectos

críticos que identifican los participantes, destaca el cierto abandono de algunas estaciones y máquinas, lo que influye negativamente en el resguardo del patrimonio material. Pese a ello, existen actividades de vinculación con el medio que tienen por objetivo recuperar la infraestructura, sin embargo, uno de los entrevistados comenta: “Por más que nosotros estemos conscientes del deterioro de algunos lugares, esto escapa de nuestras manos y se requieren políticas públicas fuertes, que pongan en evidencia la necesidad del cuidado del patrimonio ferroviario como algo de todos” (Miguel, Temuco). Asimismo, otros participantes complementan:

Hay muchos vagones y piezas de trenes botadas. Estaciones que necesitan una revisión. No está bien que sigan pasando los años y nadie se haga cargo de proteger lo ferroviario. En Selva Oscura, Lautaro, Púa y Temuco se ve este deterioro, es triste porque antes esto estaba reluciente y hoy nadie se hace cargo, ninguna institución (Carlos, Temuco).

Ver los trenes que están viejitos, botados en alguna estación, retomarlos, arreglarlos, hacer actividades ahí mismo, cafetería, librería, retomar esos carros que están botados y fomentar el uso del tren y fomentar la historia del tren (Viviana, Concepción).

Respecto al aporte cultural de lo ferroviario, los participantes convergen en el papel del tren en la planificación de las ciudades y la conectividad de las comunas, lo que impactó en aspectos como ordenamiento territorial y red de transporte público, y también en entregar un rol social al ferrocarril, ya que, tal como señalaba una entrevistada “el tren llega a pequeñas comunas que si no fuera por el tren no tendrían sus habitantes cómo salir de ahí o mandar cosas a sus familiares” (Ingrid, Talca). El tren, como sinónimo de dispositivo al servicio de la comunidad, también influyó en la puesta en práctica de ciertas costumbres o tradiciones. No es casual que oficios, clubes deportivos y barrios populares emerjan al alero del ferrocarril y en los tiempos actuales sean reivindicados por los participantes. Estos espacios son intensamente considerados al momento de integrar a la comunidad y organizar actividades en conjunto entre EFE y miembros de las colectividades, ya que el tren está planificado para servir a la comunidad a nivel de desplazamientos y movilidades, pero también como un objeto que reproduce espacios de encuentros y socialización (Díaz, 2023).

Las tres categorías analizadas conforman lo que se ha denominado patrimonio ferroviario en movimiento, ya que el tren como un objeto de transporte implica una mirada centrada en su relación con los territorios a nivel cultural e histórico, volviendo su foco al transporte con características ancladas tanto en el desarrollo cultural como en la inclusión socioespacial de habitantes de pequeñas y medianas ciudades. Tradición ferroviaria, rol social ferroviario y patrimonio ferroviario, como categorías que se revitalizan en la medida en que los servicios de pasajeros tienden a reactivar-

se, posibilitan repensar el ferrocarril como un objeto romántico en el sentido de la memoria histórica, pero también necesario en tiempos donde el acceso y el derecho a la movilidad son sustanciales en sociedades con alto flujo y constante movimiento.

4. Conclusiones

Los puntos de entrada para estudiar el ferrocarril y su relación con el territorio implican considerar a todas y todos los agentes involucrados en la temática. Usuarios, habitantes y funcionarios ferroviarios se tornan actores clave en la generación de datos en un entorno determinante de experiencias y relatos que contribuyen a la generación de conocimiento patrimonial.

Las experiencias de los funcionarios de EFE envuelven miradas que dan cuenta del quehacer cotidiano, permitiendo abarcar las diversas áreas que implican tanto el funcionamiento de los ferrocarriles como la relación de EFE con las comunidades. La existencia de funcionarios encargados de áreas socioculturales es muestra del compromiso con el entorno; sin embargo, el incipiente desarrollo de políticas públicas que resguarden y recuperen el patrimonio material es una debilidad de los últimos gobiernos de turno, que no han elaborado prácticas concretas para recuperar o poner en valor añosas infraestructuras ferroviarias en la zona de estudio. Esta realidad, detectada por los participantes de la investigación, puede extrapolarse a la realidad país y es síntoma de la carencia de políticas que resguarden los patrimonios en sus diferentes ámbitos.

En las regiones de estudio se detectó que los participantes observan el ferrocarril como un medio de transporte comprometido con entregar un óptimo servicio, pero también con las características culturales y sociodemográficas de sus habitantes, especialmente en los servicios Temuco-Victoria y Talca-Constitución, que resultan de menor masividad y mayor cercanía entre usuarios y funcionarios en comparación con el tren Laja-Talcahuano. En estos servicios se detectó una interacción a nivel formativo, de escucha y de vínculos afectivos con los usuarios, que en algunos casos implica transporte intergeneracional.

Respecto a la carencia de políticas públicas encargadas de revitalizar el patrimonio ferroviario, se detectó un relato vinculado a sopesar aquel vacío histórico con planes y proyectos que tiendan a vincular a la ciudadanía e incentivar el transporte ferroviario desde la sostenibilidad y sustentabilidad. A la par, se detecta que el nacimiento segundo aire de los trenes en Chile durante los últimos años, con la reapertura de rutas de pasajeros a nivel nacional, es observado con optimismo, especialmente por el papel que tiene el tren para mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Si bien la investigación indagó en el discurso de los funcionarios, se espera que el equipo de investigación matice la información obtenida en el presente trabajo con el relato de usuarios y gestores patrimoniales para así triangular información, ampliar

la potencialidad reflexiva y generar un panorama multisectorial sobre el patrimonio ferroviario a nivel interurbano y no metropolitano.

A la par, quedan pendientes aspectos por tratar, como la histórica supremacía masculina en el rubro ferroviario o al papel del ferrocarril en la construcción del paisaje visual, que se espera que sean abordadas tanto por el equipo de investigación del proyecto como por académicos interesados en la temática.

Tal como lo han descrito las y los participantes de la investigación, los trenes para Chile son mucho más que dispositivos de transporte. Historia, afectos y vínculos socioculturales se forjan desde los trenes y su relación con los territorios, constituyendo elementos centrales del paisaje y la memoria de los habitantes de la zona Centro Sur como un ensamblaje socioterritorial donde la memoria del funcionario y la materialidad de la vía se fusionan para mantener viva la identidad de un paisaje que se resiste a la obsolescencia. Asimismo, se posicionan como mecanismo de inclusión social al permitir la movilidad cotidiana de habitantes de pequeñas localidades y medianas ciudades que no cuentan con medios de transporte privados.

EFE, como compañía histórica, implica un eslabón central en la promoción y revitalización de los trenes; no obstante, las tareas son compartidas con los gobiernos de turno y la ciudadanía, pues los trenes son objetos estratégicos que colaboran en el desarrollo económico y social del país. En tanto sistema territorial, queda patente el papel del ferrocarril en la articulación de elementos materiales, humanos y simbólicos que permiten comprender cómo se produce y reproduce el espacio en ciudades intermedias y áreas rurales. Desafíos como ampliar redes ferroviarias de pasajeros, promover el transporte ferroviario, analizar el relato de todos los sectores involucrados en el transporte ferroviario, así como profundizar en enfoques propios de la geografía humana y del análisis espacial, especialmente útiles para comprender la dimensión territorial del patrimonio ferroviario y sus transformaciones, son tareas sustanciales para el análisis multifactorial del patrimonio ferroviario, que de forma incipiente adquiere mayor notoriedad en la academia durante los últimos años.

Agradecimientos

Este trabajo contó con la colaboración de los funcionarios de EFE y el respaldo de la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID), proyecto FONDECYT 11240525, a quienes los autores expresan su más sincero agradecimiento.

Financiamiento

FONDECYT de Iniciación 11240525 “Patrimonio Ferroviario en movimiento. Un enfoque para la comprensión interregional de los servicios de trenes de pasajeros de la zona Centro Sur de Chile (Ramal Talca-Constitución, Tren Laja-Talcahuano y Tren Victoria-Temuco)”.

Declaración de conflicto de intereses


Los autores declaran no tener conflicto de interés.

Contribución de los autores

Hernán Riquelme: investigador Responsable de proyecto, redacción, trabajo de campo y análisis de resultados.

Alejandro Vallina: redacción y análisis de resultados.

Sobre los autores

HERNÁN RIQUELME BREVIS es Doctor en Ciencias Sociales. Cursó un máster en Dinámicas de Cambios en las Sociedades Modernas Avanzadas. Sociólogo. Es investigador responsable del proyecto FONDECYT de Iniciación 11240525 (2024-2027) «Patrimonio Ferroviario en Movimiento. Un enfoque para la comprensión interregional de los servicios de trenes de pasajeros en la zona Centro Sur de Chile». Actualmente se desempeña como docente e investigador en la Facultad de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma de Chile, miembro del claustro del programa de doctorado en Ciencias Sociales, director del magíster en Patrimonio y Turismo (MPT), director del grupo de investigación Patrimonio, Turismo y Memoria (GIPTM) e investigador del Instituto Iberoamericano de Desarrollo Sostenible (IIDS). Sus líneas de investigación son movilidad cotidiana, patrimonio ferroviario, turismo y exclusión socioespacial. Correo electrónico: hernan.riquelme@uautonoma.cl.  <https://orcid.org/0000-0002-9686-6284>

ALEJANDRO VALLINA es Doctor en Geografía, con Mención Internacional y Premio Extraordinario de Doctorado por la Universidad Autónoma de Madrid. Cuenta con formación de máster en Planificación del Territorio por la Universitat Rovira i Virgili y en Tecnologías de la Información Geográfica por la Universidad de Extremadura. Es docente e investigador del área de Geografía Humana del departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid. Sus principales líneas de investigación incluyen la geografía urbana y del turismo, la aplicación de sistemas de información geográfica, el desarrollo rural y las metodologías de evaluación del paisaje orientadas a la puesta en valor del patrimonio natural y cultural. Tiene más de 25 publicaciones en revistas de impacto y más de 20 capítulos de libro. Ha participado diversos proyectos de investigación y transferencia a escala regional y nacional. Correo electrónico: alejandro.vallina@uam.es.

 <https://orcid.org/0000-0001-7855-4263>

Referencias bibliográficas

- Abhishek B., Josephine P., & Taha C. (2014) Industrial railway heritage trains: the evolution of a heritage tourism genre and its attributes. *Journal of Heritage Tourism*, 9, 2, 114-133.
- Álvarez, L. (2010). La categoría de paisaje cultural. *AIBR*, 6(1), 57-80.
- Babativa, H., Rubiano, P., Velásquez, T., González, J., Vega, M. y Gaona, N. (2024). La entrevista semiestructurada: una herramienta pertinente en la percepción de valores sociales para la vida. *Revista Lasallista*, 21(1), 91-107.
- Booth, R. (2024). El paisaje del ferrocarril en la colonización de la Araucanía. Narrativa y fotografía en torno a Gustave Verniory (1889-1899). *Revista de historia*, 31, 29.
- Comisión Económica Para América Latina. (2000). La privatización ferroviaria en América Latina y el Caribe en análisis. *Boletín FAL*. 164.
- Díaz, L. (2023). El papel de la comunidad en la salvaguardia del patrimonio ferroviario cubano. *Erph_ Revista electrónica De Patrimonio Histórico*, (32), 202-224.
- EFE Central (2023). Memoria anual 2023. Extraído de https://www.efec.cl/wp-content/uploads/2024/11/Memoria_EFECentral_final-4.pdf.
- EFE Sur (2023). *Memoria anual 2023*. <https://www.efec.cl/wp-content/uploads/2024/06/Memoria-Anual-2023-EFE-Sur.pdf>.
- Fernández, T. y Bardales, O. (2024). *La experiencia de la investigación cualitativa*. Cayetano: Lima.
- Ferrari, M., & Martinelli, O. (2024). Patrimonio ferroviario de las ciudades capitales del Noroeste argentino: Arquitectura y transformaciones. Travesía. *Revista De Historia Económica Y Social*, 25(1). <https://doi.org/10.70198/t.207>.

- García-Canclini, N. (1999). Los usos sociales del patrimonio cultural. En Encarnación Aguilar C. (coord.), *Patrimonio Etnológico. Nuevas perspectivas de estudio*. Sevilla: Consejería de Cultura, Junta de Andalucía.
- Guajardo, G. (2007). *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. México: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Guajardo, G. & Moreno, R. (2019). Evadiendo a la historia de Chile: los archivos de los Ferrocarriles del Estado. *Tiempo Histórico*, 10(18), 37-57.
- Guerrero, R. (2017). Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del Sur de Chile. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 33, 59-76.
- Guma, S. (2023). Patrimonio ferroviario como dinamizador de oferta turística en Jesús María, Córdoba, Argentina. *PASOS Revista De Turismo Y Patrimonio Cultural*, 21(4), 851-873.
- Hernández R., Fernández Collado, C. y Baptista Lucio, M. (2014). *Metodología de la investigación* (6° ed.). McGraw Hill Interamericana Editores.
- Iranzo, E. (2008). Los paisajes culturales: instrumentos para su análisis y puesta en valor. *Revista valenciana d'etnologia*, 3.
- Jelin, E. (2021). *Los trabajos de la memoria*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Jirón, P. & Imilan, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid*, 16(10), 17-36.
- Kuntz, S. (2015). (ed.). *La expansión ferroviaria en América Latina*. Colegio de México.
- Leiva, F. y Díaz, P. (2020). Patrimonialización, desarrollo territorial y nuevos modelos de gobernanza. El caso del ramal ferroviario Talca-Constitución en la región del Maule, Chile. *Opera*, 26, 37-53.
- Menéndez, R. y Cuéllar, D. (2017). Apuntes sobre la construcción del patrimonio ferroviario en España durante el siglo XX: identidad y museos. *Oculum ensaios*, 14(2), 275-292.
- Marín, S. (1901). *Estudios de los ferrocarriles chilenos*. Santiago de Chile: Cervantes.
- Martínez-Corral, A., Cárcel-Carrasco, J. Carnero, M. & Aparicio-Fernández, C. (2022). Analysis for the Heritage Consideration of Historic Spanish Railway Stations (1848-1929). *Buildings*, 12, 2.
- Meira da Silva, M. & Oliveira, E. (2021). Metodologias de paisagem aplicadas ao patrimônio industrial ferroviário: A utilização do sistema de informação geográfica no complexo fepasa (jundiá, brasil)1. *Oculum Ens.*, 18, 1-20.

- Nogué, J., de San Eugenio, J., & Sala, P. (2019). La implementación de indicadores de lo intangible para catalogar el paisaje percibido. El caso del Observatorio del Paisaje de Cataluña. *Revista de geografía Norte Grande*, (72), 75-91.
- Ortega, A. (2022). *Rieles que unen. Patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo*. Ministerio de las culturas las Artes y el Patrimonio: Santiago.
- Quevedo, F., Villarreal, E. y Aguilera, L. (2023). Reconocimiento del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano como forma de expresión cultural. Aproximaciones teórico-metodológicas. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo*, 12(23), 191-210. <https://doi.org/10.18537/est.v012.n023.a10>.
- Riquelme, H. y Oyarce, F. (2019). Construcción de la historia reciente del ferrocarril de La Araucanía (Chile), desde la percepción de sus trabajadores. *Sophia Austral*, 24, 5-24.
- Riquelme, H. Saravia, F. y Azócar, J. (2019). Movilidad cotidiana e interurbana en contextos de exclusión socioespacial al sur de Chile. Aportes para pensar los territorios no metropolitanos en América Latina. *CUHSO*, 29(2), 80-108.
- Riquelme, H. y Lazo, A. (2019). Trazando rutinas: El papel del ferrocarril en las prácticas cotidianas y movilidades interurbanas de habitantes de La Araucanía, Chile. *Revista urbe Gestao Urbana*, 11.
- Riquelme, H., Canales, J., Azócar, J., y Riquelme, M. (2020). Viajeros interurbanos en un contexto patrimonial ferroviario: evaluación cuantitativa del servicio Regional Victoria - Temuco, Chile. *Revista De Urbanismo*, (43), 63-78.
- Sagastume, A. (2016). *El mundo ferroviario. Memorias de trabajadores de ferrocarriles argentinos 1948-1993*. Buenos Aires: Maipue.
- Toledo, F. (2024). *Estudio y puesta en valor de la Estación de Ferrocarril de San Bernardo (Chile)*. Universitat Politècnica de València. <http://hdl.handle.net/10251/208636>.
- Vecchio, G. (2021). Estaciones como nodos y lugares: el potencial del tren para el desarrollo urbano orientado al transporte en Santiago, Chile. *Urbano*, 24(43), 84-95.
- Sandoval, M. (2022). Electrificación del ferrocarril de Valparaíso a Santiago, en los ferrocarriles del Estado de Chile. *Revista de estudios del Transporte*, 23,1.
- Sheller, M. y Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *Quid*, 16(10), 333-355.
- Suden, C. (2022). Paisaje cultural patrimonializado: conceptos y aportes sobre la base de tres casos de estudio. Provincia de Mendoza, Argentina. *PASOS Revista De Turismo Y Patrimonio Cultural*, 20(2), 435-452.
- Silva, A. (2022). De la devaluación a la “puesta en valor”. Cultura, procesos colectivos y patrimonio ferroviario de ciudades medias bonaerenses. *Quid*, 16, 18.
- Thomson, I., & Angerstein, D. (1997). *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago de Chile: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago: Dibam.

- Torres, C. (2013). Los riesgos por el “abandono cultural” del patrimonio industrial: maestranzas ferroviarias en Chile. *Apuntes*, 26(2), 52–67.
- Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36 (2), 255-274.
- Urry, J. & Sheller, M. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226.
- Verniory, G. (2017). Diez años en Araucanía. 1889-1899. Pehuén.

CUHSO

Fundada en 1984, la revista CUHSO es una de las publicaciones periódicas más antiguas en ciencias sociales y humanidades del sur de Chile. Con una periodicidad semestral, recibe todo el año trabajos inéditos de las distintas disciplinas de las ciencias sociales y las humanidades especializadas en el estudio y comprensión de la diversidad sociocultural, especialmente de las sociedades latinoamericanas y sus tensiones producto de la herencia colonial, la modernidad y la globalización. En este sentido, la revista valora tanto el rigor como la pluralidad teórica, epistemológica y metodológica de los trabajos.

EDITOR

Matthias Gloël

COORDINADOR EDITORIAL

Víctor Navarrete Acuña

CORRECTOR DE ESTILO Y DISEÑADOR

Ediciones Silsag

TRADUCTOR, CORRECTOR LENGUA INGLESA

Mabel Zapata

SITIO WEB

cuhso.uct.cl

E-MAIL

cuhso@uct.cl

LICENCIA DE ESTE ARTÍCULO

Trabajo sujeto a una licencia de Reconocimiento 4.0 Internacional Creative Commons (CC BY 4.0)