

MOVILIDADES FERROVIARIAS INCLUSIVAS EN LA ZONA CENTRO SUR DE CHILE. REFLEXIONES SOBRE EL ROL SOCIAL DEL SERVICIO LAJA-TALCAHUANO¹

Hernán Riquelme Brevis²

RESUMEN

En el marco de los servicios ferroviarios de pasajeros en la zona centro sur de Chile existen relevantes casos que dan cuenta del papel del ferrocarril como medio de transporte que permite la conectividad de habitantes de pequeñas localidades con ciudades intermedias. Talca, Concepción y Temuco cuentan con servicios de trenes que permiten unir las respectivas capitales regionales con localidades y pequeñas ciudades que, en muchos casos, observan en el ferrocarril un medio de transporte que excede su exclusivo rol como un objeto interurbano que permite la movilidad de personas, transformándose en un dispositivo donde se entrelazan afectividades, costumbres y construcción del paisaje visual, haciendo del ferrocarril un medio de inclusión social, especialmente para los habitantes de ciudades pequeñas y medianas. El objetivo del presente trabajo es caracterizar las experiencias de viaje y movilidad ferroviaria en contextos rurales en relación con el papel que cumple el ferrocarril como un dispositivo

¹ Este trabajo forma parte de los resultados del proyecto 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)», financiado por ANID-Chile.

² Universidad Autónoma de Chile. hernan.riquelme@uautonoma.cl

de transporte que permite la conectividad y accesibilidad a diversos servicios que ofrecen las ciudades intermedias en la zona centro sur de Chile. Dentro de las reflexiones centrales, destaca que muchos de los usuarios del ferrocarril que habitan la ruralidad necesitan de este medio de transporte para realizar sus actividades básicas (trabajo, estudio, comercio y cuidados), lo que incentiva el uso y promoción de los trenes en función de las necesidades sociales y económicas de los territorios rurales, permitiendo reconocer en los ferrocarriles un medio que remueve las barreras de accesibilidad de los habitantes de pequeñas y medianas ciudades.

Palabras clave: movilidad ferroviaria, paisaje, inclusión socioespacial, etnografía del viaje.

INTRODUCCIÓN

El ferrocarril constituye un medio de transporte fundamental para el desarrollo social, cultural y económico de nuestro país. Si bien durante la segunda parte del siglo XIX el ferrocarril comienza a conectar diversos lugares del territorio, su transición de norte a sur implicó una fase de modernización trascendental para las pretensiones políticas de los gobiernos de turno, ya que, sumado al transporte de objetos, los servicios de pasajeros constituyeron un eje central en la construcción de territorialidad (Guajardo, 2007; Guajardo, 2014; Marín, 1901; Riquelme et al., 2020). Esta realidad se torna una estrategia de transporte que fomenta el rol social de los dispositivos públicos, ya que las líneas férreas en la zona centro sur de Chile operan como detonantes del movimiento interurbano, generando acceso a lugares vitales para el desarrollo de la vida cotidiana de los habitantes.

En Chile, producto de su geografía larga y angosta, el tren constituye un medio de transporte crucial, que a su vez incidió directamente en la construcción de asentamientos humanos. No es casual que muchas de las actuales ciudades intermedias, en sus inicios, consideraran las estaciones ferroviarias para la planificación urbana. Al respecto, se detecta que tanto el comercio como los barrios

aledaños a las estaciones hoy en día adquieren un valor cultural relevante, debido especialmente a su incidencia en la vida diaria de antaño como también del presente (Arroyo, 2015). En efecto, a partir del funcionamiento del ferrocarril se crearon diversos oficios, prácticas cotidianas y comunidades, que hacían gran parte de su vida diaria desde el funcionamiento del tren. Ejemplo de ello se ha rastreado en oficios y actividades que se gestan desde el movimiento del tren. Las tortilleras de Renaico encarnan prácticas que emergen de lo estrictamente ferroviario, logrando una transmisión de saberes culturales mediante las manifestaciones gastronómicas de un oficio que nace con el funcionamiento del ferrocarril (Obreque, 2001).

Respecto al desarrollo actual de los viajes de trenes de pasajeros, cobran valor social las formas y actividades que se gestan en tiempos de desplazamiento. Al respecto, se detecta que viajar en tren implica una contraposición al paradigma de la inmediatez y la liquidez imperante, en otras palabras, viajar en tren es ir a contracorriente de la hegemonía tecnológica que tiene por objetivo la conexión inmediata, ya que algunos de los servicios de pasajeros vigentes de la zona centro sur (por ejemplo, el servicio Constitución-Talca) casi doblan temporalmente la duración de viajes en buses interurbanos. Esto, más que volverse una problemática, puede ser observado como una necesidad para los habitantes de pequeñas ciudades y localidades que contemplan el servicio de trenes como el único o principal medio de transporte para acceder a los lugares de frecuentación diaria, resaltando la vigencia del ferrocarril de pasajeros y su rol social (Riquelme y Lazo, 2019; Riquelme y Sandoval, 2021).

En relación con la necesidad de avanzar en conocimiento social proveniente del relato o de la observación como herramientas de investigación clásicas de las ciencias sociales, el presente trabajo se circunscribe a un área del conocimiento patrimonial centrado en dar valor a los objetos históricos desde las experiencias, las emociones y la voz de los habitantes por sobre aspectos netamente técnicos en términos de infraestructura o puramente estéticos. Esta apreciación es fundamental para avanzar en el diálogo entre ciencia y arte, complementando saberes en la recuperación del patrimonio ferroviario

nacional. El relato que se presentará, antropocéntrico y altamente subjetivo, implica una ínfima descripción del viaje ferroviario y puede ser considerado como una de las tantas herramientas existentes, que fortalecen el conocimiento sobre los trenes en la actualidad y, sobre todo, está abierto a ser superado por nuevas descripciones con tintes etnográficos respecto al viaje en ferrocarril. Cabe destacar que la connotación del ferrocarril como un dispositivo que fomenta la inclusión social recae en dos áreas. Por un lado, emerge el diseño de políticas del transporte público en territorios no metropolitanos, donde los ritmos y elementos geográficos hacen que el tren circule por territorios de alta precariedad y difícil acceso. Por otro lado, resalta el valor social que las comunidades no metropolitanas le otorgan al tren, que es observado como un elemento crucial para el desarrollo de las prácticas cotidianas. Muchos de los habitantes de las pequeñas localidades observan en el tren un medio primordial para acceder a sus respectivos lugares de frecuentación, lo que resta tensión a las tácticas de movilidad diaria que diseñan los usuarios.

Por todo lo mencionado, el presente trabajo aborda dos ejes centrales. Por un lado, revisa la historia ferroviaria de la zona centro sur de Chile, específicamente la región del Biobío. Por otro lado, caracteriza genéricamente un viaje promedio del servicio ferroviario Laja-Talcahuano, considerando aspectos de la etnografía para describir el viaje.

LOS TRENES EN EL SUR DE CHILE: UNA REVISIÓN PRELIMINAR

El servicio ferroviario en Chile se instaló de norte a sur. A modo de hito, en 1851 se puso en marcha el primer servicio ferroviario en el territorio nacional. Se trató del tren Copiapó-Caldera, bajo la construcción de los ingenieros norteamericanos Evans y Campbell. No es casual que los trenes en Chile se pusieran en funcionamiento en un contexto global que impulsaba el servicio ferroviario como símbolo de progreso. Es así como bajo el gobierno de Manuel Montt (1851-1861), se inauguró el tramo señalado para transportar minerales, hecho que traería consigo una seguidilla de nuevos servicios de ferrocarriles.

A modo de momento clave, la siguiente tabla refleja instancias fundamentales para el desarrollo de los trenes en Chile.

Tabla 1. Hitos ferroviarios

Año(s)	Actividad/Hito
1884	Creación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE)
1904	Construcción ferrocarril Arica (Chile) - La Paz (Bolivia)
1913	Tren longitudinal Iquique - Puerto Montt
1923	Electrificación tren Santiago -Valparaíso
1950	Primera fase de declive ferroviario producto del crecimiento del transporte vehicular
1960-1980	Segunda fase de declive ferroviario debido a menor competitividad, cierre de servicios y privatización
1993	Ley General de Ferrocarriles (inversión en infraestructura ferroviaria)
1995-2005	Creación de actuales filiales de EFE
2006-2010	Tercera fase de declive ferroviario (supresión de servicios de pasajeros)
2019-actualidad	Inversiones económicas para servicios de trenes de pasajeros (aumento de pasajeros)

Fuente: elaboración propia con base EFE/Gobierno de Chile (s.f.).

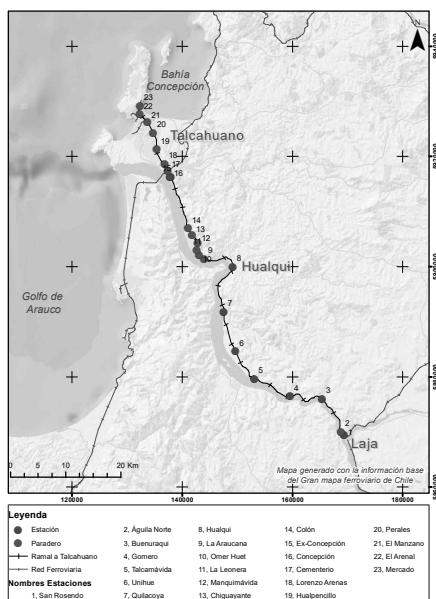
A más de un siglo y medio de funcionamiento de trenes en Chile, la historia ferroviaria ha estado atravesada por momentos positivos, álgidos y complejos. Los factores que inciden en los progresos y retrocesos de los diversos servicios dicen relación con el avance de nuevas tecnologías de transporte a nivel global (inserción de automóviles y otros servicios de transporte público local), que relegan la hegemonía del transporte ferroviario, pero también con el escaso compromiso político de los gobiernos de turno respecto al cuidado, protección y conservación de la infraestructura ferroviaria. En este sentido, pareciera ser que los trenes en Chile no constituyen un rol clave en la red de transporte público a disposición, siendo observados por la opinión pública desde la nostalgia y la melancolía de un pasado esplendoroso (Riquelme y Oyarce, 2019). Sin embargo, recientes estudios identifican que en ciudades pequeñas y medianas de la zona centro sur la demanda por servicios de trenes de pasajeros

es alta por parte de la ciudadanía, y además los trenes son parte de la memoria y el paisaje de los territorios (Riquelme et al., 2020).

Tal como se aprecia en la Tabla 1, existen tres momentos de alta complejidad para los servicios de trenes. El primero tiene data en la segunda mitad del siglo XX, pero quizás la fase más compleja (y segundo momento) se origina en la década de los setenta, pues es en plena dictadura militar, cuando se potencian otros medios de transporte de objetos (camiones) y pasajeros (buses interurbanos), y hace fuerte la privatización del servicio y el paulatino desmantelamiento de una red ferroviaria que ya acumulaba retrocesos evidentes. Al respecto, Ortega (2022) sostiene que en la década de los setenta existió un fuerte déficit financiero de EFE, que obligó a reducir personal, así como el declive de maestranzas y la transformación de las ciudades. En la década de los ochenta las carreteras ocuparon un rol protagónico en la agenda política, relegando poco a poco el funcionamiento de la red ferroviaria de pasajeros, lo que indudablemente agudizó el decaimiento de los trenes y la desconexión y exclusión socioespacial de los habitantes de pequeñas localidades.

Un tercer momento se origina en la década del 2000 y hasta la actualidad, pese al declive evidente, emergen proyectos que pretenden revitalizar y recuperar la red ferroviaria a través de la implementación de nuevos servicios de pasajeros y la mejora de los servicios ferroviarios existentes. Durante los gobiernos de turno postdictadura se implementan diversas políticas que, con aciertos y errores, poco a poco han recuperado trenes de pasajeros. Por consiguiente, el nuevo aire que experimenta el servicio de pasajeros contribuye al desarrollo de un servicio que no solo está pensado para permitir el desplazamiento de personas de un punto a otro en el espacio, sino que también se argumenta en las posibilidades de inclusión socioespacial de habitantes de pequeñas localidades que mediante el servicio de trenes logran acudir a sus lugares de frecuentación localizados principalmente en ciudades intermedias.

Figura 1. Mapa de zona de estudio



Fuente: elaboración propia

Este rol social de los trenes es observado tanto en los trazados y horarios de servicios ofertados como también en la disponibilidad de otros servicios públicos para el desplazamiento de la ciudadanía. En la región del Biobío diversas localidades como Los Acacios o Gomero no cuentan con otros medios de transporte público, salvo el tren, para moverse cotidianamente hacia el exterior de las respectivas localidades. Esta compleja situación de inmovilidad conlleva la generación de estrategias de movilidad de sus habitantes para no verse incomunicados con el resto del territorio (Riquelme et al., 2019). Así, emergen combinaciones de transporte como caminata, automóvil particular, bicicleta y servicio de trenes, que ciertamente reflejan condiciones de precariedad en los viajes.

Los trenes en contextos rurales no solo deben ser comprendidos desde su rol en el transporte. La historia de sus localidades y ciudades, así como la cultura de sus territorios, están fuertemente influenciadas por el papel del ferrocarril. Siguiendo las ideas de Verniory (2005), el tren implicó integrar un territorio indómito y salvaje hasta fines del siglo XIX, como lo era La Araucanía. Un territorio de frontera,

donde el tren, además de permitir la soberanía, es observado como un símbolo de vigilancia y control estatal. El tren, como medio de transporte multifuncional, a medida que avanza por los territorios también entra en conflicto con pueblos originarios, que observan con ojos de desconfianza estas portentosas máquinas. De esta forma, el tren también fue utilizado como un mecanismo de soberanía y control territorial (Alliende, 2017).

A la par, la planificación de las ciudades en el sur de Chile encuentra directa relación con la ubicación de las estaciones de trenes. Siguiendo a Vecchio (2021):

Las estaciones aportan al sistema de movilidad de un territorio y hacen atractiva su zona de influencia, permitiendo aumentar el número de usuarios del transporte público y favoreciendo tanto el crecimiento de nuevas áreas como también la regeneración de sectores urbanos existentes [...] La configuración del desarrollo urbano alrededor de una estación puede asumir distintas formas, dependiendo de los usos de suelo prevalentes, de su densidad y de su escala de influencia, lo que posibilita no solo regenerar grandes áreas centrales, sino también reordenar áreas suburbanas de baja densidad (p. 86).

Si bien el escenario presentado se asemeja a realidades urbanas, en la ruralidad o en pequeñas ciudades las estaciones presentan un contexto atravesado por el desuso, descuido y abandono. Esta realidad va entrelazada con el cese de tránsito ferroviario, la migración interna de sus habitantes hacia ciudades de mayor tamaño y la escasa conservación del patrimonio ferroviario a nivel nacional (Riquelme, 2017). Las estaciones en las ciudades pequeñas se traducen en el recuerdo vivo de un glorioso pasado ferroviario, sin embargo, muchas de estas lamentablemente están en un estado de abandono evidente (Moraga, 2001). En consecuencia, a pesar de que en la actualidad ciudades como San Rosendo o Laja poseen un tren de pasajeros activo, existe cierto estado de suspensión en el tiempo respecto a la mantención de las estaciones, que por razones vinculadas a la modernidad se vuelven testigos vivos de un presente ferroviario decaído y escaso de revitalización.

Diversos autores han logrado retratar la involución de la infraestructura ferroviaria en Chile (Guajardo, 2007; Moraga 2009; Ortega, 2022), vinculada directamente con el desinterés político contemporáneo, que se niega a conservar no solo la calidad del transporte público, sino que parte del legado social y cultural nacional. Siguiendo a Riquelme et al. (2020), «existe una relación fundamental entre el ferrocarril y el patrimonio material (desde la infraestructura) e inmaterial (desde los sujetos que revitalizan los objetos inanimados). Esta realidad permite observar dinámicas relacionadas con la identidad, patrimonio y relaciones de poder» (p. 66).

En síntesis, el patrimonio ferroviario, como residuo del patrimonio industrial, implica la mixtura entre la infraestructura ferroviaria, que se torna reflejo de todos los elementos que conforman el desarrollo de la industria ferroviaria y la memoria de los territorios, donde el relato y la experiencia de usuarios, habitantes y trabajadores ferroviarios le dan voz a aquellos objetos inanimados pero fundamentales en la cultura, la inclusión social y la historia nacional.

LOS TRENES: DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES

Se detecta un incipiente avance respecto a pesquisas vinculadas con el patrimonio ferroviario material e inmaterial durante la última década (González, 2022; Guerrero, 2017; Navarrete y Cerda, 2021; Ortega e Ibarra, 2019; Riquelme et al., 2020; Riquelme y Oyarce, 2019; Torres, 2013), no obstante, una perspectiva que interrelacione el patrimonio ferroviario en movimiento desde una mirada interurbana y a escala interregional es prácticamente inexistente, lo que implica un desafío en la revitalización del patrimonio ferroviario desde lo urbano e interurbano, como espacios desacoplados a nivel teórico pero fuertemente entrelazados a nivel práctico y sensorial. Cabe destacar que muchos de los habitantes de la ruralidad y usuarios de ferrocarriles no distinguen claras divisiones entre lo urbano y rural, más bien lo describen como un proceso que converge tanto en la práctica cotidiana como en las experiencias fuertemente atravesadas por la exclusión socioespacial (Riquelme y Lazo, 2019).

Asimismo, se sostiene que una mirada urbana e interurbana permitirá el diálogo y el reconocimiento de diversas áreas del conocimiento científico que históricamente se han interesado por el estudio del patrimonio ferroviario, la exclusión socioespacial y el transporte público inclusivo. Sin embargo, para estudiar el patrimonio en movimiento se requiere del aporte de aspectos subjetivos y objetivos del fenómeno social en su dimensión global y en directa relación con las realidades territoriales específicas, que tienen una historia y memoria que permiten enriquecer la discusión.

En consecuencia, las diversas aristas que abre el patrimonio ferroviario y los motivos de uso del ferrocarril posibilitan pensar el tren más allá de su rol inherente a la conectividad y acceso de la población a diferentes actividades y lugares, rearticulando su papel inicial como dispositivo de transporte para así revisar sus fluctuaciones y necesidades en el presente siglo XXI, cuando ya han transcurrido poco menos de doscientos años desde su inserción en el territorio nacional.

En la actualidad, el ferrocarril continúa siendo un dispositivo fuertemente arraigado en la memoria histórica y la identidad nacional, y no se debe desconocer el estado precario y deprimido en el que se encuentran actualmente los servicios de pasajeros que tuvieron su época dorada. Esta realidad se torna una oportunidad para analizar en la zona centro sur el paisaje desde las experiencias de movilidad ferroviaria, considerando el ferrocarril como un objeto de transporte con características patrimoniales.

Al observar el nuevo aire que durante la última década cobra el ferrocarril en la agenda política nacional (Gobierno de Chile, s.f.), se abre una puerta para que la comunidad científica levante propuestas que se ocupen de las experiencias de la población, interrelacionando esta área con la conformación paisajística y funcional a medida que el ferrocarril transita por el territorio, lo que da cuenta de su distribución espacial como también de las necesidades y experiencias de movilidad de habitantes en territorios no metropolitanos. El ferrocarril se posiciona como agente histórico en lo que respecta a la conformación espacial, temporal y cultural de localidades y ciudades que se forjaron con el paso de las máquinas ferroviarias,

dejando un legado inconmensurable en la vida cotidiana de sus habitantes. Oficinas, asentamientos humanos, planificación urbana, artes y educación son elementos centrales, pero también residuales del patrimonio ferroviario en movimiento.

Asimismo, desde fines de la Revolución Industrial el ferrocarril se volvió sinónimo de progreso y desarrollo, constituyendo un paradigma de transporte a nivel global. Sin embargo, en la sociedad contemporánea, Chile —a contracorriente del cuidado y expansión de la industria del ferrocarril que se experimenta en gran parte del mundo occidental— fue contrayendo su operatividad, lo que atentó en la conectividad de un país geográficamente largo y angosto, impactando así negativamente en la inserción de nuevas tecnologías de transporte (Kuntz, 2015). Este retroceso tecnológico influyó en la calidad de vida de las y los habitantes, pero también en la red de transporte al servicio de la comunidad y especialmente de los sectores socioespacialmente excluidos, ya sea a nivel rural o urbano.

De esta forma, los escasos servicios de pasajeros que se encuentran operativos en la actualidad se vuelven un espacio idóneo para analizar la potencialidad de este dispositivo —más allá de la folclorización o sentimientos de nostalgia que puedan imperar— en los objetivos de movilidad de las personas e indagar cómo esas movilidades son fuente de datos que refieren la construcción del paisaje en espacios de viaje con connotación patrimonial (Riquelme y Lazo, 2019). De esta forma, no se puede desconocer el papel del ferrocarril tanto en el desarrollo tecnológico del territorio nacional como en la conformación socioespacial de los territorios durante la segunda parte del siglo XIX hasta la actualidad, lo que se ve reflejado en la inherencia paradigmática para el desarrollo del transporte y el desarrollo local.

En términos concretos, resulta necesario aportar al desarrollo de los territorios y la equidad social a través del patrimonio en movimiento, por ejemplo, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (específicamente objetivos 10 «Reducción de desigualdades» y 11 «Ciudades y comunidades sostenibles»), Planes de Desarrollo Comunal (área desarrollo territorial) y en la Nueva Agenda Urbana III, considerando que la movilidad, el patrimonio, el transporte,

elementos del paisaje y la vida social son sustanciales para mejorar la calidad de vida de la población.

De la misma forma, se comparte la visión de Bhatawadekar (2021), que se caracteriza por entender el patrimonio ferroviario como una oportunidad para comprender el significado cultural del tren, donde resulta necesario analizar los cambios y continuidades de la patrimonialización como un proceso multifactorial, conservando definiciones icónicas como las de la Unesco relativas a la revitalización de la historia y la cultura. A esta perspectiva deben sumarse los cambios sociales que atraviesa el siglo XXI, donde el movimiento es un eje central del desarrollo en todas las esferas que permean la vida contemporánea de la población.

RESULTADOS PRELIMINARES

El presente microrrelato se construye a partir de viajes efectuados durante el año 2024 en el servicio de tren de pasajeros Talcahuano-Laja, como muestra de uno de los servicios de trenes de pasajeros más relevantes en la región del Biobío. Los viajes se desarrollaron con el propósito de caracterizar las dinámicas de movilidad ferroviaria de usuarios de trenes, considerando tiempos, actividades y formas de socialización desarrolladas durante los momentos del viaje en sí.

Para ello, a partir de un trabajo con características etnográficas, se utilizó el servicio de trenes y se registraron las experiencias de viaje. El trabajo se enmarca en los resultados preliminares del proyecto FONDECYT de Iniciación «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)», que tiene como uno de sus objetivos caracterizar las prácticas de movilidad cotidiana e interurbana en relación con las diversas actividades que conforman las prácticas y emociones del patrimonio ferroviario en movimiento (cómo, con qué, por qué y con quiénes se mueven las y los usuarios y trabajadores ferroviarios) para cada región de estudio. Para ello, se viajó en el servicio de trenes de pasajeros Laja-Talcahuano, desprendiendo de aquellos trayectos un breve relato que sintetiza algunos aspectos cualitativos del viaje en ferrocarril.

Viajes en ferrocarril: experiencias en contexto

Viajar en tren es conocer las ciudades y sus espacios de manera atípica. No solo se trata de un desplazamiento que presenta una disposición al viaje distinta en términos de infraestructura a otros medios de transporte convencionales, sino que también representa la construcción del territorio desde una perspectiva no hegemónica, ya que la representación del espacio geográfico desde un enfoque ferroviario permite conocer el territorio mediante una óptica desanclada de lo netamente urbano.

El servicio de pasajeros ofrece viajes que conectan históricas ciudades pequeñas con una potente tradición ferroviaria. Concepción, San Rosendo y Laja se conformaron espacialmente con la impronta de los trenes, y los resabios de aquella tradicional forma de construir las ciudades de la zona centro sur se aprecian hasta los días actuales.

El servicio Laja-Talcahuano opera desde el año 2008 y dentro de sus características destaca:

Una extensión de 88 km con el fin de conectar localidades apartadas de las comunas de Talcahuano, Hualpén, Concepción, Chiguayante, Hualqui, San Rosendo y Laja correspondientes a la VIII Región del Biobío, cuyos habitantes no cuentan con otro medio de transporte para llegar hasta los centros urbanos. Tiene 22 detenciones, siendo la estación Concepción lugar de combinación con el servicio Biotren y conexión intermodal con los buses Biobus, que te llevan hasta el centro de la ciudad de Concepción. Durante el año 2022 se realizaron alrededor de 500.000 viajes, acercando a las personas a sus destinos de manera confiable e informada, entregando un servicio seguro y sustentable (EFE, s.f.).

El viaje de punta a punta tarda poco menos de 140 minutos. Me subo generalmente en la estación Concepción, ubicada en el centro de dicha ciudad. La dirección que toma el tren es Laja. Conmigo suben decenas de pasajeros, entre ellos estudiantes, trabajadores, dueñas de casa y algunos turistas. La ayudante de maquinista pasa por cada uno de los asientos cortando los boletos o cobrando los pasajes. Observo que entre algunos pasajeros existe mayor cercanía,

deduzco que son los viajes constantes lo que permite que exista mayor acercamiento entre ellos.

El tren utilizado es de origen chino, modelo CRRC SFE200, y posee tres vagones. El tramo cuenta con cuatro servicios diarios. En términos de recorrido, el tren opera desde Mercado hasta Laja, conectando El Arenal, Hospital Las Higueras, Los cóndores, UTFSM, Lorenzo Arenas, Concepción, Chiguayante, Pedro Medina, Manquimávida, La Leonera, Hualqui, Quilacoya, San Miguel, Unihue, Valle Chanco, Los Acacios, Talcamávida, Gomero, Buenuraqui, San Rosendo y Laja. A nivel escalar, Concepción cuenta con diversas paradas en su zona y a medida que el tren se desplaza hacia el sur emergen pequeñas localidades y ciudades pequeñas como San Rosendo y Laja.

En términos funcionales el tren posee asientos confortables, un baño, ventanas amplias, puertas con apertura automática y pasillos amplios. Generalmente, yo viajo en el vagón del centro con el objetivo de observar las dinámicas de viaje. El servicio de mediodía ofrece la posibilidad de apreciar una gran afluencia de estudiantes universitarios, jubilados y mujeres trabajadoras y dueñas de casa. Entre los viajeros habituales está Héctor, jubilado de setenta y cinco años, que cotidianamente viaja en tren por dos motivos centrales:

Con el alza de la luz me sale más barato viajar en tren que estar en mi casa. Yo vivo en San Pedro de la Paz y me gusta viajar en tren hace años, porque me entretengo, pero también porque no me gusta estar solo en la casa. Este tren es bueno, cómodo. Yo me entretengo viajando, es como un paseo, pero también una posibilidad de ahorrar plata. Uno como jubilado no puede darse lujos en este país (Héctor, setenta y cinco años, usuario).

El relato de Héctor, a pesar de reflejar el estado de precariedad de algunos habitantes de la tercera edad del territorio, permite observar la posibilidad de ocio que entrega el viaje en tren. A pesar de que mis viajes no son en temporada estival, se observan casos específicos que permiten dar un sentido vinculado a la recreación y esparcimiento en los viajes. A Héctor se suman otras personas mayores o desempleados que viajan en tren con objetivos de esparcimiento, dando un sentido de ocio al viaje.

A medida que el tren avanza, comienza a disminuir la cantidad pasajeros. El viaje es relativamente tranquilo, acompañado de paisajes que dejan ver ríos, flora y barrios colindantes a las estaciones. Acompaña durante todo el viaje un vendedor ambulante de alimentos como chocolates, frutos secos y dulces varios, que transita sin parar vociferando sus productos de punta a punta. Además, vienen viajando profesores con sus estudiantes de cinco-seis años, parejas de novios, adultos mayores y jóvenes que amenizan el viaje.

Figura 1. De izquierda a derecha, interior del ferrocarril y estación San Rosendo



Fuente: registro propio

A medida que el tren circula, los viajeros desarrollan diversas actividades, por ejemplo, algunos viajan con auriculares conectados a sus celulares, conversan, duermen, observan el paisaje visual desde sus ventanas, leen libros o simplemente viajan mirando a su alrededor como lo hago yo. Ya estamos en la estación Quilacoya, a mi lado se encuentra Francisca, mujer de cincuenta y siete años, odontóloga de profesión que actualmente vive en Valdivia, y en esta oportunidad viaja a Laja para visitar a su madre. Me comenta que:

Solo cuando vengo a ver a mi mamá ocupo el tren. Yo he viajado por varios países del mundo y el tren es súper importante en Europa. Acá en Chile no sé qué pasó, pero es bien fome que no todos tengan la posibilidad de disfrutar un viaje en tren.

Para Francisca, que trae consigo una mochila y una botella de agua, los trenes forman parte de los recuerdos de su infancia, donde el tren era un medio de transporte frecuentemente utilizado. En la actualidad, señala Francisca en nuestra espontánea conversación:

Hay mucha gente acá que necesita el tren para ir a Conce o a Laja, que no tienen auto, que no ganan buena plata y que es su principal fuente de viaje [...] el tren es importante para la clase media.

En efecto, no es casual que muchos de los usuarios habituales utilicen el tren por motivos vinculados al presupuesto, comodidad y porque está cercano al lugar de trabajo/estudio o residencia.

Figura 2. De izquierda a derecha, trenes en desuso y estación de ferrocarriles



Fuente: registro propio

El servicio cuenta con una rebaja especial para personas mayores, así como estudiantes y personas en situación de discapacidad. La tarifa de punta a punta tiene un valor promedio de \$1.750³. Desde Concepción, lugar donde yo subí, la tarifa ascendió a \$1.580. Considero que es un valor muy razonable por el tramo de viaje en relación con otros medios de transporte disponibles para la misma conexión (Concepción-Laja).

La región está atravesada por hermosos paisajes que se dejan ver durante el viaje. Destaca el río Biobío, la histórica estación de San Rosendo —inaugurada en 1873 y declarada monumento histórico en el año 2023—, estación Hualqui, entre otros. Cabe destacar que gran parte de las estaciones del recorrido tiene data de fines del siglo XIX.

³ 1.75 USD

El viaje se desarrolla sin inconvenientes, salvo una pequeña detención prolongada en estación Talcamávida. El tren avanza por la región en un día soleado, que insta a los viajeros a disfrutar el viaje. Es notorio el descenso de pasajeros a medida que el viaje transcurre, muchos de los viajeros viven en las localidades que conecta la ruta ferroviaria, y algunos de ellos cargan cajas con abarrotes, mochilas e implementos de trabajo. Intuyo que algunos retornan con compras realizadas en la capital regional.

Estamos en la estación San Rosendo, inaugurada en 1873. La estación fue estratégica en el afán de expansión soberana del Estado durante fines del siglo XIX, ya que estaba próxima al territorio de frontera. El año 2023 el complejo ferroviario de San Rosendo es declarado monumento histórico nacional, lo que representa la relevancia de la arquitectura ferroviaria para el desarrollo cultural y económico de diversas comunas del sur de Chile.

Figura 3. Interior del ferrocarril y servicio ferroviario Biobío



Fuente: registro propio

Tras poco más de dos horas de viaje, hemos llegado a la estación Laja. El tren lentamente comienza su detención y poco a poco se inicia el descenso de pasajeros. La estación destaca por ser de tamaño medio pero añosa. Más que la estación, se impone el patio de maniobras y la vía férrea, que terminan por llevarse la atención. Conmigo desciende una treintena de personas. Al bajar atravieso la vía férrea dirigiéndome al mercado con el objetivo de comer algo, pues en menos de una hora debo retornar para tomar el tren de regreso a Concepción.

EL TREN COMO MECANISMO DE INCLUSIÓN Y ACCESO A LUGARES DE FRECUENTACIÓN

Tras realizar una descripción genérica de un viaje promedio, a continuación, se detallarán tres motivaciones detectadas al momento de escoger el servicio de transporte, a saber: costos del pasaje (economía), accesibilidad (transporte público) y derecho a la movilidad (inclusión socioespacial). Estas motivaciones emergen de las conversaciones con los usuarios del servicio durante el invierno del año 2024.

1. **COSTOS DE PASAJES.** Tal como se mencionó en el apartado anterior, la tarifa del pasaje posee un subsidio estatal, así como rebajas a grupos específicos (personas mayores o estudiantes). Este incentivo económico implica que muchos de los usuarios escojan este medio de transporte de manera cotidiana, generando un incentivo al transporte público, sostenible y con rutas diseñadas para habitantes con escasa oferta de locomoción pública. Beneficios como pasaje gratuito para estudiantes de enseñanza básica o descuento para personas mayores incentivan su uso. El servicio de trenes en cuestión es el más económico del Biobío, tal como declara EFE (S/F), que en el año 2024 registró más de once millones de pasajeros transportados.
2. **ACCESIBILIDAD.** En la zona de estudio el tren recorre lugares ciertamente abandonados del progreso y desarrollo económico, como son las pequeñas localidades que emergieron con la llegada del tren. Esta realidad, como indicador sustancial de exclusión socioespacial, posiciona al tren como agente central en promover la movilidad de las personas, haciendo frente a barreras de accesibilidad de tipo económicas y culturales. Algunos de los habitantes y usuarios de las pequeñas localidades identifican el tren como un medio central para el desplazamiento diario, ya que no poseen mayores alternativas de transporte público a disposición más allá del tren. O si las poseen, las formas de acceder a estas (buses

interurbanos) implican largas caminatas o combinaciones de transporte que hacen densas y complejas las respectivas movilidades. El acceso a los lugares de frecuentación de los usuarios provenientes de sectores populares continúa condicionado por el transporte público, y es en este aspecto donde el tren cobra un papel central en permitir acceso y disminuir las brechas de movilidad en la población.

3. DERECHO A LA MOVILIDAD. Factores como calidad del transporte, accesibilidad y seguridad son reconocidos como aspectos importantes por los usuarios del tren en relación con la valoración del servicio. No obstante, el acceso a otros derechos como la educación o la salud está atravesado por las posibilidades de desplazamiento de los habitantes. Al respecto, el tren se posiciona como agente central o eslabón que permite acceso a actividades relevantes de la vida social. Se detectan ciertas asimetrías respecto a menores posibilidades de movilidad de personas que habitan ciudades pequeñas en relación con los habitantes de ciudades intermedias, donde la oferta de transporte determina las posibilidades de desarrollo social, económico y cultural de unos respecto a los otros.

Los tres ejes mencionados implican lógicas vinculadas a la inclusión social como una categoría que está atravesada por las diversas actividades en las que pueden, deben o imaginan participar cotidianamente las personas. La movilidad ferroviaria, como categoría central en sociedades globales e hiperconectadas, refiere las posibilidades o capacidades de movilidad de la población, que en este caso particular está fuertemente atravesada por una histórica marginación de la realidad no metropolitana en la agenda nacional, y donde queda aún más en evidencia la exclusión socioespacial en los habitantes de las pequeñas localidades, lo que comúnmente se denomina «ruralidad». Para sopesar ello, el tren se posiciona como vector de acceso, un medio de transporte romántico, pero con un rol social central y vital para sus usuarios en pleno siglo XXI.

COMENTARIOS FINALES

Viajar en ferrocarril abre diversas áreas para las ciencias sociales y las artes. En primer lugar, el ferrocarril puede ser analizado desde su papel en el transporte, lo que implica pensar el espacio geográfico en sus dimensiones culturales, sociales y económicas. En segundo lugar, el viaje en sí implica conocer, en términos antropológicos y sociológicos, las experiencias de viaje, las formas de movilidad, los estilos de vida y las territorialidades. En tercer lugar, la infraestructura ferroviaria también abre la posibilidad de examinar el paisaje visual, donde las artes y arquitectura cumplen un rol fundamental en la preservación y estudio de los diferentes materiales, composiciones y su relación con la historia.

El servicio Talcahuano-Laja es uno de los pocos servicios de pasajeros vigentes en la zona centro sur, que en la región del Biobío une en su trazado históricas ciudades ferroviarias, tornándose un caso de estudio sustancial para analizar las movilidades y el patrimonio ferroviario en el siglo XXI. El caso particular del trabajo aquí presentado, y el breve relato de viaje, permite describir cómo funciona el servicio de pasajeros en los trenes actuales, volviéndose un paso inicial para avanzar en futuras investigaciones con mayor impacto científico. Se detectó la necesidad de aquellos usuarios de pequeñas localidades y comunas por contar con este servicio para acceder a sus lugares de frecuentación, como también un servicio confortable y asequible que logra cumplir con las demandas de la ciudadanía, no obstante, con poca frecuencia para las necesidades de la población de pequeñas localidades sin mayor red de transporte público a disposición.

Pareciera ser que en horarios punta el servicio no da abasto, lo que se traduce en experiencias de viaje poco placenteras y que abren un sinfín de aristas como el viaje desde una perspectiva de género, la necesidad ciudadana de contar con mayor infraestructura, la imperativa recuperación del patrimonio ferroviario nacional, la necesidad de nutrir de infraestructura ferroviaria a una mayor cantidad de comunas de la región de estudio o el rol de la ingeniería del transporte en la conectividad entre ciudades medianas y la ruralidad.

Este último punto se vuelve clave en el desarrollo del transporte público desde lo no metropolitano. Todas estas temáticas no tratadas en el presente trabajo esperan ser abordadas por el equipo de investigación del proyecto en curso FONDECYT 11240525, lo que implica avanzar en el análisis de servicios de pasajeros tanto en el Biobío como en las regiones aledañas, y su vínculo con el fomento de sociedad más equitativas desde el derecho a la movilidad de los habitantes de territorios no metropolitanos.

Respecto al rol social del ferrocarril, cabe señalar que sus servicios de pasajeros se vuelven fundamentales en sociedades que persiguen la equidad, para ello, es primordial contar con medios de transporte público sostenibles y sustentables en territorios que históricamente han sido relegados del progreso y el desarrollo. Tal es el caso de las pequeñas ciudades y localidades de la zona centro sur de Chile, donde una gran cantidad de sus habitantes requieren del transporte público cotidianamente para acceder a los diversos espacios de vida. Y es precisamente en estos territorios donde el ferrocarril debe estar presente, más allá de los sentimientos de nostalgia, para de esta forma garantizar el derecho a la movilidad de las personas. En la ruralidad, las formas de movilidad, con sus ritmos y dispositivos particulares, hacen carne en el ferrocarril, que es apreciado y merece el cuidado por parte de los habitantes, quienes ven en este dispositivo una forma más de inclusión socioespacial, como temática en desarrollo por el proyecto mencionado. Pareciera ser que sin el servicio ferroviario de pasajeros muchas de las actividades que desarrollan los habitantes de las pequeñas localidades no podrían ejecutarse, lo que agudizaría la exclusión socioespacial y migraciones internas forzadas.

Finalmente, a pesar de que los trenes ocuparon un rol central en el desarrollo social y económico del país, el escaso material investigativo en esta área de estudio se vuelve un desafío para la construcción de un conocimiento que le otorgue relevancia a las movilidades ferroviarias en sus diferentes ámbitos, por ejemplo, el desarrollo de políticas públicas, la discusión académica y la participación ciudadana. Por lo mencionado, el ferrocarril puede considerarse un objeto interurbano que representa la vida social de

nuestra historia, y probablemente muchos de los habitantes del país tienen en sus memorias el tren, lo que se vuelve una oportunidad para reconstruir el legado ferroviario y proyectar campos de acción para el ferrocarril como objeto interurbano, pero también desde la necesidad de movilidad humana actual en los territorios no metropolitanos de la zona centro sur del país.

BIBLIOGRAFÍA

- Bhatawadekar, S. (2021). Understanding the Cultural Significance of Living Railway Heritage: Need for New Approaches. *TST*, (44), 173-192.
- Empresa Ferrocarriles del Estado (s.f.). *Tren Laja-Talcahuano*. <https://www.efe.cl/nuestros-servicios/laja-talcahuano/servicio-y-trazado/>
- Gobierno de Chile (s.f.). *Trenes para Chile*. <https://www.gob.cl/trenesparachile/>
- González, S. (2022). Patrimonio cultural y defensa ciudadana: la Estación Central de ferrocarriles de Santiago de Chile. *Revista de Antropología Visual*, 30, 1-20.
- Guajardo, G. (2007). *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Guajardo, G. (2014). Infraestructura y movilidad: Una reflexión histórica comparativa sobre Chile y México, 1840-1980. *Revista de Historia y Geografía*, 30, 155-164.
- Kuntz, S. (2015). (ed.). *Historia Mínima de la Expansión Ferroviaria en América Latina*. Colegio de México.
- Marín, S. (1901). *Los ferrocarriles de Chile*. Cervantes.
- Moraga, P. (2001). *Estaciones ferroviarias de Chile: imágenes y recuerdos*. Dibam.
- Moraga, P. (2009). *Tiempos de trenes, imaginario del ferrocarril en Chile 1860-1960*. Ricaaventura.
- Navarrete, M. y Cerda, G. (2021). Configuración de atractivos turísticos como patrimonio cultural. El caso de las Termas de Chillán y el viaje en el Tren Chico. Región de Ñuble, Chile: 1911 - 1957. *Tiempo y Espacio*, (46), 70-86.
- Obreque, P. (2001). *Las tortilleras de Renaico*. Pillán.
- Ortega, A. e Ibarra, M. (2019). La dimensión política del patrimonio. Reivindicación del valor social del ferrocarril en Chile entre dictadura y democracia (1973-2012). *Perfiles Latinoamericanos*, 29(58).

- Riquelme, H. (2017). Transformaciones sociales en la historia reciente del ferrocarril de la Araucanía, Chile. *Memorias del XVIII Congreso Colombiano de Historia*, 47-62.
- 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. 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., 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. *Cultura-hombre-sociedad*, 29(2), 80-108.
- 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.
- Riquelme, H. y Sandoval, E. (2021). Prácticas de movilidad y desempeño laboral del profesorado rural en la Región de La Araucanía, Chile. *Revista Transporte y Territorio*, (24).
- Torres, C. (2013). Los riesgos por el «abandono cultural» del patrimonio industrial: maestranzas ferroviarias en Chile. *Apuntes*, 26(2), 52-67.
- 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.
- Verniory, G. (2005). *Diez años en Araucanía. 1889 - 1899*. Pehuén.

