



UNIVERSIDAD DE CONCEPCION
FACULTAD DE HUMANIDADES Y ARTE
PROGRAMA DE MAGISTER EN ARTE Y PATRIMONIO



El paisaje entre Concepción y San Rosendo
Visualidad, viaje y construcción social

CLAUDIA PATRICIA ARANCIBIA ROJAS

Tesis para optar al grado de Magíster en Arte y Patrimonio.

Profesor guía: Leonel Pérez Bustamante
Profesora co-guía: Natascha De Cortillas Diego

Marzo, 2018
CONCEPCIÓN-CHILE

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica del documento.

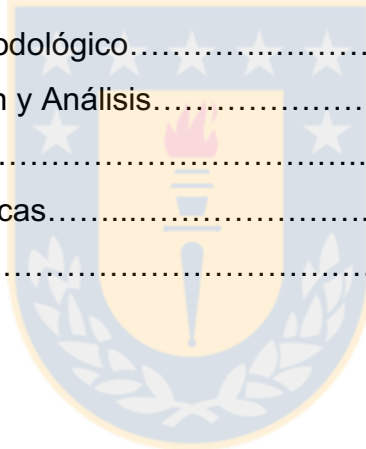




A mi querida Chela,
quién me ha acompañado durante toda mi vida.

ÍNDICE

Resumen.....	v
Abstract.....	vi
Introducción.....	1
Capítulo 1: Contexto.....	3
Capítulo 2: Marco Teórico.....	10
2.1 Patrimonio y Paisaje Cultural.....	11
2.2 El Concepto de Paisaje.....	13
2.3 Viaje y Fotografía.....	16
Capítulo 3: Marco Metodológico.....	19
Capítulo 4: Descripción y Análisis.....	26
Conclusiones.....	74
Referencias Bibliográficas.....	78
Anexos.....	83



Resumen

La llegada del ferrocarril modificó la manera de viajar y por lo tanto la forma de relacionarse con el territorio. El tren desde Concepción a San Rosendo continúa en funcionamiento y se posiciona como el principal medio de transporte que comunica ambas localidades.

Este proyecto aborda dicho tramo de estudio en torno al concepto de paisaje para comprender cómo, de manera conjunta, los elementos territoriales y la valoración local por parte de sus habitantes construyen un paisaje mediante el viaje en tren. Para esto se utiliza la fotografía como herramienta metodológica de registro junto con entrevistas a los pobladores que realizan el recorrido, para así lograr identificar los valores patrimoniales que le son asignados a dicho paisaje.

Mediante esta investigación se pretende contribuir a la actual valoración del patrimonio de San Rosendo a través del estudio del paisaje construido por sus propios habitantes.

Abstract

The development of the railway changed the transport model and thus, the way in which people relate to the territory. The train from Concepción to San Rosendo remains in operation and it is considered the main form of transportation when connecting both towns.

This project studies such route, focusing on the landscape concept in order to understand how, both the territorial elements and the local appreciation its inhabitants feel, manage to build a landscape from the train ride. To this end, we used photography as a methodological registration tool as well as interviews to the residents who regularly make this route; all of this in order to identify the patrimonial value put to this landscape.

This research aims to contribute to the actual San Rosendo patrimonial appreciation throughout the study of the landscape built by its own inhabitants.

Introducción

La localidad de San Rosendo es reconocida hoy en día por poseer un importante patrimonio ferroviario, ya que gracias al desarrollo de esta actividad logró consolidarse como un punto estratégico que permitió la conectividad entre el centro y el sur del país, impulsando de esta manera el crecimiento económico, cultural y social de la comuna.

En torno a la relevancia del ferrocarril, en un ámbito general se encuentra lo descrito por Ian Thomson y Dietrich Angerstein (1977) junto con María Alliende (1993) quienes plantean la historia del ferrocarril desde sus inicios hasta el siglo XIX, tanto a escala global como local.

También existe una historia social abordada por Armando Sepúlveda (1959) donde se expone el contexto en el cual los trabajadores ferroviarios desarrollaron sus actividades, dinámicas y luchas. Desde un punto de vista más integral existen investigaciones como la realizada por Andrea Ortega (2013) en la cual se aborda el patrimonio ferroviario bajo el concepto de paisaje cultural, considerando de esta manera su dimensión material como inmaterial, procurando poner en valor tanto su infraestructura como su modo de construcción e impacto cultural que el tren generó en las localidades, familias y en sus formas de vivir.

En los análisis recientes sobre el patrimonio ferroviario del tramo de estudio, se encuentra lo expuesto por Felipe Cabezas (2003) quien hace énfasis en San Rosendo por su legado histórico, describiendo las características arquitectónicas de la casa de máquinas y de las estaciones.

Respecto al paisaje, existen estudios como el de Juliana Pistola (2015) que abordan la cualidad subjetiva de este dada por la interpretación de quién observa, sin embargo, estos no incorporan el viaje en ferrocarril como un elemento primordial

en la construcción del mismo. Por su parte Victoria Quintero y Elodia Hernández (2012) profundizan sobre las percepciones locales utilizando una metodología mediante la cual se entrevista a diferentes grupos sociales para comprender cómo describen, valoran y significan el paisaje.

La presente investigación busca comprender de qué manera los habitantes locales construyen el paisaje mediante el viaje en tren desde Concepcion a San Rosendo, para esto se recurre a técnicas cualitativas como la observación participante y entrevistas, además de un registro visual del tramo que permite identificar los elementos territoriales del paisaje para posteriormente, presentar dichas fotografías a la comunidad y reconocer así sus preferencias.

De este modo, la relevancia de esta investigación radica en que al día de hoy no existen estudios que planteen el tema de la construcción del paisaje por los habitantes de la localidad y desde la interacción con el territorio mediante el viaje en tren.

Para una mejor comprensión este estudio se estructura bajo cuatro capítulos; en el primero de ellos se exponen los antecedentes históricos y el contexto en el cuál surge el trayecto, luego en el segundo se presentan los ejes teóricos que fundamentarán el análisis. A continuación en el tercero se menciona la metodología utilizada para finalizar con un cuarto capítulo donde se describen y analizan los datos obtenidos.



El ferrocarril surge en 1802 creado por el inglés Richard Trevithick teniendo como objetivo principal el tránsito de carga de la mano del desarrollo industrial. Su uso se extendió a numerosas partes del mundo siendo Cuba pionero en Latinoamérica en 1837, luego México en 1850 y Chile, primero en Sudamérica en 1851. Este sistema de transporte resultó ser muy eficiente considerando que antes la manera de trasladarse era por medio de carretas a caballo, por lo que su llegada fue vista indudablemente como un símbolo de progreso que potenciaría el desarrollo del país.

No solo en términos económicos fue un aporte sino que también reconfiguró tanto la manera de movilizarse como las relaciones espacio/tiempo, esto debido a que los trayectos que antes necesitaban bastante tiempo, ahora se realizaban en menos horas y de manera mucho más cómoda.

Durante el gobierno de Manuel Bulnes (1841-1851) se construyó el primer tramo de ferrocarril que unió Copiapó con Caldera. Dicha vía de 81 kms de extensión se creó por la necesidad de transportar el mineral de plata de Chañarcillo ya que las carretas no proporcionaban las condiciones para su efectivo traslado. Su inauguración se llevó a cabo el 25 de Diciembre de 1851 e inmediatamente tuvo una repercusión en la ciudad.

Según María Alliende (1993: 20) “El ferrocarril determinó no solo la formación de la ciudad de Caldera, la cual en 1850 tenía 200 habitantes y en 1854 ya constaba de dos mil, sino que llenó de adelantos la ciudad de Copiapó(...)”.

Este fue el puntapié inicial para que posteriormente se comenzara a gestar el entramado ferroviario en la zona norte de nuestro país, siempre pensado en la extracción de minerales. Entre 1852 y 1874 se expande hacia la zona central, dando paso así a la creación en 1884 de la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile. En este año ya existían 948 Kms de rieles los cuales fueron en aumento hasta llegar en 1913 a conectar prácticamente todo Chile de Iquique a Puerto

Montt. Si inicialmente las locomotoras utilizadas eran a vapor, provenientes de Alemania, cerca del año 1922 comienza la llegada de las máquinas eléctricas.

Por consiguiente, en Chile “La historia del ferrocarril se remonta a los tiempos heroicos en que las locomotoras a vapor daban sus primeros pasos en el mundo y luchaban todavía con calesas y diligencias. Nuestro país será uno de los pioneros en el sur del continente” (Alliende, 1993: 20).

En una primera instancia el ferrocarril fue visto como un medio para transportar los productos obtenidos de la minería, sin embargo, con el paso de los años su importancia va a ligarse al traslado de personas teniendo así un significativo rol social. Hacia 1940 se consolida como el principal transporte superando al de pasajeros por vía marítima. Junto con esto fue visto como el medio que posibilitó la conexión de localidades que se encontraban más alejadas permitiendo el desarrollo y crecimiento del país a nivel territorial. Bajo esta idea se inicia en 1869, a cargo de Juan Slater, la construcción del ramal que comunica Chillán con Talcahuano y desde el cual surge el ramal San Rosendo- Concepción.

Este se lleva a cabo por tramos, en 1862 se inicia el tramo Concepción -San Rosendo que se inaugura en 1872. Paralelamente, en 1869, se construye el tramo entre Concepción y Talcahuano. Ya desde su construcción, el paisaje observado en el trayecto desde Chillán a Talcahuano suscitó asombro.

“La vía férrea entre Chillan y Talcahuano es seguramente la que presenta mejor vista al ojo del viajero; recorre la ribera derecha del Bio-bio bello i majestuoso al pie de montañas enormes, de rocas colosales i de valles extensos y pintorezcós, de una perspectiva agradable i seductora, en que la naturaleza parece haberse esmerado en la formación de caprichosos paisajes de sin igual frescura i verdor. La vista no se cansa en la contemplación de tan atrayentes encantos de la naturaleza, pues que a cada instante tiene delante de sí, un panorama distinto i amenos; a un lado colinas elevadas y fragosas, valles cuya belleza seduce y convida

a gozarla y al otro las aguas puras del cristalino Bio-bio que lame cariñoso los pies de los montes, las sólidas bases de rocas enormes u grandes como el poder mismo de la mano augusta que allí las colocó, aquello extasía, conmueve e invita a la contemplación detenida de los misterios de la creación” (Periódico La Democracia, 1872 citado en Ruiz, 2001: 25).

Ramal San Rosendo-Concepción

El ramal que unió Concepción con San Rosendo, consistió en un eje que se extendió a lo largo de la ribera del río Bio Bío. Estaba compuesto por seis estaciones intermedias, dos que marcaban el comienzo y final del recorrido, además de cuatro paraderos. Los intermedios eran: Chiguayante, Hualqui, Unihue, Talcamávida, Gomero y Buenuraqui y los paraderos: Leonera, Agua del Obispo, Pileo y Malvoa, dichos nombres provenientes principalmente del Mapudungún.

El surgimiento de estas localidades se encuentra vinculado al desarrollo agrícola del sector, el cual fue potenciado con la llegada del ferrocarril, a excepción de las estaciones Unihue y Buenuraqui las cuales se consolidan en función del ramal. Todas ellas se establecieron posterior a la inauguración en 1872 y se construyeron principalmente de madera.

Las decisiones respecto al trazado de esta línea ferroviaria se basaron principalmente en criterios técnicos ya que el terreno al lado del río Bio bío presentaba bordes más planos en comparación a la otra alternativa que sugería realizar el trayecto por las cuestas de la cordillera de la costa.

Según Sylvia Ruiz (2001: 28) el trayecto: “ Fue iniciado en 1862 y sigue en todo su curso la ribera norte del Bio bío por un trazado muy curvilíneo, pero de perfil suave. Su rumbo es directamente al poniente hasta Unihue, donde toma una dirección nor-poniente. Su longitud es de 71 kms”.

Con el pasar de los años la estación de San Rosendo se conectó con la de Angol y poco a poco esta localidad se configuró como la puerta de entrada al sur de Chile.

Esta comuna debe su nombre a un fuerte español construido a principios de 1600. Se establece en este lugar por estar ubicado estratégicamente en la confluencia del río Laja con el río Bio bío.

Uno de los objetivos de la construcción de dicha estación es el de ser un importante punto de encuentro entre Chillán y Talcahuano por el cual transitarían los pasajeros y por donde circularían los trenes de carga con los productos agrícolas desde el interior hacia el puerto. De este modo, poco a poco comienza a constituirse una “frontera ferroviaria” puesto que desde este sitio se realizaban las combinaciones de pasajeros que se dirigían hacia el sur. Además como solo existían viajes vespertinos las personas debían alojar hasta continuar su viaje por la mañana fomentándose de esta forma el comercio, las hostales, los servicios de comida y los lugares donde vivían los maquinistas y trabajadores ferroviarios. Tanta fue la importancia que alcanzó el ferrocarril en nuestro país que el gobierno comenzó a invertir en este lugar, mejorando así las condiciones de vida, generando más trabajos y potenciando de esta manera el desarrollo industrial y agrícola del sector.

Esta fue sin duda la época de mayor auge para San Rosendo llegando a convertirse en el principal centro ferroviario del país. Es así como entre los años 1889 y 1890 se construyó el puente ferroviario que permitió la comunicación con su vecino Laja y ya en la década del 40' se instala la Maestranza para la reparación y mantenimiento de los ferrocarriles junto con la carbonera y la casa de máquinas. En 1959 comienza a operar la industria celulosa en Laja y desde ahí comenzó a verse estancado el comercio en San Rosendo puesto que tanto los servicios públicos como las empresas se desplazaron hacia este sector convirtiéndose este en el nuevo centro principal.

De este modo si en sus inicios San Rosendo desarrolló el área agropecuaria, con los años se vió obligado a explotar la industria forestal para continuar vigente. Por otro lado desde los años 80' también se vivió una baja en el sector ferroviario y un auge a otro sistema de transporte como los buses y camiones, con el fortalecimiento de las carreteras. Esto dejó a san Rosendo a la deriva llegando a desmantelar su principal fuente laboral, la casa de máquinas.

Es así como el sitio que había sido el punto de convergencia del país comenzó a transformarse solo en un lugar de paso, de tránsito hacia su vecino Laja. Debido a esto, las comunidades deciden organizarse consiguiendo la construcción de un camino que los une con el resto de los poblados, una ruta vehicular paralela al mencionado puente. Se crea también un gimnasio, se extiende el alumbrado eléctrico y se generan más escuelas y lugares de encuentro.

Actualmente San Rosendo es una comuna perteneciente a la provincia y región del Bio bío. Limita al norte con la comuna de Yumbel, al sur con el río Bio bío, al oeste con Hualqui y al sureste con el río Laja.

Cuenta con una población de 3.412 habitantes (Instituto Nacional de Estadística, 2017) y se sitúa como la comuna con menor habitantes dentro de la provincia. Sus principales fuentes laborales giran en torno a los servicios públicos como la municipalidad y el hospital ,sin embargo, la mayor parte de la población se desempeña en otros sectores como Laja y Concepción además de trabajar en la zona norte del país. Debido a esto, se conoce a San Rosendo como una comuna dormitorio.

A pesar de haber sido un importante centro ferroviario para Chile, hoy en día podemos observar solo algunos vestigios de aquella época, en las inmediaciones de la casa de máquinas y la carbonera además de dos locomotoras declaradas Monumento Nacional, en categoría Monumento Histórico el 20 de julio de 1998, (Consejo de Monumentos Nacionales, 2017) ubicadas en el museo ferroviario.

A pesar del declive del transporte ferroviario aún persiste un servicio que transita por la comuna de San Rosendo, el cual es operado por FESUR, denominado Corto Laja. Este es un tren urbano-rural que inicia su recorrido en Talcahuano y finaliza en la localidad de Laja. Posee una extensión total de 88 kms, está compuesto por veintidós estaciones atravesando siete comunas, las cuales son: Talcahuano, Hualpén, Concepción, Chiguayante, Hualqui, San Rosendo y Laja. Este servicio funciona todos los días del año y para las localidades ubicadas en Quilacoya, San Miguel, Unihue, Valle Chanco, Los Acacios, Gomero y Buenuraqui se posiciona como el único medio de transporte que conecta con los centros urbanos.

Desde San Rosendo a Concepción cuenta con siete frecuencias diarias, comenzando su jornada a las 6:45 para finalizar a las 19:15 horas. Por el contrario desde Concepción a San Rosendo existen seis salidas que comienzan a las 7:30 y terminan a las 20:30 horas.

Además del circuito habitual del Corto Laja, existe un servicio turístico que FESUR implementa desde el año 2015, en conjunto con la SEREMI de transporte y SERNATUR, consolidándose como el primer tren turístico de la región. Este itinerario tiene como objetivo impulsar el crecimiento económico de la zona potenciando el patrimonio ferroviario. El trayecto cuenta con paradas donde se ofrecen productos locales además de un show de música folclórica y al llegar a San Rosendo se realiza una visita guiada por un ex trabajador ferroviario en la antigua carbonera y sala de máquinas, culminando así el recorrido en Laja desde donde se retorna a Concepción.

2. MARCO TEÓRICO



2.1 Patrimonio y Paisaje Cultural

Desde 1962 el tema del paisaje comenzó a suscitar interés por parte de la UNESCO, quien durante ese año aprueba la “Recomendación relativa a la protección de la belleza y el carácter de los lugares y paisajes” en la que destaca las cualidades paisajísticas de algunos sitios. Ya en 1972 en La Convención de Patrimonio Mundial Cultural y Natural se clasifica el patrimonio cultural en tres categorías: conjuntos, sitios y monumentos. Esto se vuelve insuficiente y se instaura la categoría de paisaje cultural entendida como:

"Lugares que combinan el trabajo de la naturaleza y el ser humano, y que son ilustrativos de la evolución de la sociedad humana y del uso del espacio a lo largo del tiempo, bajo la influencia de limitaciones físicas y/o oportunidades presentadas por el medio natural y de sucesivas fuerzas sociales, económicas y culturales" (UNESCO, 2013: 6).

Dentro de esta definición encontramos tres subcategorías: Paisajes creados por el hombre, paisajes evolutivos, los cuales pueden ser fósil o continuo y paisajes culturales asociativos, que considera de manera conjunta aspectos culturales y del medio ambiente.

A diferencia de la propuesto por la UNESCO, el Convenio Europeo del Paisaje define paisaje como “cualquier parte del territorio tal y como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos y sus interrelaciones” (Convenio Europeo del Paisaje, 2000: 2). De esta manera se aborda el carácter perceptivo del paisaje considerando el territorio en su amplia extensión y no solo espacios limitados.

Según Alfredo Conti (s.f: 1) “La inclusión de los paisajes culturales en 1992 respondió, justamente, a la importante evolución que entre fines de la década de

1980 y principios de la de 1990 se estaba dando en la conceptualización del patrimonio”.

Así vemos cómo el término de Patrimonio Cultural en las últimas décadas ha tenido considerables cambios ampliando su significado. Actualmente el concepto incluye no tan solo los bienes tangibles ligados al pasado sino también las manifestaciones culturales ligadas a esos bienes, por lo tanto, el valor no está en el propio objeto material sino en el vínculo que se establece con los colectivos sociales y desde donde se conforman sus identidades, posicionado así a los sujetos como agentes activos que transforman, significan e interpretan su realidad.

De esta forma se entiende patrimonio como una construcción social que “No existe en la naturaleza, que no es algo dado, ni siquiera un fenómeno social universal, ya que no se produce en todas las sociedades humanas ni en todos los períodos históricos; también significa, correlativamente, que es un artificio, ideado por alguien (o el decurso de algún proceso colectivo), en algún lugar y momento, para unos determinados fines, e implica, finalmente, que es o puede ser históricamente cambiante, de acuerdo con nuevos criterios o intereses que determinen nuevos fines en nuevas circunstancias” (Prats, 1997: 20).

2.2 El Concepto de Paisaje

Para abordar esta investigación se vuelve necesario precisar el concepto de paisaje el cual ha sido desarrollado desde distintas disciplinas como la antropología, arquitectura y esencialmente por la geografía. Al respecto Carl O. Sauer (1925) plantea que el paisaje es producto de la acción que ejerce el ser humano sobre la naturaleza describiendo así un paisaje natural que es transformado por el hombre a un paisaje cultural, basando sus estudios principalmente en las transformaciones materiales concretas que sufre el territorio. Posteriormente, Eduardo Martínez de Pisón (2009) profundiza el concepto mencionando la necesidad de un observador en la construcción del paisaje, otorgándole importancia no sólo a los elementos materiales del territorio sino que también a quién observa, haciendo hincapié en la interrelación que se genera entre el sujeto y su entorno.

En la misma línea, Javier Maderuelo (2005) hace énfasis en el punto de vista subjetivo del observador; propone que mediante esa mirada se configura un paisaje no tan solo desde el ver, sino que desde la observación consciente. De esta manera el paisaje se posiciona como una manera subjetiva de ver y por ende, una interpretación estética. Es importante destacar esta cualidad contemplativa que se propone puesto que el viaje en tren posibilita esta dimensión.

Por su parte Marc Augé (2003) acentúa la importancia de la mirada y percepción consciente pero agrega la necesidad de la descripción del espacio como un elemento imprescindible para que exista un paisaje. Esto tiene que ver con la capacidad de comunicar y compartir con otros lo que se está observando. De esta manera, le aporta un carácter social ya que no es simplemente lo que significa para un individuo sino también para un determinado grupo, donde influyen tanto las percepciones individuales como colectivas.

De este modo se llega a una comprensión del paisaje como una interpretación, y se diferencia de la naturaleza pues este no existe por sí solo sino en relación con el ser humano quién lo percibe, significa y por consiguiente lo construye.

“El paisaje está lleno de lugares que encarnan la experiencia y las aspiraciones de la gente; lugares que se convierten en centros de significado, en símbolos que expresan pensamientos, ideas y emociones varias y, por ello mismo, el paisaje no sólo nos presenta el mundo tal como es, sino que es también, de alguna manera, una construcción de este mundo, una forma de verlo. El paisaje es, en buena medida, una construcción social y cultural, siempre anclado- eso sí- en un sustrato material, físico, natural”. (Nogué&De San Eugenio, 2011: 2).

De este modo patrimonio y paisaje se encuentran íntimamente relacionados en cuanto ambos son productos sociales y operaciones dinámicas que están ligadas al pasado pero que se desarrollan y buscan comprenderse desde el presente. Abordando el paisaje desde su dimensión subjetiva, simbólica y no limitándolo a elementos materiales aislados sino que entendiendo que los valores asociados a lo patrimonial tienen que ver con temas identitarios que se generan mediante la relación entre los elementos del territorio y las interpretaciones, significados y valoraciones que le son otorgados por los grupos sociales que habitan un determinado lugar y que por tanto construyen su propio paisaje.

Respecto a los valores patrimoniales vinculados al paisaje se aborda la memoria como un concepto propuesto por Maurice Halbwachs (2004) en el cuál se hace énfasis en su carácter social. Antes de él se pensaba que la facultad de recordar era netamente individual, sin embargo, actualmente es imposible comprender la memoria si no es desde lo colectivo. Es desde aquí donde Alejandro Baer (2010) hace alusión a la memoria individual como “aquella que está inmersa en

un horizonte de interpretación sociocultural que determina y también posibilita su propia actividad de recuerdo” (Baer, 2010: 132).

Comprender este enfoque de memoria colectiva permite hacer re interpretaciones desde el presente para entenderla más allá de su vínculo con el pasado como un punto de vista estático e inalterable. Por su parte, como el acto de recordar y por tanto el recuerdo, debe su existencia a los individuos que conforman un grupo social, permanecerá en tanto el conjunto continúe rememorando lo que para ellos es significativo, reelaborándose continuamente.

“Si bien lo que vemos hoy se sitúa en el contexto de nuestro recuerdos antiguos, estos recuerdos se adaptan, sin embargo, al conjunto de nuestras percepciones actuales. Todo sucede como si confrontásemos diversos testimonios. Como en lo básico concuerda, aún con algunas divergencias, podemos reconstruir un conjunto de recuerdos con el fin de reconocerlo.” (Halbwachs, 2004: 25).

Para el análisis de los datos obtenidos respecto a los elementos significativos del paisaje, se recurre a lo planteado por Gilles Deleuze y Félix Guattari (2002) para abordar las relaciones que se producen entre los distintos espacios que conforman el territorio de estudio, utilizando así los conceptos de liso y estriado.

Por lo tanto ,“El espacio liso vendría siendo lo informal, abierto, infinito, ilimitado en todas direcciones, que no acepta fijos ni móviles sino más bien distribuye una variación continua” (Deleuze& Guattari; 2002: 485).

De este modo , espacio liso en tanto naturaleza y agua; espacio estriado cuanto ha sido construido, la urbe y el ferrocarril. Mediante la articulación de dichos espacios se busca comprender cómo ambos se vinculan logrando distinguirse pero existiendo en tanto transformación constante del uno hacia el otro.

2.3 Viaje y Fotografía

El paisaje posee una cualidad subjetiva la cual permite que existan diversas interpretaciones dependiendo de los elementos que configuran dicha cualidad.

Bajo esta premisa cabe destacar lo propuesto por Francesco Careri (2002) respecto al poder configurador del andar y de cómo este ha sido practicado desde los inicios del ser humano otorgándole de esta manera sentido a los lugares.

La presente investigación se plantea bajo esta línea, entendiendo el concepto de viaje como un recorrido, un trayecto y a la vez una experiencia, en la cual el tren se posiciona como un lugar desde donde se genera un vínculo con el territorio, comprendiendo que la manera en que significamos un paisaje está directamente relacionado con el sitio desde el cual lo percibimos.

El ferrocarril visto como objeto material que comunica, en conjunto con el componente humano, al atravesar ambos el territorio, lo construyen de manera simbólica. De esta forma se concibe al tren más que un simple medio que posibilita el viaje sino como un lugar que tiene sus propias dinámicas y el cual mantiene un movimiento lineal, siempre desde un punto específico hacia otro, en un trazado definido.

Anteriormente se ha mencionado la importancia del tren como medio de transporte en la transformación territorial, desde los rieles hasta las grandes maestranzas, sin embargo, es mediante el viaje que se habita este territorio y se transforma simbólicamente. “El acto de andar, si bien no constituye una construcción física de un espacio, implica una transformación del lugar y de sus significados” (Careri,2002: 51).

Si bien el medio a través del cual percibimos el paisaje aborda todos los sentidos, se le ha otorgado un rol relevante a la mirada y por lo tanto a la visualidad.

Según Samuel Quiroga y Lorena Villegas (2015) el concepto de paisaje en sus inicios fue ampliamente abordado por la pintura a pesar de que durante muchos años fue considerado como una categoría menor entre las artes visuales y no fue hasta el siglo XVIII donde este concepto obtuvo mayor reconocimiento, permitiendo desarrollarse con mayor autonomía”.

“La libertad conquistada por los impresionistas pudo ser además con la ayuda de dos factores que contribuyeron a que las personas del siglo XIX vieran el mundo con ojos distintos. Por una parte, la fotografía. Por otra parte, la estampa coloreada japonesa” (Quiroga y Villegas, 2015: 51).

Desde la fotografía también se ha abordado el tema, en sus inicios hasta la actualidad con las distintas posibilidades que han brindado los avances tecnológicos. Si bien en un comienzo la fotografía se concibió como una fiel representación de la realidad esto se ha ido modificando. “Ni siquiera a través de la fotografía es posible captar aquello que se ve sin que intervenga el conocimiento de cómo es la realidad, pues es un instrumento accionado por un sujeto que discrimina, selecciona, intensifica, intenciona” (Íbid).

*El concepto de paisaje en Chile comienza a emerger durante el siglo XIX como una temática en la pintura. Se alude a Antonio Smith como uno de los pioneros en su desarrollo desde su taller en la vereda opuesta a la academia.

Se menciona a los impresionistas como los precursores del estudio del paisaje puesto que dedicaban gran parte del día a retratar escenas de la vida cotidiana intentado reproducirlas con exactitud.

La fotografía se utiliza en esta investigación como una herramienta que permite identificar los elementos que componen el territorio comprendiendo que “el acto de fotografiar es algo más que observación pasiva” (Sontag, 1981: 28).

Se enfatiza así tanto en el poder del acto mismo como en la importancia del objeto fotografiado, que se encuentra determinado por un encuadre, puesta en foco y selección además del sujeto que es quién finalmente decide entre lo que amerita ser registrado y lo que no.

A pesar de que a la fotografía por mucho tiempo se le atribuyó un carácter propiamente objetivo, hoy en día se entiende como una interpretación del mundo que no presenta fielmente la realidad. De hecho, siguiendo a Roland Barthes (1992), la esencia de la fotografía vendría dada por su vínculo con el referente, es decir, a pesar de ser una interpretación, siempre lo fotografiado da cuenta de algo que “ha sido”, que estuvo concretamente en un momento determinado. Por lo tanto, pese a que la fotografía “captura” la realidad es también una representación al igual que otras áreas de las artes visuales.

3.MARCO METODOLÓGICO



Hipótesis de trabajo

El ferrocarril a San Rosendo no solo marca la configuración del territorio sino también la construcción del paisaje por parte de sus habitantes. Este paisaje integra valoraciones patrimoniales localmente asignadas.

A través del viaje en tren se configura un paisaje, que considera sus elementos territoriales como también la construcción social por parte de los habitantes de San Rosendo. Mediante la articulación entre dichas dimensiones es posible aportar a la actual comprensión del patrimonio.

Objetivos

Objetivo general

Comprender cómo se configura el paisaje desde el viaje en tren, articulando los elementos del territorio y la construcción social por parte de los habitantes de San Rosendo.

Objetivos específicos

- Identificar y describir los componentes territoriales del paisaje desde el viaje en tren.
- Reconocer e interpretar los elementos territoriales del paisaje a los que los habitantes de San Rosendo le otorgan valor patrimonial.
- Analizar cómo los elementos territoriales del paisaje y su interpretación se interrelacionan para configurar el paisaje de dicho tramo.

Metodología

En la presente investigación se aborda el tramo que abarca desde Concepción hasta San Rosendo el cuál tiene una extensión de 70,2 Kms y está compuesto por quince estaciones .El tiempo aproximado que demora la realización de todo el trayecto es de 1.40 minutos.

La metodología empleada en esta investigación es de carácter cualitativa y exploratoria ya que el objetivo está en comprender la manera en que las personas construyen su mundo y cómo lo significan.

Se tomará como referente el método BIPLLOT* propuesto por Paula Villagra cuyo objetivo es “*explorar las preferencias y significados asociados al paisaje*” (Taylor, J. G., Zube, E. H., & Sell, J. L. citado por Villagra (2010: 17).

Este consiste en la utilización de fotografías en las entrevistas con los actores locales, lo cual “permite interrelacionar imágenes de paisaje (fotografías) y significados (palabras descritas por el observador) y facilita el proceso de interpretación de las dimensiones perceptuales” (Villagra, 2010: 16-17), es decir, ayuda a comprender la valoración que le dan las personas a determinados elementos del paisaje.

*Metodología utilizada en Paisajes cambiantes: Percepción, disturbios naturales y la reconstrucción del paisaje por Paula Villagra (2010). Esta consiste en fotografiar sistemáticamente determinados paisajes para luego estas imágenes utilizarlas en entrevistas a diversas personas. Luego esos datos se analizan para identificar las percepciones predominantes.

Recolección de datos

Las herramientas utilizadas para la recolección de datos son principalmente entrevistas semi estructuradas a actores locales con preguntas direccionadas, las cuales buscan identificar los elementos del paisaje que son percibidos por los habitantes de San Rosendo y así entender los significados que le son otorgados. Se incluyen además preguntas que aportan datos tales como sexo, edad, hace cuánto tiempo que reside en la localidad, con cuánta frecuencia realiza el viaje y cuáles son sus motivaciones para ello. Los criterios de selección de los entrevistados son: que resida actualmente en San Rosendo y que utilice el tren para trasladarse hacia Concepción.

Se entrevistaron a un total de quince actores locales dentro de las cuales solamente diez accedieron a que fuese grabada la conversación. Se buscó que fuese lo más representativo de acuerdo al universo de personas que actualmente realizan el viaje. Estas se llevaron a cabo durante los meses de Septiembre y Octubre del año 2017.

Para su realización se recurrió al contacto con informantes claves, entre ellos trabajadores de la municipalidad y servicios públicos. El método utilizado para contactar a los entrevistados fue el de bola de nieve siendo así las mismas personas quienes otorgaron datos para contactar a otros habitantes de la localidad, realizándose las entrevistas de manera presencial en su mayoría en la plaza de la comuna aunque en ocasiones también se recurrió a la estación como lugar de encuentro y al tren.

Respecto a las fotografías utilizadas, son de autoría propia obtenidas de manera digital mediante frecuentes viajes en tren entre los meses de Julio y Octubre del año 2017. Los criterios para su selección y categorización responden a una búsqueda visual por exponer lo que se puede observar a través de la ventana del

tren; además de ajustarse a un número prudente de fotografías para ser presentadas y posteriormente analizadas las preferencias de los entrevistados. De todas maneras se deja de manifiesto el rol de investigador participante y las preferencias que pudiesen existir a la hora de realizar el registro fotográfico producto de esta condición.

Otra herramienta utilizada es la observación participante que como menciona Victoria Quintero y Elodia Hernández (2012: 13) “se emplea para obtener datos sobre realidades a las que resulta difícil aplicar otro tipo de técnica” . En conjunto con las notas de campo, son de utilidad para describir y entender los fenómenos sociales desde el interior.

Análisis de la información

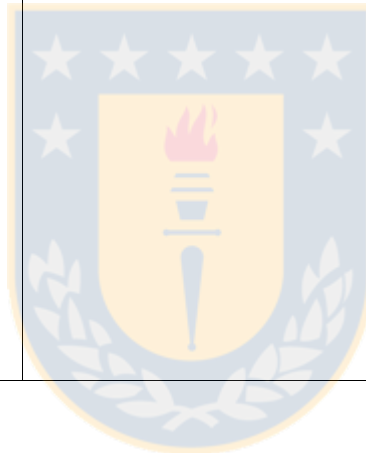
Se transcribieron las entrevistas colocando énfasis en los datos que se manifestaron de manera constante, estableciendo así comparaciones y asociaciones buscando ir más allá de lo meramente descriptivo.

Al ser de carácter semi estructuradas se recurrió a la tabulación según criterio, comprendiendo que, tal como dice Graham Gibbs (2012: 20) “los datos cualitativos tienen significado y se han de interpretar en el análisis no solo para revelar la variedad de asuntos sobre los que las personas hablan sino también para reconocer y analizar de qué modo enmarcan y dan forma a sus comunicaciones”

Luego se analizaron los datos de acuerdo al marco teórico propuesto además de ser contrastados con la observación, notas de campo y fotografías.

A continuación se detallan las estrategias utilizadas para cada objetivo específico:

Objetivos específicos	Estrategia de recolección	Estrategia de análisis
<p>Identificar y describir los componentes territoriales del paisaje desde el viaje en tren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Realización de frecuentes viajes en tren en distintos horarios y días. -Registro fotográfico del paisaje observado mediante la ventana del tren -Anotación de los lugares y la hora en que se realizaron las tomas fotográficas. 	<ul style="list-style-type: none"> -Recopilación, selección y edición de fotografías. -Establecer categorías de los elementos territoriales que se pueden apreciar mediante el viaje en tren. -Definir número de fotografías por cada categoría y enumerar para su posterior análisis -Revisión de notas de campo



<p>Reconocer e interpretar los elementos territoriales del paisaje a los que los habitantes de San Rosendo le otorgan valor patrimonial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Realización de entrevistas semi estructuradas a habitantes de San Rosendo que utilicen el tren. -Registrar testimonios a través de la grabación de voz. -Presentación de selección de fotografías a entrevistados buscando conocer sus preferencias 	<ul style="list-style-type: none"> -Transcripción de entrevistas -Tabla con preferencias de las fotografías. -Identificar los elementos relevados por los entrevistados. -Poner énfasis en cómo el entrevistado describe el paisaje.
<p>Analizar cómo los elementos territoriales y su valoración se interrelacionan para configurar el paisaje entre Concepción y San Rosendo</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Notas de campo -Audios de entrevistas - Registro fotográfico. 	<ul style="list-style-type: none"> - Analizar lo dicho por el entrevistado estableciendo comparaciones y diferencias según contexto, edad, años de residencia en el lugar, frecuencia y motivaciones para realizar el viaje. - Utilizar tabla cualitativa -Hacer una lectura de los elementos en relación al marco teórico propuesto

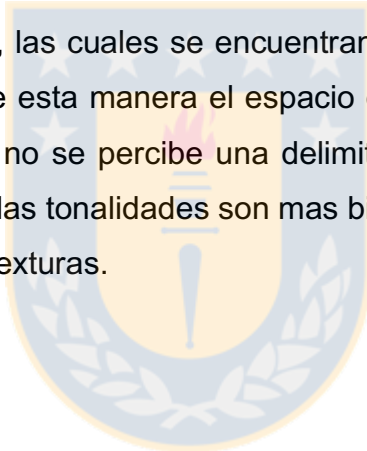


4.DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS

Mediante el viaje en tren desde Concepción a San Rosendo se puede identificar diversos elementos territoriales los cuales han sido agrupados en las siguientes categorías:

Lo Rural

Desde estación Hualqui hacia San Rosendo se pueden apreciar una arquitectura particular, tanto hacia el lado del río como hacia el cerro, principalmente de casas prefabricadas y a leña, las cuales se encuentran insertas dentro de amplios terrenos con cultivos. De esta manera el espacio es abierto y extenso, dado que en muchas ocasiones no se percibe una delimitación sólida entre los distintos sectores. Por su parte las tonalidades son mas bien cálidas y se puede observar una gran variedad de texturas.





1. Fotografía tomada el día 12 de Septiembre a las 16:40 horas entre estaciones San Miguel y Unihue hacia el lado del cerro.



2. Fotografía tomada el día miércoles 12 de Septiembre de 2017 a las 16:44 horas entre estaciones San Miguel y Unihue hacia el lado del cerro.



3 Fotografía tomada el día 13 de septiembre de 2017 a las 16:38 horas entre estaciones Unihue y Valle Chanco hacia el lado del cerro.



4 Fotografía tomada el día 12 de Septiembre de 2017 a las 16:40 horas entre estaciones San Miguel y Unihue hacia el lado del cerro

Lo Urbano

El trayecto comienza en la estación Concepción, la cual se encuentra ubicada en un sector urbano rodeado de edificios y centros comerciales con una alta concentración de población. Hacia la comuna de Chiguayante, la composición del espacio comienza a variar y se observa una fuerte predominancia de condominios de casas, colegios, instalaciones de empresas, terrenos a la venta y zonas abandonadas. Luego desde estación Manquimávida hacia Leonera se perciben cambios en el tipo de construcción, desde lo sólido hacia materiales más ligeros y precarios, transitando así desde una luz fría a una más cálida. A medida que el tren se acerca a la comuna de Hualqui, es mayor la presencia de poblaciones y asentamientos informales que colindan con la línea férrea.





5 Fotografía tomada el día 13 de Septiembre de 2017 a las 17:36 horas entre estaciones Concepción y Chiguayante hacia el lado del río.



6 Fotografía tomada el día 13 de Septiembre de 2017 a las 13:09 horas entre estaciones Chiguayante y Pedro Medina hacia el río.



7 Fotografía tomada el día 13 de Septiembre de 2017 a las 16:24 horas entre estaciones Pedro Medina y Manquimávida hacia el lado del cerro.



8. Fotografía tomada el día 13 de Septiembre de 2017 a las 13:04 horas entre estaciones Concepción y Chiguayante hacia el lado del río

Vestigios

Se comienzan a observar vestigios del ferrocarril llegando a la estación Hualqui, donde incluso aún se ubica una tornamesa hacia el lado del río. En estación Quilacoya, Unihue y Talcamávida se nota la presencia de vagones de ferrocarriles abandonados hacia ambos costados de la vía, los cuales se encuentran altamente deteriorados. Además se percibe un aumento de las líneas férreas a medida que el tren ingresa a la localidad de San Rosendo.





9 Fotografía tomada el día 12 de Septiembre de 2017 a las 16:23 horas entre estaciones Talcamávida y Gomero hacia el lado del río.



10 Fotografía tomada el día 12 de Julio de 2017 a las 14:40 horas entre estaciones Buenuraqui y San Rosendo hacia el lado del río.



11 Fotografía tomada el día 12 de Julio de 2017 a las 14:40 horas entre estaciones Buenuraqui y San Rosendo hacia el lado del río.



12 Fotografía tomada el día 12 de Julio de 2017 a las 14:41 horas entre estaciones Buenuraqui y San Rosendo hacia el lado del río.

Naturaleza

Durante todo el trayecto se puede observar la naturaleza principalmente hacia el lado del río de la línea férrea. Ya al ingresar a la comuna de Hualqui se vuelve aún más preponderante al ser una zona que transita desde lo urbano hacia lo rural. Desde allí se comienzan a vislumbrar grandes parcelas con animales hacia ambos costados de la vía. Destaca la estación Valle Chanco donde se encuentra una gran plantación de pinos la cual se extiende hasta estación Los Acacios.





13 Fotografía tomada el día 13 de Julio de 2017 a las 14:18 horas entre estaciones Ialcamavida y Gómero hacia el lado del río.

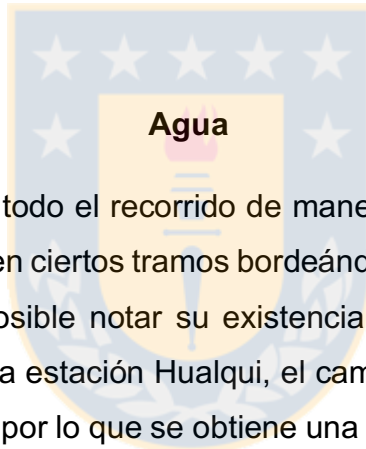


14 Fotografía tomada el 13 de Julio de 2017 a las 14:00 horas entre estaciones Valle Chanco y los Acacios hacia el lado del río.

15 Fotografía tomada el 13 de Septiembre de 2017 a las 14:16 horas entre las estaciones Talcamávida y Gomero hacia el lado del río.



16 Fotografía tomada el día 13 de Septiembre de 2017 a las 16:36 horas entre Unihue y Valle Chanco hacia el lado del cerro.



El trayecto va durante todo el recorrido de manera paralela al río, en ocasiones con mayor distancia y en ciertos tramos bordeándolo. Tanto en Concepción como en Chiguayante, es posible notar su existencia a lo lejos pues entremedio se ubica la carretera. En la estación Hualqui, el camino de automóviles cruza la vía férrea hacia el interior, por lo que se obtiene una mejor vista hacia el río. Hacia el costado del cerro solo se observa la presencia de una laguna ubicada en la estación Talcamávida. Continuando hacia San Rosendo, cada vez se vuelve más intensa la presencia del río hasta llegar a existir un estrecho margen que lo separa de la línea del tren.





17 Fotografía tomada el día 13 de Septiembre de 2017 a las 14:20 horas entre Gomero y Buenuraqui hacia el lado del río.



18 Fotografía tomada el 12 de Septiembre de 2017 a las 16:27 horas entre las estaciones Los Acacios y Talcamávida hacia el lado del cerro.



19 Fotografía tomada el 13 de Julio a las 14:16 horas entre las estaciones Gomerero y Buenuraqui hacia el lado del río.



20 Fotografía tomada el 13 de Septiembre a las 14:17 horas entre las estaciones Talcamávida y Gomeró hacia el lado del río.

Estaciones

Todas las estaciones que componen el trayecto han sido recientemente remodeladas, sin embargo, Quilacoya, Unihue, Gomero y Buenuraqui aún conservan el antiguo letrero de madera con el nombre de la estación. El tramo que va desde la estación Concepción hasta Hualqui pertenece actualmente al servicio de Biotren por lo que cuenta con andén por ambas vías.

Entre las estaciones que destacan se pueden mencionar: Chiguayante, Hualqui, y Talcamávida, por ser consideradas centros urbanos donde se ubican los principales servicios.



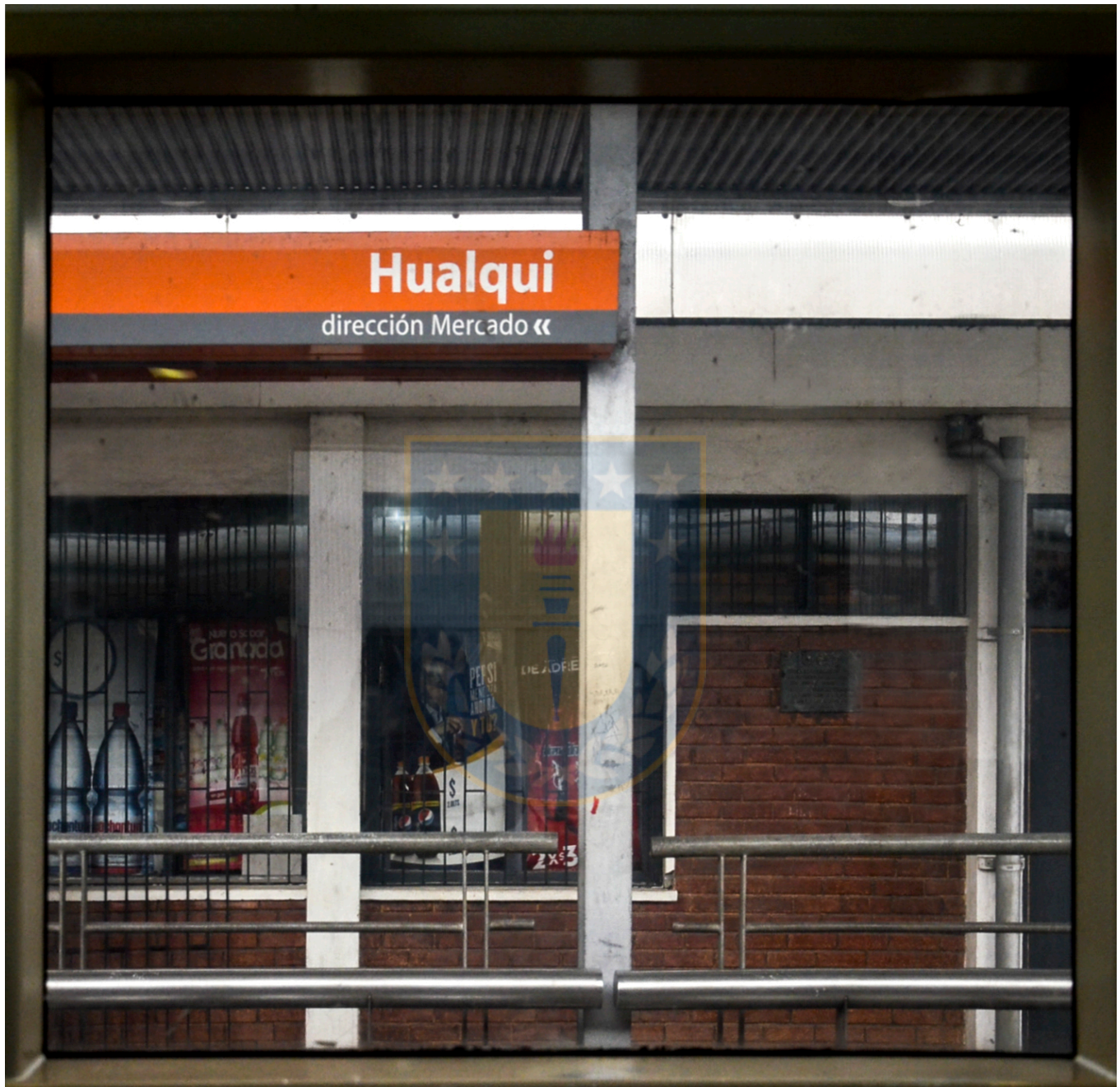
21 Fotografía tomada el 13 de Septiembre a las 16:03 horas en estación Buenuraqui hacia el lado del cerro.



22 Fotografía tomada el 13 de Septiembre de 2017 a las 16:48 horas en estación Quilacoya hacia el lado del río.



23 Fotografía tomada el 12 de Septiembre de 2017 a las 16:37 horas en estación Unihue hacia el lado del cerro.



24 Fotografía tomada el 13 de Septiembre de 2017 a las 17:03 horas en estación Hualqui hacia el lado del cerro.

A continuación, se exponen los datos obtenidos mediante la conversación con los habitantes de la localidad de San Rosendo, los cuales se han agrupado en tres ejes: cambios, recuerdos y elementos percibidos. Además se incluyen las preferencias en torno a las fotografías presentadas.

Cambios en el paisaje

Al ser consultados respecto a las transformaciones que ha sufrido el paisaje, Vilma Melo de 55 años quién se encuentra a cargo del Hogar Ferroviario de San Rosendo por lo que viaja ocho veces al mes aproximadamente, opina lo siguiente:

“De aquí a allá (los cambios) que se han notado, son las estaciones que instalaron. Eso antes no habían, eran paraderos sin siquiera techo. Entonces las estaciones que hicieron desde Laja a Talcahuano son hermosas y ahí se ve como que avanzó mucho la parte infraestructura”.

Se destaca el mejoramiento de las estaciones en comparación con las que existían antes, las cuales estaban construidas principalmente de madera. A esto, Magallanes Acuña, ex trabajador ferroviario de 72 años quién viaja una vez al mes, agrega:

“El ferrocarril se ha modernizado, tiene menos personal en las estaciones, ahora le basta con tener uno no mas, con eso movilizan”.

Por otro lado, Álvaro Ruiz, oriundo de San Rosendo y estudiante de 22 años quién utiliza el tren para trasladarse desde Concepción todos los fines de semana por asuntos de estudio, hace hincapié en lo siguiente:

“Cuando chico eran menos estaciones, no sé si el viaje era más corto pero(...) creo que era mejor con menos estaciones”.

De esta manera tanto las personas que realizan el viaje de manera recurrente como las que lo hacen de manera ocasional, sin diferenciación de edad ni vínculo con la historia ferroviaria del lugar mencionan las estaciones como ejes donde más han notado cambios tanto en el número del personal trabajador como en la infraestructura y cantidad de estaciones.

Otra las de la transformaciones percibidas por los habitantes de San Rosendo guarda relación con el río, específicamente con el volumen de su flujo de agua.

“El río ha cambiado, ha bajado su caudal, está embancado...y el terreno mismo ha ganado espacio del río, ha ido ganando y han nacido especies naturales de árboles y otras cosas (...) y eso en el tiempo no sé acaso será bueno, dicen que el río toma su cauce, siempre ha tomado su cauce”.

Esto es lo que destaca Magallanes Acuña. Dicha variación es percibida tanto por personas mayores como por jóvenes como Raquel Gallegos de 25 años , quién por asuntos de trabajo viaja todos los fines de semana. Ella menciona:

“El río ha tenido cambios por ejemplo la fábrica cuando bota sus desechos, el río se pone de una forma... súper fea o sea no dan ni ganas de mirar, llega a dar pena porque lleno de celulosa, lleno de celulosa. La playa, cuando baja el río, la playa toma todo el río en el verano, sobretodo el río ya no queda nada , este año para el verano no... no había nada de río. Si ahora es un milagro ver el río con harta agua porque para el verano, no, se seca todo”.

Otro de los cambios percibidos guarda relación con la naturaleza del sector, tal como lo indica Magallanes Acuña:

“(Los cambios) En el paisaje mismo (...) que cada vez las forestales van de-
gradando, ¿no cierto? y a la vez van comprando mas terrenos que antes estaban
dedicados a la agricultura (...) Lo que es la plantación de pinos que están en
torno al ferrocarril, especialmente desde... bueno desde Chiguayante para
acá...porque caracteriza a la zona, en el aspecto de que el pino.. las grandes
forestales, ¿no cierto? Son dueños de los espacios ,de los terrenos, plantan pino
y traen el grave problema , por ejemplo. la sequedad de la tierra (...) la sequedad
de la tierra, te va a traer también que la ciudad se vaya.. ¿cómo te dijiera?.. com-
primiendo. Porque yo te digo una cosa, San Rosendo si tu lo miras, todo es pino
,pino, pino, pino, todo al rededor es pino. Entonces que pasa, el día de mañana
pongámosle, el señor tiene allí un espacio de unas 4,6 hectáreas de terreno y
viene la forestal y le ofrece ponle tú 20 millones de pesos y el hombre campesino
lo vende, entonces cada vez la forestal va comprando más(...)”.

Finalmente y en menor medida se mencionan variaciones respecto a los caminos
que se han ido construyendo y en cómo esto ha derivado en un aumento de la
población extendiéndose de esta manera la zona urbana hacia la rural. Al res-
pecto, Vilma Melo indica:

“Mira, ha variado en el aspecto que tú ahora ves más carretera, porque pasa creo
que de Hualqui a Talcahuano hay carreteras nuevas, en eso ha variado pero
siempre se ve un campesino por ahí por Buenuraqui que toma la gente que va
para Rere (...) esas cosas me las sé porque igual las viví”.

Recuerdos

Llama la atención que al consultar por alguna vivencia vinculada al paisaje, la mayor parte de los entrevistados no se refiere a un lugar específico.

Los recuerdos se asociaron principalmente a las estaciones de Concepción y San Rosendo en torno a las prácticas que allí se desarrollaban. En referencia a esto, Vilma Melo comenta con nostalgia:

“La estación de Concepción fue donde tengo mis mayores recuerdos porque tomábamos desayuno con mi mamá y esperábamos que abrieran los supermercados que las abrían a las diez de la mañana, entonces ahí hacíamos la hora. Ella me compraba una revista, hojeaba yo el Condorito, el pato Donald y la pequeña Lulú, porque esa esa me gustaba a mí...eran muy lindo los viajes en tren (...) Mira antes se trabajaba mucho en ir a vender a la estación (de San Rosendo) las señoras iban a vender el pan, huevo duro, pollo cocido de campo, se vendía todo todo todo, de a poco como se fue eso en decadencia (...) pero ya esa tradición de ir a la estación, no... nadie la hace. Porque el tren además se detiene un minuto. ¡No alcanzas a vender nada, nada, nada!”

Por su parte Carlos Vásquez, ex trabajador ferroviario de 70 años quien vive hace 35 en San Rosendo, comenta:

“Es que a nosotros lo que más nos identifica es aquí mismo la casa de máquinas, donde empezamos a trabajar y donde nos presentábamos (...)”.

Ambas personas poseen un vínculo directo con la historia del ferrocarril que se desarrolló en este lugar; ya sea por formar parte de una familia cuya principal actividad giró en torno a los servicios entregados a maquinistas y funcionarios o por ser una persona que se desempeñó laboralmente como trabajador ferroviario.

La estación de Concepción también es relevada por una persona que no tiene un lazo con el quehacer ferroviario como Jacqueline Muñoz, de 24 años, oriunda de San Rosendo quién manifiesta:

“Es que el (lugar) que tiene más significado es como Concepción en realidad, por lo que significaba por ejemplo llegar a Concepción cuando una era chica, del pueblo llegar allá y ver allá una ciudad grande con los edificios, era como lo que más impactaba”.

Por otra parte, Patricia Espinoza de 55 años, oriunda de la localidad y quién viaja seis veces al mes a Concepción a realizar diversos trámites, relata:

“Yo creo que más que recuerdos a veces cuando vive un familiar en esa estación, uno espera encontrarlo o verlo, yo creo que eso pasa. Uno mira siempre en las estaciones donde vive algún familiar o conocido y uno siempre está a la expectativa de que a lo mejor van a aparecer en la estación para conversar o ir charlando”.

Ella también hace alusión a las prácticas que se llevaban a cabo en la estación de San Rosendo:

“En la estación era muy bonito! El tren paraba hartito en este lugar San Rosendo como que, los trenes por lo general paran muy poco pero aquí se estacionaba el tren, la gente bajaba a comprar sus tortillas...ahora ya no ya, nada de eso hay”
Se hace referencia a la estación más allá de ser una estructura material propia del legado ferroviario sino que más bien se le otorga un valor como eje de orientación y punto de encuentro en torno al cual se construyen los principales recuerdos. Además se hace hincapié en lo que conlleva vivir en una zona rural, la cual

que posee sus propias particularidades espaciales y el cambio que se evidencia en relación a la gran ciudad.

De esta manera la ausencia de identificación con otros lugares del trayecto puede ser interpretado como la apreciación del paisaje desde un continuo propio del movimiento efectuado por el viaje en tren, donde las únicas detenciones que se realizan son justamente en las estaciones.

Elementos percibidos y significativos del paisaje

Referente a los elementos que son importantes para la comunidad se menciona principalmente el río. A la pregunta ¿Cuál es el elemento del paisaje que más llama su atención? Enrique Altamirano de 72 años responde:

“(…) El río, la ribera. Prácticamente desde que sale de Concepción se toma la ribera para acá”.

Al respecto, Marcelo Cuevas de 45 años quién viaja ocasionalmente por asuntos de trabajo menciona:

”El río no ma’...el río tiene buena vista, cuando vienen los trenes pa’ arriba, los cerros pa’ salir a caminar (...) si quiere andar en barcaza también, está la barcaza ahí al frente”.

Por su parte Patricia Espinoza, de 55 años agrega:

“El río, si. Casi todo el viaje uno contempla el río”.

Otro elemento significativo al que alude Vilma Melo y Raquel Gallegos de 55 y 25 años respectivamente, son los vestigios ferroviarios.

“(…) Yo me voy mirando la ribera del río Biobío. Tren de nuevo, también me interesa, cada vez que veo algo botao' voy mirando de qué año es ¡Me encanta! Los carros, me encantan igual...Y los paisajes po”.

“Las ruinas, San Rosendo lo más lindo (risas). Las ruinas si, los trenes...las estaciones igual. Y su paisaje, es que el paisaje es lo más lindo”.

En las respuestas no se observa diferenciación entre personas mayores y jóvenes; ni si poseen una cercanía directa con el legado ferroviario o si viajan de manera recurrente u ocasional. Por otra parte, durante la conversación surgieron algunas referencias respecto al propio viaje en tren.

“El río (...) pero no tan solo el río sino que viajar en tren, la tranquilidad de viajar sobretodo con niños, pueden moverse de un lugar a otro o van mas cómodos, con mas espacio yo creo que eso es lo más bonito. A parte del paisaje, es más cómodo viajar en el tren sobretodo con la familia. Es más cómodo porque eso de que vaya parando en cada estación, eso también es atractivo, el bus sale de un lado y te deja en el otro”.

“El viaje es súper dinámico, es dinámico , entretenido. Es un poco incómodo si. Y lo otro que me gusta es que igual uno ve como harta gente campesina para allá, así como que distintas personas... diversidad de gente en realidad, harta diversidad. Y como que uno ve todos los cambios por ejemplo de San Rosendo pasa por los campos, toda la cuestión y llega a Hualqui y la gente ya se viste distinto, habla distinto tiene modales diferentes hasta llegar a Concepción que es algo totalmente distinto”.

“Aquí a allá que uno se va mirando el paisaje del río que lo encuentro maravilloso(…) Te relaja… te relaja porque tu te vas mirando… yo siempre me siento al lado de allá, acá cuando quiero ver las estaciones, ya las conozco entonces ahora me voy al lado izquierdo del tren, cosa de irme bordeando el río.

Dichos relatos pertenecen a Patricia Espinoza, Jacqueline Muñoz y Vilma Melo oriundas de San Rosendo quienes han realizado el recorrido durante toda su vida, por lo que le atribuyen un valor al viaje en tren en sí mismo ya que forma parte de su identidad. Además cabe mencionar que es el único medio de transporte para trasladarse desde San Rosendo a Concepción por lo que vida y los quehaceres cotidianos giran en función de los horarios de salida establecidos.



Preferencias fotográficas

Respecto a cuáles son las fotografías que mejor representan el paisaje desde el viaje en tren, la categoría agua es la que presente las mayores preferencias y dentro de ella, la fotografía que presenta una vista al río Bio bío la cual pertenece a la comuna de San Rosendo.



Luego se expresa una predilección por la categoría estaciones, específicamente se destaca la imagen que presenta la estación remodelada de Buenuraqui, perteneciente a la ya mencionada comuna.



Continuando con los vestigios, específicamente destaca la fotografía donde se observa un vagón deteriorado ubicado en la comuna de Hualqui.



También se destaca la categoría naturaleza con la imagen en la que se observa una parcela con animales ubicada en la misma comuna.



Finalmente se encuentra con la categoría medio rural, cuya fotografía presenta un camino de tierra y más atrás un conjunto de casas todas ellas distintas entre sí ubicadas en la comuna de Hualqui.

Si bien la categoría agua presenta indiscutiblemente las mayores preferencias por parte de las personas consultadas, las demás le siguen con sutiles diferencias entre sí a excepción de lo urbano cuya predilección es casi nula, siendo así una categoría que no representa el paisaje observado mediante el viaje en tren. Evidenciamos de esta manera cierta valoración por lo rural además de una tendencia a relevar elementos situados en la comuna de San Rosendo.

Análisis

A la luz de los datos otorgados se logra identificar que los elementos percibidos más significativos para la comunidad son: las estaciones y el río, seguidos por los vestigios ferroviarios, naturaleza y lo rural.

Se propone aquí una lectura vinculada al concepto de memoria colectiva para comprender los recuerdos que se manifestaron en torno a los elementos construidos por el ser humano. La memoria, cómo la entiende Halbwachs (2004) posee un carácter social, es decir, debe su existencia al grupo de personas que de manera conjunta recuerda.

De este modo el acto de recordar es un proceso constante de re-significación de los elementos, que se encuentran vinculados al pasado pero que son leídos en función del presente. Tanto las estaciones como los vestigios de ferrocarriles simbolizan un vínculo con la historia ferroviaria de San Rosendo por parte de quienes tienen recuerdos de infancia y familiares asociados a dicha actividad. Sin embargo, como la memoria es esencialmente colectiva, se compone de memoria individual y experiencia vivida como también de los relatos de otros. Por esta razón, las personas que no tuvieron una cercana relación con lo ferroviario mencionan prácticas que se realizaban en la estación y se identifican con estas, puesto que ellas configuran su identidad local. De esta manera no es solo lo que un grupo determinado vivió sino lo que colectivamente los identifica.

Por lo tanto, la valoración que la comunidad le otorgan a las estaciones y a los vestigios va más allá de su dimensión física, siendo más bien un contenedor de experiencias y vínculos sociales.

Por otro lado, se encuentran el río y la naturaleza que a diferencia de los dos elementos mencionados anteriormente, no cuentan con practicas allí realizadas

ni recuerdos asociados. Sin embargo, son relevados como elementos representativos del paisaje en los cuales se perciben los cambios en el transcurso del tiempo.

Es decir, se le otorga un valor que vendría dado por su presencia constante durante todo el trayecto, acompañando a la línea férrea de manera paralela siendo en este sentido el río el principal elemento natural que estructura el territorio.

Para una comprensión en conjunto de dichos elementos se abordan los conceptos de liso y estriado propuestos por Deleuze y Guattari (2002). A un lado se posicionan las estaciones y los vestigios como componentes de lo ferroviario y asociado por lo tanto propiamente al tren. Estos elementos construidos funcionan como puntos, nodos insertos en una línea férrea que es determinada, concreta y por lo tanto en conjunto se constituyen como espacio estriado. Además dicha vía ha surcado físicamente el territorio generando una división espacial entre los otros dos componentes del paisaje, que se relacionan con lo natural y que conforman lo entendido como espacio liso.

“(…)Tanto en el espacio liso como en el estriado existen paradas y trayectos; pero, en el espacio liso, el trayecto provoca la parada; una vez mas , el intervalo se apodera de todo, el intervalo es sustancia (...). (En ambos) existen puntos, líneas y superficies. Pues bien, en el espacio estriado, las líneas, los trayectos tienen tendencia a estar subordinados a los puntos: se va de un punto a otro. En el liso, ocurre justo lo contrario: Los puntos están subordinados al trayecto.” (Deleuze y Guattari,2002: 487)

El río y la naturaleza se desplazan en un fluir continuo que posee variaciones y que a pesar de las acciones del ser humano por restringir su caudal y demarcar su cauce, imponiéndole estructuras para delimitarlo, de una manera u otra con-

sigue siempre manifestarse, escapando a lo fijo y haciendo presente su magnitud, desbordándose, como si debiese su existencia a la búsqueda del caos por sobre lo establecido.

Es interesante la relación entre ambos espacios, puesto que conviven de manera siempre paralela, vinculándose el uno con el otro. De este modo mientras la línea férrea, las estaciones y los vestigios remiten a un viaje al pasado, hacia lo que fue; el río y la naturaleza por su lado nos invitan a un fluir basado en el presente. Lo rural se posiciona entonces como un espacio combinado, abierto y liso en esencia, pero estriado en potencia, que se resiste a las delimitaciones y fragmentaciones.

Respecto a la importancia del viaje se sigue la línea de Joan Nogué (2007) quién menciona cómo al habitar ciertos territorios creamos identidades. En este caso el medio a través del cual se habita es el tren y a partir de allí, en el desplazamiento, se posibilita la apreciación y construcción del paisaje a través de observado desde la ventana. Por lo tanto, el viaje no es simplemente un mecanismo de transporte, sino que permite el acceso a ciertos lugares específicos y es también relevado como una experiencia que conlleva sus propias dinámicas de socialización, propiciando las relaciones personales, el compartir y la creación de lazos entre quienes lo utilizan y el personal a cargo.

Esto lleva a pensar que existe un alto componente afectivo en torno al ferrocarril que no radica simplemente en la nostalgia de lo que fue en sus años dorados sino que en su actual valoración, puesto que lo prefieren ante otros medios de transporte como el bus.

Dicha predilección da cuenta de cierto interés hacia la contemplación, específicamente del río. A pesar de que esto no se manifiesta de manera explícita en todos los casos, se deja entrever en la preferencia de los usuarios al momento

de elegir hacia que lado del tren tomar asiento. El espacio que se genera mediante el viaje es el del andar, que se encuentra ligado al nomadismo y al uso temporal del espacio (Careri, 2002) y se constituye como un campo perceptivo mediante el cual se transforma y re significa el paisaje.

“El lugar —el territorio— proporciona el medio principal a través del cual damos sentido al mundo y a través del cual actuamos en el mundo. Cuando creamos lugares en el espacio geográfico, cuando «vivimos» estos lugares, creamos identidades. Hablar de lugar, por tanto, es hablar de identidad, porque la identidad no va sólo asociada a características tales como el sexo, la etnia o la lengua, sino también al espacio geográfico” (Nogué, 2007: 137).

Otros antecedentes

Finalmente es necesario mencionar algunos antecedentes que a pesar de no ser objeto de este trabajo, surgieron durante el proceso y podrían ser profundizados en futuras investigaciones.

Hoy en día gran parte de los habitantes de San Rosendo se vincula más con la comuna de Los Ángeles que con Concepción, ya que es allí donde realizan sus principales compras y trámites. Puesto que no existe una gran oferta de trabajo en el lugar, la mayoría debe emigrar hacia Laja para trabajar en la planta de CMPC o como faeneros en otras ciudades del país. Actualmente quienes más utilizan el tren son los estudiantes universitarios quienes en su mayoría residen en Concepción de lunes a viernes, retornando a San Rosendo el fin de semana. Las personas mayores ocupan este servicio ocasionalmente y se refieren al viaje en tren con cierta nostalgia reconociendo que les gustaría realizarlo más seguido aunque se conforman con el recorrido turístico que ofrece una vez al mes y en el cual aprovechan de invitar a la familia.

Respecto a otros medios de movilización, existen buses desde Laja a Concepción los cuales tienen un costo más elevado en comparación con el boleto en tren. Además este servicio no realiza detenciones en el centro de la ciudad dirigiéndose directamente hasta el terminal de buses ubicado en el sector de Collao. Por otro lado existe una barcaza que comunica San Rosendo con su localidad vecina al otro lado del río, la que es principalmente utilizada por los automovilistas que optan por la ruta hacia Santa Juana para posteriormente cruzar.

La vía férrea se emplea especialmente para el transporte de productos y desechos que se trasladan desde y hacia las plantas de celulosa. Las empresas a cargo de esto son FESAPA y TRANSAP.

A pesar de la importancia que tuvo San Rosendo en la historia ferroviaria del país existen escasas publicaciones sobre el tema, las cuales se pueden encontrar en la Biblioteca Municipal de la comuna pero que abordan una perspectiva global y no dan cuenta del legado del ferrocarril a escala local. Existe la intención de resguardar la última casa de obrero ferroviario que se encuentra ubicada cerca de la estación y convertirla en un museo donde se exponga la historia y también los diversos elementos como ropa y fotografías que aún conservan los ex trabajadores ferroviarios en sus hogares.

Acercas de los potenciales recursos que posee esta localidad se menciona el reciente descubrimiento de una cepa de vino que se da en muy pocas zonas del mundo y que se creía extinta. Sobre esto los pobladores comentan que antes, en su niñez, la consumían a muy bajo costo, sin embargo, hoy su precio ha sufrido un alza ya que existen pretensiones de exportarla. Si bien aún se desarrolla la agricultura en el sector, esta es solamente de subsistencia la cual permite que ciertos días al mes, en una feria local que se instala en la calle, se comercialicen algunos productos pero a baja escala.

Por último, el periodo del año donde se registra mayor tránsito de personas en la comuna es durante el verano por ser un balneario gratuito además de contar con festividades que se llevan a cabo en la plaza principal con la presencia de artistas internacionales y música en vivo.





Para comprender cómo se configura el paisaje entre Concepción y San Rosendo es necesario por un lado, considerar la diversidad de elementos propios del territorio, los cuales pertenecen a lo material (estaciones y vestigios) como también al ámbito natural (río y naturaleza) y la manera en que estos se entrelazan (Maderuelo, 2005) y por otro, entender las valoraciones otorgadas por la comunidad a dichos elementos, valores que se relacionan con dimensiones simbólicas, afectivas, ligadas a la memoria y cuyo vínculo constituye su identidad local. Así el paisaje no es simplemente lo que se encuentra ahí, dado en la naturaleza sino lo que se observa, se identifica, se selecciona y en consecuencia, se valora.

Además todo esto debe ser comprendido desde la experiencia del viaje en tren que es desde donde se relaciona con dicho territorio, por tanto se habita y se significa.

Esto cuestiona la manera en cómo hoy en día nos vinculamos con un territorio determinado, cómo este configura la identidad territorial y cuál es la importancia de comprender aquello. Actualmente el concepto de patrimonio si bien ha tenido diversos cambios, se enmarca dentro de ciertas categorías que limitan lo cultural y natural. ¿Cuáles son las implicancias de esto? ¿Se pueden realmente establecer dichas categorías o será que estas sirven sólo para identificar ciertos elementos mas no pueden ser leídos de manera disociada unos de otros pues su valor radica en el conjunto? ¿Donde radica entonces lo patrimonial?.

A pesar de que el patrimonio se asocia hoy en día a términos de identidad y memoria, las pocas ocasiones en las que los habitantes de San Rosendo mencionaron el concepto fue para hacer alusión solo a las ruinas de la casa de máquinas y la carbonera.

Esta investigación surge bajo la premisa de que los valores patrimoniales asociados al paisaje tendrían relación directa con la historia ferroviaria de la localidad de San Rosendo y por lo tanto vinculados a dichos elementos materialmente

construidos. Sin embargo, durante su desarrollo y a través, tanto de la observación como de las conversaciones con los propios habitantes de la localidad, surgieron diversos elementos que se enmarcan dentro de lo que entendemos por paisaje natural, como son el río y la naturaleza. De esta forma el paisaje construido aborda aquellos elementos territoriales que son significados por un grupo social y para cuya comprensión deben conjugarse ambas categorías patrimoniales y ser leídas como una totalidad que se encuentra inserta dentro de un territorio determinado, puesto que en dicha conjunción de múltiples elementos se manifiesta su identidad local.

Los datos obtenidos permitieron poner en cuestión lo que cotidianamente se observa y la manera en que la gente se vincula con ciertos lugares, como si de tanto verlos se invisibilizaran. Este es el caso de lo que ocurre con la explotación de los recursos naturales; problemáticas en torno al río, la degradación de la tierra, las plantaciones de pino, en donde elementos externos se han insertado en un territorio y no hacen más que homogenizar los diversos paisajes locales, en desmedro de sus singularidades y afectando el modo en que las personas se relacionan con él y por tanto su identidad. Además, existe una creciente expansión espacial de la ciudad hacia la zona rural lo que repercute tanto en las transformaciones que sufren los paisajes como en los vínculos entre lo urbano y lo natural.

Debido a esto se vuelve sumamente necesario que las comunidades valoren su territorio y tengan un sentido de pertenencia hacia él, tomando consciencia sobre las variaciones que está sufriendo su paisaje para así generar estrategias que lo potencien y permitan su gestión. De este modo los propios habitantes serían quienes se manifestaran a la hora de tomar decisiones que afecten su entorno y por consiguiente su calidad de vida.

Este trabajo propició que la comunidad identificara y seleccionara determinados elementos territoriales a los cuales les otorgaban cierto valor, sin embargo, se

considera este un primer paso en el proceso de patrimonialización de San Rosendo. Además, se busca contribuir a la actual valoración patrimonio ferroviario, sin embargo, a pesar de la importancia del tren tanto en la historia de la comuna como en la configuración del territorio, ya que gracias a él surgieron gran parte de las localidades mencionadas, aquí se desarrolló más allá de un simple medio sino que desde un espacio que posibilita el gesto de la mirada y de esta forma contribuye en la narración de un nuevo paisaje por parte de sus habitantes. Se enfatiza de esta forma en el el carácter esencialmente visual del paisaje, desde lo que se observa a través de la ventana del tren, sin embargo, es necesario mencionar la influencia de otros sentidos en la percepción, específicamente lo sonoro como es el ruido propio del andar en tren.

Para concluir es preciso evidenciar la existencia de ciertas dificultades metodológicas al abordar el concepto de paisaje que está dada por su complejidad a la hora de definirlo como también porque se tiende a asociar como algo propio de la naturaleza y cuyas valoraciones se asocian simplemente a categorías estéticas. Por esto se vuelve imprescindible la generación e implementación de metodologías que conjuguen herramientas de diversas disciplinas y que permitan de este modo abarcar el concepto desde sus múltiples aristas y en sus dimensiones tanto simbólicas como perceptivas.

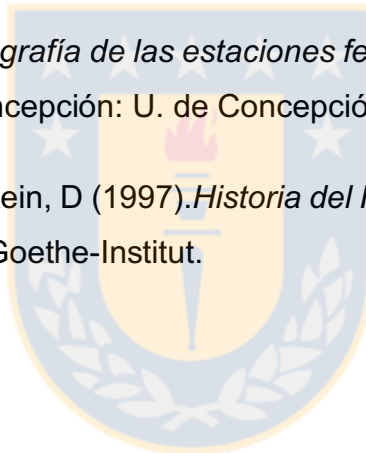
Esta investigación aporta una reflexión sobre lo que se concibe por patrimonio, dejando de manifiesto la necesidad de comprender la variedad de elementos que lo componen en un conjunto; lo material entendido como un sustrato físico que contiene memoria e identidad pero que está sujeto a un ámbito territorial y a las relaciones que allí se producen.

Referencias Bibliográficas

- Allende, M. (1993) *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago de Chile: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM).
- Augé, M.(2003) *El tiempo en ruinas*. Barcelona: Gedisa.
- Augé, M. (2004) *Los "no lugares" espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Barthes, R. (1992) *Lo obvio y lo obtuso: Imágenes, gestos y voces*. Barcelona: Paidós.
- Barthes, R.(2006) *Cámara lúcida*. Buenos Aires. Paidós.
- Cabezas, F.(2003) *Análisis arquitectónico del patrimonio ferroviario de San Rosendo*. Concepción: Universidad del Bío Bío.
- Careri, F. (2002) *Walkscapes: El andar como práctica estética*. Barcelona: Gili.
- Deleuze, G ;Guattari, F. (2002)*Mil Mesetas, Capitalismo y Esquizofrenia*. Valencia:Pre-textos.
- Freund,G. (2004) *La fotografía como documento social*. Barcelona: Gili.
- Ganter, R;Herrera, R. (2014) *Concepción[ES] D Concepción; etnografías e imágenes de vida urbana*.Concepción:Universidad de Concepción.

- García Canclini, N.(2005) *La antropología urbana en México*. México:Conaculta.
- Gibbs, G. (2012) *El análisis de datos cualitativos en investigación Cualitativa*. Madrid: Morata.
- Halbwachs, M (2004) *La memoria colectiva*. Zaragoza: Prensas universitarias de Zaragoza.
- Maderuelo, J. (2005). *El paisaje: génesis de un concepto*.Madrid: Abada editores.
- Menchaca, J.(2003). *San Rosendo, lugar de anuncio y silencio*. Concepción: Universidad de Concepción
- Nogué, J. (2009) *La construcción social del paisaje*.Madrid: Biblioteca nueva.
- Nogué, J.(2010) *El retorno del paisaje*. Catalunya:Enrahonar. Vol. 45:123-136.
- Ortega, A (2013). *Rieles que unen: Patrimonio ferroviario y configuración del paisaje cultural urbano del Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo (1905-2013)*. (Tesis de Magíster en Desarrollo Urbano), Pontificia Universidad Católica de Chile
- Quiroga, S & Villegas, L. (2015) *Antonio Smith. ¿Historia del paisaje en Chile?*. Temuco:Universidad Católica de Temuco.
- Pino, M.(1994) *Desarrollo histórico de los poblados de la cuenca hidrográfica del Bío Bío*. Concepción: Universidad del Bío Bío.

- Sauer,C.(2006) *La morfología del paisaje*. Polis, Revista latinoamericana,5 (15).
- Sepúlveda, A.(1959) *Historia social de los ferroviarios*. Santiago: Siglo XX
- Signorelli, A (1999) *Antropología urbana*. Barcelona: Anthropos.
- Sontag, S (1996) *Sobre la fotografía*. Barcelona: Edhasa.
- Ruíz, S. (2001)*Monografía de las estaciones ferroviarias del ramal Concepción - San Rosendo*. Concepción: U. de Concepción.
- Thomson, I , Angerstein, D (1997).*Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago de Chile: Goethe-Institut. Pehuen Editores.



Documentos web

- Baer, A.(2010). *La memoria social: breve guía para perplejos*. Recuperado de https://epub.ub.uni-muenchen.de/13860/1/baer_13860.pdf
- Cambón, E (2009) Paisajes Culturales como patrimonio : Criterios para su identificación y evaluación. *Arquitectura y Urbanismo, Red de Revistas Científicas de América Latina*. vol. 30(1). 10-17.Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/3768/376839856002.pdf>
- Cano, J.(2012) *El poblado ferroviario de Monfragüe: La modernización de un paisaje*. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4521980>
- Decarolis, N.(2002) *El valor del patrimonio. Lo tangible y lo intangible*. Recuperado de <http://mu-seomaritimo.com/adimra/actividades/investigacion/trabajos/gonet/el%20valor%20del%20patrimonio.doc>
- Iranzo, E. (2009).*El paisaje como patrimonio rural. Propuesta de una sistemática integrada para el análisis de los paisajes Valencianos*. Recuperado de <http://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/15883/iranzo1.pdf?sequence=1>
- Nogué, J.(2007)*Paisaje, identidad y globalización*. Recuperado de [:http://www.ehu.eus/ojs/index.php/Fabrikart/article/viewFile/2227/1843](http://www.ehu.eus/ojs/index.php/Fabrikart/article/viewFile/2227/1843)
- Martínez de Pisón, E (2012)*Teorías del paisaje*. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4854190.pdf>

- Pistola, J. (2015) Mapeando el 'espacio ferroviario': Los mapas mentales en la estación de Villa Elisa (La Plata): Humha, Revista electrónica de historia cultural, 12(1). Recuperado de: <http://revistas.uns.edu.ar/index.php/humha/article/view/234>
- Quintero Morón, V; Hernández León, E. (2012) *Paisajes patrimoniales y percepciones locales*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide. Recuperado de: <http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/congresos/17/06270647.pdf>
- Santos, M. (1997). De la arqueología simbólica del paisaje a la arqueología de los paisajes sagrados. *Trabajos de Prehistoria*, 54(2). pp 61-80. Recuperado de: <http://tp.revistas.csic.es/index.php/tp/article/view/366>
- Villagra, P. (2010) *Paisajes Cambiantes: Percepción, disturbio naturales y la reconstrucción del Paisaje*. Recuperado de: <http://mingaonline.uach.cl/pdf/aus/n7/art04.pdf>



Preguntas

1-¿Cuáles de las siguientes fotografías cree que mejor representan el recorrido en tren?

2- ¿Cuál (es) son los cambios o transformaciones que ha tenido este paisaje?

2- ¿Cuál (es) de estos lugares le trae algún recuerdo?

4- ¿Qué elementos del paisaje que puede apreciar son importantes para usted?

5- ¿Qué es lo que más le llama la atención del paisaje que observa durante el recorrido?



Entrevistas

Entrevista N°1

Viernes 15 de Septiembre 2017

Viaje en tren desde San Rosendo a Concepción

11:40 horas aproximadamente

Hilda Olivares Contreras

81 años

Viaja una vez al mes

Selección de fotografías: 4-8-23-24-21-22-9

(Sentada hacia la ventana, viaja acompañada de su hija)

Entrevistadora: Lo primero, su nombre.

Entrevistada 1: Hilda Olivares Contreras

Entrevistadora: ¿Su edad?

Entrevistada N°1: 81 años

Entrevistadora: ¿Siempre ha vivido en San Rosendo?

Entrevistada N°1: Hace muchos años que vivimos allá, vivimos en Concepción pero hace años. El 73' nos fuimos, el 72'...para San Rosendo, desde ese entonces que vivo en San Rosendo. Varios años.

Entrevistadora: Hartos años.

Entrevistada N°1: Si.

Entrevistadora: Y más o menos ¿Cómo cuántas veces viaja, al mes?

Entrevistada N°1 : Podría ser una vez al mes, pongámosle.

Entrevistadora: Ya.

Entrevistada N°1: Pongámosle, porque como le digo antiguamente viajaba siempre a comprar pero ahora como en Los Ángeles se abrieron negocios, entonces vamos a Los Ángeles.

Entrevistadora: Ya, mire. Yo saqué unas fotos del viaje...me gustaría que las viera y después le voy a hacer algunas preguntas. De todas esas fotos, me gustaría que usted eligiera las que cree que mejor representan lo que es el viaje en tren, lo que usted cree.

(Revisando las fotografías)

Entrevistada N°1: Estás no son estaciones, ¿no? Hija: No, no son estaciones. Estas pueden ser... pareciera que fuera Chiguayante esto.

Entrevistada N°1: Coche, de carga. Parece que fueran viñas esas.

Pasajera: ¿Tú estabas sacando estas fotos antes de ayer?

Entrevistadora: Si, llevo hartos días sacando fotos.

Pasajera: Es que antes de ayer yo vi a una niña sacando fotos.

Entrevistadora: Si (risas)

Entrevistada N°1: Estas parecen todas del río...

Entrevistadora: Si, del río.

Entrevistada N°1: La estación(...) Unihue, esta es Hualqui y Quilacoya.

Entrevistada N°1: ¿Este es un tren? Parece una casita de ferrocarril.

Entrevistadora: Si, es un tren.

Entrevistada N°1: Ahí se terminó.

(Luego de revisar las fotografías)

Hija: ¿Y ahora qué estación viene? ¿Después de Talcamávida?

Entrevistada N°1: Quilacoya será.

Hija: Quilacoya. Oiga, hay más casas ahora. Más poblado... antes habían menos casas. Se ve más grande el pueblito, mire. Hartas casas hay ahora.

Entrevistada N°1: Pero ya pasamos Talcamávida...

Hija: Recién, ahora vamos en Quilacoya.

Entrevistadora: De las fotos que vió ¿Cree que hay alguna que faltó? ¿ Echo de

menos alguna imagen?

Entrevistada N°1: No...no. No, porque la... ¿Cuánto es que se llama? como las estaciones, todas las renovaron antes eran otras estaciones mas viejitas, claro. Ahora están todas nuevas. Incluso la de San Rosendo igual, si era una casita de madera. Ahora están todas nuevas.

Entrevistadora: ¿Esos son los cambios que usted más ha notado? ¿Las estaciones?

Entrevistada N°1: Si, las estaciones. Eso es lo que más se nota. (Conversando con su hija) Ah, parece que aquí vamos en... ¿Cómo es que se llama? El pueblo... Una estación chica, ¿Cómo es que se llama? Aquí vive un caballero, una cuadra más arriba, que está en el grupo de nosotros de adulto mayor, pero ahora está bien enfermo.

Hija: Ah, ¿En serio?

Entrevistadora: ¿Hay alguna de las estaciones, o algún lugar durante el viaje, que le traiga algún recuerdo?

Entrevistada N°1: Claro.

Entrevistadora: ¿Se acuerda de alguno?

Entrevistada N°1: (Risas) Bueno, recuerdos del viaje. Uno a veces viaja con la familia, ahora por ejemplo voy viajando con mi hija. Entonces después uno se acuerda que viajó(...)con mi marido venía siempre. Ahora está un poquito enfermo. Veníamos siempre, igual a Los Ángeles, pero ahora está delicado de salud.

Entrevistada N°1: Estación Los Acacios se llama esta.

Pasajera: Esta es nueva.

Entrevistada N°1: Este es un paradero si.

Entrevistadora: De todo lo que vemos durante el recorrido ¿Qué es lo más importante para usted? Puede ser el cerro, el río, las estaciones...

Entrevistada N°1: Claro, las estaciones. No y los paisajes tan preciosos.

Entrevistadora: ¿Pero le gusta más cuando vemos la naturaleza o el río?

Entrevistada N°1: Las dos cosas un poco, si. Es que uno disfruta de estas cosas. Yo por lo mismo cuando salgo lo más que disfruto son los paisajes, el conocer. Mire si este tiempo es algo precioso, está florecido. Para mi el paseo no es aburrido.

Entrevistadora: ¿Le gusta?

Entrevistada N°1: Me encanta, es como le digo yo, es esto lo que a mi mas me agrada. Ver los árboles acá, chiquitos. Antes cuando viajábamos más seguido empezábamos a verlos así y después crecen y crecen, los ve uno inmensos de grandes. Lo otro es que el pasaje es barato, no es caro. Por ser adulto mayor, pago menos.

Entrevistadora: Ah, yo tengo que pagar pasaje completo, no me sale tan barato. (risas)

Entrevista N°2

Jueves 21 de Septiembre

11:20 horas

Hogar Ferroviario

Vilma Melo

55 años

Viaja 8 veces al mes

Selección de fotografías:18-9-20-12-11-16

Entrevistadora: ¿Hace cuanto tiempo que vive aquí?

Entrevistada N°2: ¿Yo aquí? Desde que nací...Son (piensa) 53 años, si...porque mi madre se hizo cargo el año 63' del hogar de los ferrocarriles. El 63'

Entrevistadora: Oh, toda su vida...

Entrevistada N°2: Si, toda su vida. Ella dio la vida por los ferroviarios, atendía a más de 50 ferroviarios. Nosotros nos criamos, éramos 7 hermanos pero ahora

quedamos 6 y ella era una mujer muy (hincapié) trabajadora, muy muy bella y muy (...) solidaria con la gente, los atendía con plata o sin plata pero menos de 50 colaciones no se hacían diariamente acá, yo me acuerdo y tantos trenes... llegaba uno de Talcahuano a Valdivia, hacía combinación con uno que llegaba de Santiago. La gente se bajaba y se subía al otro y era un movimiento pero eterno, así, sin parar.. intermitente, no paraba nada. Era muy linda la vida de ferrocarriles...Yo tengo nociones de cuando tenía 5 años mas o menos en adelante y toda la vida...o sea hartos trenes, hartos ferroviarios. Si ahora todo lo que me queda de ferrocarriles es esa pizarra! Que es mi reliquia digo yo, porque la guardo ahí de recuerdo de mi mamá y un teléfono que teníamos que se comunicaba ella con la estación, porque le pedían almuerzo ...me lo sacaron...me lo sacaron un día, yo nunca debí haber permitido que me lo sacaran porque después yo hablé con un jefe , me dijo , no ..ese, ese teléfono era un reliquia, nunca tenían que habérselo sacado y como vinieron con engaño, yo dije ah ya llévenlo po'... uno nunca pensando en la maldá.

Entrevistadora: Chuuuta.

Entrevistada N°2: Si...fue tremendo cuando se fue ese teléfono porque era de esos que tú le das vuelta y te lo ponías aquí.. era entretenido!(emoción) Te comunicabas directo con la...sala de movilizaciones abajo, pero ahora eso no hay ya,...está todo muerto.

Entrevistadora: Ya, mire. Yo saqué unas fotos del recorrido en tren.

Entrevistada N°2: Ya

Entrevistadora: Me gustaría que eligiera, las que usted quiera, que sienta que representan mejor el viaje en tren.

Entrevistada N°2: Déjame ir a ponerme los lentes.

(silencio)

Entrevistada N°2: ¿Tomaste cafecito?

Entrevistadora: Siii, ¡gracias!

Entrevistada N°2: A ver... Esto parece que es cerca de Hualqui, si no me equivoco. Bueno me encanta todo lo que tenga que ver con trenes. A ver... Esta la encuentro maravillosa (fotografía carro tren) ¡Qué quieres que te diga!

Entrevistadora: (risas) Bien, elija las que usted crea que representan mejor lo que es el viaje de aquí a Conce.

Entrevistada N°2: Ya...La del río, porque yo me voy mirando la ribera del río Bio bío. Tren de nuevo, también me interesa, cada vez que veo algo botao' voy mirando de qué año es, me encanta! Los carros, me encantan igual...Y los paisajes po, serían esas.

Entrevistadora: Ya, súper. Respecto a los cambios que ha tenido este paisaje, qué cree usted que es lo que más ha variado? Algunas cosas nuevas...?

Entrevistada N°2: De aquí a allá que se han notado, son las estaciones que instalaron. Eso antes no habían, eran paraderos sin siquiera techo. Entonces las estaciones que hicieron desde Laja a Talcahuano...son hermosas y ahí se ve cómo que avanzó mucho la parte infraestructura.

Entrevistadora: Ya, eso mejoró...

Entrevistada N°2: Si, mejoró bastante....las estaciones. Lo que no concibo por nada del mundo, pero nada del mundo! Es que la estación de Concepción la hayan cerrado. Siendo algo tan maravilloso lo que hay adentro, yo creo que tú como estudiaste arte te mostraron, todo todas las pinturas que eran precisamente de la Universidad de Concepción, o sea yo te digo que íbamos con mi mamá y lo primero que hacíamos era ir a tomar desayuno a un restaurant que había, porque... íbamos una vez al mes a hacer el pedido y como yo era chica me llevaba ella a que yo le ayudara cualquier cosa, tomábamos un taxi porque ella no andaba caminando y nos bajábamos frente a la plaza de armas , había un supermercado mayorista que se llamaba sas, así tal cual suena sas y ese era mi madre, pero la ubicaban los empaque ,la ubicaban las cajeras, le decían la señora de a 10 porque todo ella 10, 10 10, 10 arroz, 10.. guaaa (risas) Si nos reíamos porque le tenían puesto el sobrenombre la señora de 10 (risas) Entonces te diré que es lo

único que me duele cuando pienso en eso (pena) ... cuando publican fotos... porque aquí hay un chico que hizo una página en Facebook, que tendrías que ..por ultimo hacerte miembro, que se llama fotografías... de su gente...fotografías de San Rosendo y su gente, así se llama! .. tiene cada foto en esas fotografías!! que tu ohhh.. yo que lo felicito día a día y cuando no publica fotos sabes que siento ese vacío, porque a mi me gusta mucho ir viendo lo que pasó hace 30 años por decirte y cómo están las comunas ahora sobretodo esta, o sea esta está maravillosa cómo está, totalmente pavimentada.. y la de Concepción...y ahí apareció un día una, con todo su hall central digamos..y yo dije oh, a veces estábamos dos horas esperando el tren ahí , en invierno porque no teníamos a donde ir, teníamos familiares pero vivían en San Pedro y como veníamos con tantas cajas con mi mama nos quedábamos allá, así que lo único que me molesta es que FESUR este caso que es la que tomó todo este ramal, no haya peleado por reconquistar esa.. haberla abierto nuevamente porque las estaciones horrible que han hecho, ¡no vamos a decir que son las mejores! (enfado) tal vez para las comunas chicas como son Laja, nosotros, Hualqui, Unihue, Quilacoya, que me las se de memoria.. pero ¿Concepcion? tenía que haber tenido esa entrada (énfasis) , ese paisaje hermoso, las pinturas, todos se deleitaban, todos miraban.. no, encuentro que ahí se cayeron firme. Creo que ahí está la ...¿Intendencia?...Qué mal, horrible.

Entrevistadora: Además que ahora está todo cerrado...

Entrevistada N°2: No puedes mirar nada nada porque no te dejan, no.. yo tengo lindos recuerdos de Conce y siempre iba con mi mamá, viajábamos mucho mucho mucho, viajaba mas cuando chica que ahora, porque ahora como te digo voy como una vez al mes, y ahora en el verano me gusta ir a Lenga. Me bajo en Talcahuano y voy a Lenga, total que después me dijeron: no, tiene que bajarse en Conce y en 15 minutos está en Lenga y una vez fui a Talcahuano me bajé en Talcahuano ,al final la otra micro demoró como una hora y media en llegar ohhh no sabía el recorrido po'.

Entrevistadora: Ya... alguno de estos lugares, por los que uno pasa cuando va en el viaje.. le trae algún recuerdo? Me dijo que la estación de Concepción... pero hay otro?

Entrevistada N°2: Si, la estación de Concepción fue donde tengo mis mayores recuerdos porque tomábamos desayuno con mi mamá y esperábamos que abrieran los supermercados que los abrían las 10 de la mañana, entonces ahí hacíamos la hora, ella me compraba una revista, hojeaba yo el condorito, el pato Donald la pequeña Lulú, porque esa esa me gustaba a mí (ternura) era muy lindo los viajes en tren(recordando...) Si, esos recuerdos tengo, bueno y de aquí a allá que uno se va mirando el paisaje del río que lo encuentro maravilloso... te relaja... te relaja porque tú te vas mirando.. yo siempre me siento al lado de allá, acá cuando quiero ver las estaciones, ya las conozco entonces ahora me voy al lado izquierdo del tren, cosa de irme bordeando el río.

Entrevistadora: Y eso ¿ha variado también...?

Entrevistada N°2: Mira, ha variado en el aspecto que tú ahora ves más carretera, porque pasa creo que de Hualqui a Talcahuano hay carreteras nuevas, en eso ha variado pero siempre se ve un campesino por ahí por Buenuraqui que toma la gente que va para Rere... esas cosas me las sé porque igual las viví.

Entrevistadora: Pero ahora ¿Hay como más casas o no?

Entrevistada N°2: Si, hay más población fíjate, se ven más casas porque antes, yo tuve compañeras aquí en el liceo que el liceo era aquí al lado, que vivían en Rere, en Talcamávida, en Unihue, en estaciones chicas que nunca habían liceos ahí, entonces yo me hice amiga de muchas y se quedaban en mi casa, venían acá ehmm viajaban todos los días porque había un tren en la mañana que llegaba que llegaba a las 9, que llegaban la directora en esa época y llegaban las estudiantes que tenían permiso para entrar a las 9 y luego se regresaban a las 6 de la tarde, si viajaban todos los días porque ni siquiera había un internado, ahora el internado se está muriendo. El otro día lo entré a ver.. nunca en mi vida había entrado y como estoy asistiendo a unas clases de tejido las hicimos ahí, pero

sabes que yo le dije a la niña que cuida: ¡que cosa mas maravillosa este internado! que no haya ningún alumno, se fueron todos ahora esta cerrado...están haciendo oficinas de dentistas porque quieren como hacer una extensión del consultorio, entonces en esa parte está funcionando...pero el internado maravilloso..hartas camas..debe tener unas 70 camas, baños, duchas todo impecable, una chimenea así a la entrada como esta, así inmensa inmensa la chimenea, 3 veces mas que esa y te juro que da pena porque tu decí ¿porqué? y yo ahí le pregunté al alcalde, como yo hablo con él, me dijo: no, no lo vamos a demoler. Porque primero andaba el otro alcalde anterior que lo iban a demoler, ahora dijo que no, que lo iban a remodelar para que fuera parte del consultorio y ahí va a quedar bien.

Entrevistadora: Y después de que se acabó el tema del ferrocarril acá en San Rosendo ¿la gente a qué se dedica?

Entrevistada N°2: Mira antes se trabajaba mucho en ir a vender a la estación las señoras iban a vender el pan, huevo duro, pollo cocido de campo ,se vendía todo todo todo , de a poco como se fue eso en decadencia... ¿ahora a qué se dedican? a vender desde sus casas, que son las generaciones que vienen mas nuevas se han dedicado a eso y la mayoría son faeneros acá, trabajan afuera.. la mayoría. Pero ahora hay gente que vende desde su casa, ahora como está el internet publican hoy día pescado frito, hoy día pie de huevo, hoy día berlines, hartos dulces.. pero ya esa tradición de ir a la estación, no... nadie la hace. Porque el tren ademas se detiene ¡¡un minuto!! (enfado) no alcanzas a vender nada nada nada.

Entrevistadora: ¿Los elementos del paisaje que le llamen la atención entonces...?

Entrevistada N°2: El río, si, el río. El río me encaaaanta porque yo me voy mirando...(pensando)

Entrevistadora: Es que es increíble...¡porque uno va al lado!

Entrevistada N°2: Oh si, es como que te vas... miras todo todo todo todo lo que hay ahí, vas mirando las zarzamora, no, todo lindo... lindo.

Entrevista N°3

21 de septiembre

Plaza de San Rosendo

11:00 horas aproximadamente

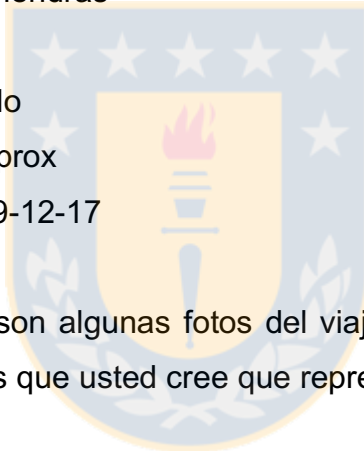
Enrique Altamirano Almendras

72 años

Nacido en San Rosendo

Viaja 4 veces al mes aprox

Selección fotografías: 9-12-17



Entrevistadora: Estas son algunas fotos del viaje en tren, me gustaría que las viera y seleccionara las que usted cree que representan mejor lo que vemos durante el viaje en tren.

Entrevistado N°3: Estás son estaciones para allá. Todos creen que san Rosendo es un...como rural, pero no es tan rural.

Entrevistadora: Pero es tranquilo, a mi me gusta por eso.

Entrevistado 3: Si, claro. De repente viene gente de afuera a hacer su...gente de Santiago a hacer su(...) (observando las fotografías) Estos son los carros que están ya (...) Tiene pocas fotos de San Rosendo si.

Entrevistadora: Si, es que el trabajo es sobre todo el viaje.

Entrevistado N°3: Por ejemplo, ¿qué me causa el viaje? ¿Una cosa así?

Entrevistadora: Osea de las fotografías cuales cree que representan mejor lo que vemos durante el viaje.

Entrevistado N°3: Bueno eh, o sea el viaje en si es algo novedoso para la gente que viaja poco en tren. Ir viendo las estaciones que están prácticamente abandonadas ya, o sea hay algunas que son nuevas, la mayoría (...) Pa' nosotros no es novedad esto, porque nosotros viajamos todo el tiempo, a veces por tierra con él vamos a Concepción (indica a su compañero que se encuentra al lado). ¿Qué podría ser atractivo en el tren?

Compañero: La ribera no más, la ribera del Biobío

Entrevistado N°3: La ribera, el paisaje que se forma. Bonito también ver cruzar la balsa con los vehículos que cruzan (...) Un poquito mas allá hay una balsa que cruza vehículos para evitar la vuelta a Yumbel para Concepción. Entonces se cruza aquí, se sube ese cerro.. Hay un camino y se llega a Santa Juana.

Entrevistadora: ¿Y eso todos los días funciona?

Entrevistado 3: Todos los días a cualquier hora.

Compañero: Y sale allá a Concepción, a San Pedro.

Entrevistado N°3: ¿Qué otro atractivo? Bueno usted conoce las ruinas aquí, eso era espectacular cuando eso funcionaba (...) Pregunte no más, ¿Qué cosa quiere saber?

Entrevistadora: ¿Lo que más les llama la atención entonces es el río?

Compañero: Si, el río . Eso es lo más bonito que tiene el viaje en tren.

Entrevistado N°3: Si , el río, la ribera. Prácticamente desde que sale de Concepción se toma la ribera para acá.

Entrevistadora: ¿Y a lo largo de los años ha notado algunos cambios?

Entrevistado N°3: No, la línea del tren se mantiene igual que cuando recién apareció. ¿Qué ha cambiado? Las estaciones que (...)

Compañero: Se modernizaron

Entrevistado N°3: Hicieron estaciones nuevas, San Rosendo no es ni la mitad de lo que era antes la estación. Era completa, eso se quemó años atrás, no recuerdo que año y por eso se hizo esa estación nueva.

Compañero: Pero allá anda historiadores de San Rosendo (indicando a un caballero que está caminando en la plaza)

Entrevistado N°3: Si, va a venir para acá

Compañero: Yo soy nacido y criado acá pero (...)

Entrevistado N°3: No nos enteramos cuando se fundó San Rosendo, el año.. cuantos habitantes eran.. Es que San Rosendo, por lo que me cuenta la gente antigua...De donde aparecen.. una cuadra mas abajo hay unas edificaciones que son todas iguales las casas, ¿Se ha dado cuenta? como de cemento todas..por ambos lados. Eso fue un incendio que hubo acá en San Rosendo, se quemaron dos cuadras completas.. y de ahí se modernizó. No tomó para acá. En eso años no habían bomberos acá en San Rosendo tuvieron que venir de Concepcion, Lota Coronel y demoraron como 4 horas en llegar acá, o sino se habría quemado todo San Rosendo.

Entrevistadora: Oh, chuta.

Entrevistado N°3: El señor que va a venir más rato, un ratito más... tiene un hijo que recopila fotos de gente antigua de acá, como eran las edificaciones, todo todo...tiene harta historia ahí.

Compañero: El hijo de él.

Entrevistado N°3: El hijo

Compañero: Y él también sabe harto de San Rosendo.(...)

Compañero: Aquí es igual que la canción de la Carmela, nunca pasa na'.

Entrevistado N°3: Aquí el verano es muy lindo señorita.

Entrevistadora: ¿Ah sí? En el verano no he venido

Compañero: Si, el verano es bonito aquí.

Entrevistado N°3: Al carnaval de acá viene gente de todos lados, Arica, Punta arenas vienen todo para acá, se llena esta plaza se llena, se llena.

Compañero: Hay show todas las noches...

Entrevistado N°3: Allí hay un gimnasio, un escenario, esa plataforma la adornan, la carpa igual y tocan conjuntos...buenos conjuntos y todo gratis. Los Jaivas, Intillimani, Sol y Lluvia...han venido casi todos acá. Es bueno San Rosendo...tranquilo.

Compañero: Aquí hay pura gente de afuera que viene a hacer daño...llega harta gente de Chiguayante.

Entrevistado N°3: Si, de Leonera (...) El tren cómo le digo el atractivo es la ribera...aquí usted tiene una vista maravillosa donde desemboca el río Laja con el Bio bío... ¿Ve esos cerros arriba aquí? hay camino, allá se ve un camino... hay un mirador allá arriba y usted aprecia toda la costa. El Biobío hasta cuando se pierde por allá y la línea del tren, es muy bonita, una vista panorámica. Para que le voy a decir si usted subió la antena. ¿Ve la antena arriba? desde ahí también se aprecia ...bonito. ¿Ha tomado fotos en la casa de máquinas antigua?

Entrevistadora: Si, he tomado fotos otras veces que he venido...me gusta.

Compañero: ¿Viene siempre para acá?

Entrevistadora: Ultimamente he venido seguido.

Entrevista N° 4

21 de Septiembre

Plaza de San Rosendo

11.45 horas

Magallanes Acuña

72 años

Nacido en San Rosendo

Viaja 1 vez al mes

Selección fotografías:22-23-18-14-21

Entrevistadora: ¿Actualmente viaja en tren a Concepción?

Entrevistado N°4: Si, hace poquito fui, hace unos 3, 4 días atrás. Viajo más para el lado de Los Ángeles, o sea antes viajaba mucho a Concepción pero como Los Ángeles después (...) como San Rosendo después paso a pertenecer a la provincia de Bio bío, nosotros viajamos hacia allá y Concepción lo que encuentra mucho viajando a Concepción, son estudiantes (...) no sé, algunas otras personas que van hacia allá.

Entrevistadora: Si, eso me he dado cuenta, que los estudiantes son los que más viajan.

Entrevistado N°4: Si,

Entrevistadora: Pero...¿Cuando las personas van a comprar...?

Entrevistado N°4: A Los Ángeles...

Entrevistadora: ¿Y cuando van al doctor.. también a Los Angeles?

Entrevistado N°4: También todo a Los Angeles, o sea uno para el doctor, por ejemplo..tiene el CESFAM que es el centro familiar de acá, si estoy muy grave me van a enviar al Hospital de Laja, que es el Hospital primario digamos... que está acá y de ahí Los Angeles si me ven que estoy muy grave , me envían a Los Ángeles , si Los Ángeles dicen: no, nosotros no podemos, me envían a Concepción. Pero son hartos pasos para llegar allá.

Entrevistadora: Mire, yo tengo algunas fotos del viaje de Concepción acá a San Rosendo. Me gustaría que las viera y seleccionara las que usted cree que representan mejor ese viaje, las que usted quiera.

Entrevistado N°4: Ya... esta me quedaría. ¿Por qué Quilacoya?, te voy ir entregando y haciendo una breve historia. Quilacoya es importante en la ruta ferroviaria porque en torno a ella hubieron aserraderos en tiempos mas antiguos..aserraderos (...) Y en tiempo de los españoles, en el tiempo de la conquista, ¿no cierto? Al fondo, hacia el lado norte existe la ciudad de Rere que fue una ciudad donde vivió los españoles y Quilacoya fue un centro de lavadero de oro (...) Llegaban los españoles, mandaban a los indios o a los .. esclavos se me ocurre, no creo,

parece no estaba la esclavitud muy (...) y en las quebradas iban allá haciendo (...) había mucha agua, bajaba y ahí iban sacando... el oro. Por eso creo yo que es importante esa ciudad Esta también de aquí es Talcamávida, ¿no cierto? También es importante porque es un centro que caracteriza acá a Quilacoya, me parece que ahora le han dado un sentido turístico, por lo cual hay unas cosas ahí para beber y toda la cosa.

También es importante, un ejemplo (...) lo que es la plantación de pinos que están en torno al ferrocarril, especialmente desde.. bueno desde Chiguayante para acá.. porque caracteriza a la zona, en el aspecto de que el pino.. las grandes forestales, ¿no cierto? Son dueños de los espacios ,de los terrenos, plantan pino y traen el grave problema , por ejemplo. la sequedad de la tierra, yo creo que ese discurso tu lo conoces, lo sabes desarrollar, la sequedad de la tierra, te va a traer también que la ciudad se vaya.. ¿Cómo te dijiera?.. comprimiendo. Porque yo te digo una cosa, San Rosendo si tu lo miras, todo es pino ,pino, pino, pino, todo al rededor es pino. Entonces que pasa, el día de mañana pongámosle, el señor tiene allí un espacio de unas 4,6 hectáreas de terreno y viene la forestal y le ofrece ponle tú 20 millones de pesos y el hombre campesino lo vende, entonces cada vez la forestal va comprando más, es importante eso en una exposición cualquiera, ¿no?. Esto ...¿Donde es?

Entrevistadora: Chiguayante.

Entrevistado N°4: Bueno, ya hablamos del pino, ¿no cierto? La forestal, cosecha y planta, cosecha y planta, cosecha y planta ehm.. excepto en San Rosendo que logramos, un ejemplo.. de que en torno a 40 metros en torno al pueblo ya la forestal no va a poder plantar pino, planta árbol nativo, eso es algo que se consiguió..me parece que cuando yo fui alcalde me parece conseguimos en parte eso, pero ya la está picándola, después de casi 20 años la está picando.

(observando la fotografía) ¿Esto dónde es?

Entrevistadora: Buenuraqui(...) llegando a Buenuraqui.

Entrevistado 4: Bueno Buenuraqui como estación tuvo mucha importancia en el pasado por el hecho de que daba lugar, era estación para ingresar la interior donde se encontraba... Rere. Una ciudad colonial, con mucha historia, ya que es una ciudad que albergó a los españoles y a demás de que cuando los indios pasaban el sector, que el Bio bío era la frontera de indios y españoles, en ese entonces, el Bio bío acá...entonces que pasaba cuando llegaban ellos a penetrar a este otro sector, la gente de Rere , los españoles, toda la gente, se trasladaba a Concepción por una camino que se llamaba la ruta del oro, un camino interior que tenían, que todavía me parece que ahora, con el puente se, se quiere rehabilitar, o todavía está funcionando.. para ellos funciona. La ruta del oro, muy importante, por eso esta estación, Buenuraqui tiene la importancia que tiene. Unihue, bueno Unihue es una estación que en el presente es muy ocupada por el transporte ferroviario (...) donde la tierra la mantienen pequeños agricultores, pero a la vez se han formado en el interior de Unihue condominios de gente que ..profesionales, que vienen desde Concepcion, salen de la ciudad y se vienen ahí a pernoctar ahí el fin de semana... también nace con el ferrocarril.

Entrevistadora: Con el pasar de los años, ¿se ha ido poblando más esta zona? Imagino que antes había menos casas..

Entrevistado N°4: Si, se ha ido poblando más pero a la vez también ha emigrando mucho ala juventud, se va a la ciudad.. entonces va quedando mucho (...). Ahora vamos a contar la historia mas o menos del centro ferroviario en el fundo de San Rosendo, se caracteriza ¿no cierto? por un polo ferroviario porque es un nudo ferroviario que te permite unir el ferrocarril desde Santiago a San Rosendo, San Rosendo al sur en este caso que llegaba a Puerto Montt antes y el ramal San Rosendo- Concepción. La fundación en el fondo es de muchos años atrás, muchos años, tiempo colonial ya que era un paso de españoles y de indios, pero la importancia en el fondo la viene teniendo los años 1800, donde 1800 (...) donde el ferrocarril hace el puente ferroviario que está sobre el Bio bío y hace un deposito ferroviario con casa de maquinas y con maestranza. Y le da auge la

pueblo mismo con la llegada de trabajadores, especialistas, como torneros que en aquel entonces eran muy escasos, para traer un tornero acá ferrocarriles tuvo que contratar un tornero que era de la FAMAE de adonde le hacían las armas al ejército, carísimo.. era mi abuelo (...) entonces que pasa, de que a la vez crea poblaciones ferroviarias y deja un patrimonio que es un patrimonio ferroviario que es lo que nosotros en el fondo vamos explotando, porque tu conoces lo de abajo, esas máquinas la gente viene toma fotografías (...) Crea también el primer liceo, el primer liceo que hubo aquí fue un liceo que se llamaba el liceo ferroviario en San Rosendo (...) Podríamos decir que ferrocarriles le dio un auge a San Rosendo mismo y lo caracteriza y lo pone como ícono de uno de los pueblos ferroviarios en Chile y al a vez el paso del tren permite de que la Isidora Aguirre, que es la que hace la pérgola de las flores, mirando hacia el pueblo en la estación de ferrocarriles, ella ve una campesina, una persona y la comadre llega y dice... y crea la obra, y se la imagina que toma un tren,...porque es ficticia, ¿Sabías? Eso es bueno que lo coloques porque eso le va a dar un cierto, vas a sacar del tema central que es el ferrocarril , vas a sacar con personajes que han estado (....) El ferrocarril trajo acá a san Rosendo especialmente, trajo, creemos que no hay ningún presidente en Chile..desde Pedro Aguirre cerda que no hubiese estado acá, siendo candidato o siendo presidente y cómo viajaban...viajaban en los trenes que se llamaban presidenciales, tenía coche, que era coche con mucho lujo, parecido a ese que montaron ahí. Ehh, y otra cosa que caracterizaba a San Rosendo había trenes que llegaban hasta aquí , te das cuenta y tenías que esperar un tren al próximo para seguir la sur y eso le permitía al comercio a San Rosendo, el tener mucho comercio. No sé acaso me estoy saliendo del tema mismo que tú buscas...

Entrevistadora: No, está bien... o sea le voy a hacer algunas preguntas ahora. De las fotos que usted vio, ¿Cree que hay algún lugar que falte? ¿Algún lugar que haya echado de menos?

Entrevistado N°4: Ehm, creo que falta Omer Huet (...) que no era una estación pero es una parte donde había mucha agua de vertiente, que caía y que producía mucha vegetación natural y que a la vez los ferroviarios muchas veces abastecían de agua a las maquinas a vapor.

Entrevistadora: Y ¿Eso estaba...?

Entrevistado N°4: Eso estaba entre...me parece que estaba entre Hualqui y Chiguayante

Entrevistadora: Pero ¿Hacia el cerro?

Entrevistado N°4: Hacia el cerro, siempre hacia el cerro.

Entrevistadora: A través de los años ¿Cuáles cree que han sido los cambios que mas ha sufrido este trayecto, que usted más ha notado.

Entrevistado N°4: Los cambios que más se han notado...

Entrevistadora: En el paisaje que uno va mirando.

Entrevistado N°4: En el paisaje mismo... que cada vez las forestales van degradando, ¿no cierto? y a la vez van comprando mas terrenos que antes estaban dedicados a la agricultura, se ve en torno al tren, (...) todavía se ve mucha construcción precaria y a la vez en los interior se ve una construcción de clase media, uno mira hacia el interior de Quilacoya y uno ve que ha mejorado la cosa. En el fondo, te lo voy a decir, no sé acaso lo vas a colocar... el gobierno militar con la llegada de Pinochet mata al ferrocarril, lo mata le quita todo el encanto y dice vamos a hacer esto, vamos a hacer esto otro, el en fondo fue para favorecer el transporte terrestre que es donde la familia de la mujer de él tenía interés entonces ferrocarriles pierde totalmente la importancia como medio de transporte masivo y social, social que es lo principal (...) todavía en San Rosendo- Concepción es bonificado el pasaje porque un adulto mayor paga 900 pesos y creo que vale 1800 el pasaje para una persona común y corriente. Entonces ha sufrido muchos cambios, en el paisaje histórico (...) es verdad yo no puedo quedarme con los años 70' donde veía la máquina a vapor con toda su imponentia tirando vapor

pa' todos lados y era todo un espectáculo, era muy lindo yo lo tengo grabado en mi vista, lo veo todavía me imagino (...)

(suena su celular y contesta la llamada)

Entrevistado N°4: Ah, me estabas diciendo de qué ha cambiado con respecto al paisaje mismo (...)

Entrevistadora: Me dijo lo de las forestales (...)

Entrevistado N°4: La forestales han cambiado el paisaje, ha cambiado la habitación sigue siendo precaria en torno a la línea del ferrocarril, excepto poblaciones que se han hecho, poblaciones que son de clase media para abajo. El río ha cambiado, ha bajado su caudal, está embancado... y el terreno mismo ha ganado espacio del río, ha ido ganando y han nacido especies naturales de árboles y otras cosas (...) y eso en el tiempo no sé acaso será bueno, dicen que el río toma su cauce, siempre ha tomado su cauce(...) entonces eso también es importante porque ha cambiado todo el paisaje en ese sentido y a la vez también ha cambiado la percepción de nosotros los que analizamos un poco, reflexionamos un poco y decimos, que qué va a pasar con esto en el tiempo porque para mí un ejemplo, el río Bio Bío fue navegable alguna vez, allá de Nacimiento a Concepción a los puertos, a los puertos pasaban madera por acá (...) yo tengo una foto.. debo tenerla por ahí en alguna parte de cuando pasaba , como se llama una barcacita así pasaba con la madera, pero esas características son las más (...) ferrocarril se ha modernizado, tiene menos personal en las estaciones, ahora le basta con tener uno no más, con eso movilizan (...)

Entrevistadora: Y las estaciones son casi todas nuevas ahora

Entrevistado N°4: Las estaciones sí, eso hay que destacarlo, ferrocarriles en los últimos años ha ido , ha ido renovando sus estaciones ¿no cierto? y que le ha dado al paisaje algo más bonito

Entrevistadora: ¿Pero le gustan las estaciones nuevas?

Entrevistado N°4: Yo soy de la arquitectura antigua, yo soy de eso que voy a la ciudad, por ejemplo un día mi hijo me llevo, me pagó en el fondo, me dijo papa a donde quieres ir , me dijo mira.. por., este niño es ingeniero entonces viaja mucho , viaja mucho a través del mundo queé se yo, van a comprar ponte tu una turbina eléctrica, van a verla allá cómo funciona y toda la cosa, entonces junta mucho ¿LANPASS le llaman, no? esa cosa. Entonces le dije ya, quiero ir a Cuba, la construcción , la Cuba viaja, la Havana vieja, es muy precioso. Me gusta mucho ese estilo antiguo, por ejemplo que tenga... sobrevive la construcción, no construcciones planas, por ejemplo esa casa mediterránea no se que gracia se le puede encontrar... entonces eso yo destacaría , quizás .. y decir un ejemplo, que ... que ya .. lo otro que el paisaje echa de menos quizá, es que ferrocarriles tenga la frecuencia de trenes de pasajeros, porque tiene el puro corto, antes hacía Concepción-Santiago, Concepción- Valdivia, cuando nosotros hablamos de qué ha cambiado el paisaje, ha cambiado ese de que no vemos el tren ese pasar y vemos solamente un tren que le llamamos el corto en que si te toca una persona ancha vas tú como la mona sentado, es duro, antes era un tren de lujo. Se ve mucho también mucho desecho ferroviario en el entorno, mucho desecho ferroviario en el entorno.

Entrevistadora: Hay alguno de estos lugares del paisaje que le traiga algún recuerdo o que tenga algún significado especial para usted?

Entrevistado N°4: Si, me trae el recuerdo (...) Te podría decir yo, el patio ferroviario de San Rosendo, las maestranzas porque yo me crié en el fondo a pesar de que yo vivo para arriba, mi padre era maquinista, entonces que pasaba, de que yo me crié con abuela, entonces yo andaba siempre al cola de el en el día cuando no iba al colegio y me iba y jugaba entremedio de los trenes, armaba trencito con desecho ferroviarios iba armando, imaginaba que yo estaba haciendo un tren y que ese tren el día de mañana iba a caminar os ea es inolvidable en ese aspecto para nosotros no solamente para mi debe ser, lo antiguos lo que fue ferrocarriles en esa cosa, trabajar en la carbonera que bajaba y subían carros,

que depositaban y después venía la maquina abajo, venia un ferroviario, se colgaba de unas cuestiones, abría una compuerta y la maquina ferroviaria le caía el carbon, (...) esos son recuerdo inolvidables para mi, otra cosa que nunca me he podido sacar , por ejemplo de aquí y tengo un poema en torno a eso, es el taquear del tren, cuando va ta ta ta ta... que no lo hace con estas máquinas , lo hacía aquella máquina ¿por qué la maquina? , porque la maquina en aquel entonces era de bogue que no eran tan rígidos como estos que tienen ahora. La maquina a vapor, o sea el tren, el tren de pasajero conducido por una maquina a vapor, inolvidable. porque ahí yo no te veo ningún carro que sea de pasajero excepto este, si tu comparas este con ese que está allí montado ahí que era de primera, este es un carro común y corriente. O sea conclusión ferrocarril no cierto por lo que pasó el 11 de septiembre por todo eso, en el fondo lo quebraron y ahora sobrevive prácticamente con mucho subsidio del estado y no se ha dedicado a ser le ferrocarril hermoso que era antes, ahora simplemente es algo comercial. Adonde ve algo de esto lo ve cuando va aquí a Temuco hay un tren que corre entre Temuco y victoria, ese es un tren turístico, no sé hay que meterse a la página de ferrocarril y también a la vez parece hay otro por allá por el lado de San Antonio..

Entrevistadora: En Valdivia también hay otro

Entrevistado N°4: También en Valdivia...y eso es lo que yo quisiera ver acá con la máquina a vapor toda la cosa, San Rosendo-Concepción, precioso. Llegaría cualquier persona, llega mucha gente aquí el turismo, aveces colocan trenes vamos a ir a San Rosendo toda la cosa y el cabro mío le puso esta cosa, conjunto folclórico, cantando pa darle un plus , para hacer un poco de turismo porque realmente nosotros como tu ves San Rosendo está un cerro, un río otro río, no tiene mayor proyección y si tu quieres salir vas a tener que salir para allá y te vas a encontrar con la forestal. Bueno destacar también a la vez de que el paisaje es muy lindo el viajar por el ferrocarril entre San Rosendo y Concepción que es lo que estamos tocando.

Entrevistadora: Entonces lo que más le llama la atención de este paisaje...

Entrevistado N°4: El río, si, por el lado sur, sur poniente se me ocurre, y acá hasta este otro lado que está tapado por forestales. Excepto cuando yo hablo de que la construcción es precaria es de Hualqui para acá porque para allá te encontrái' con barrios... y hay que hacer la diferencia... hay grandes diferencias en ese sentido.

(observando las fotografías)

Ahí ves tu el río embancándose, que es importante porque el día de mañana el río va a hacer desde por ahí hasta por allá no mas , en tiempos normales y acá tienes tú como el río se va metiendo, la vegetación se va metiendo. Este otro lado también es importante destacar de que este río, ah pero ya vamos para allá, nada que ver. También ahí tu ves que hay caminos que le han quitado al río y han hecho eso, le han quitado al río.

Mucho de estas cosas que dan mal aspecto, es como que dicen , como pueden estar todo esto botao' (...) estos carros eran trilleros y petroleros, en aquel entonces todo lo que era trigo, grano, todo lo que era liquido, vino, una pila de cosa era transportado por este tipo de carro era como quien ve una pipa grande grande grande, tenían montadas estos carros, una pipa aquí otra allá y el caballero tenía la picardía y llegaba, iba con tubito muy delgadito, un barreno y le hacia el huequito y le metían, despife le llamaban y le sacaban vino acá y llenaban que sé yo , su cosa y después le ponían un tapón y al grano hacían lo mismo, entonces qué pasaba, de que cuando alguien entregaba una carga a ferrocarriles había un seguro, venia asegurada entonces que pasaba si vaciaba el full de vino ferrocarril el pagaba eso permitió a la vez que ferrocarriles fuera (...)

Entrevistadora: ¿Y la agricultura ha ido variando?

Entrevistado N°4: Si , la agricultura es precaria en le sector, excepto algunos ya.. no en torno al ferrocarril la agricultura es precaria, precaria y diría yo un poco rudimentaria... (observa una fotografía) esta es para acarrear celulosa de la fábrica laja, estos carros.

Entrevistadora: Pasan hartos trenes...

Entrevistado N°4: Esos muchos, no si ferrocarriles ahí adonde saca la plata, en el transporte de materiales.

(observando las fotografías)

Entrevistadora: Lo último, ¿Qué elementos les gustaría proteger del paisaje, que ojalá se mantuvieran?

Entrevistado N°4: ¿En torno a ferrocarriles o sea en torno a la línea del tren?

Entrevistado: claro, lo que usted va mirando cuando viaja de aquí a Conce

Entrevistado N°4: No me gustaría que cambiara, o sea incluso que se mejorara, o sea que cambiara para mejor en ese sentido, todo lo que es el patrimonio ferroviario de San Rosendo, importante porque le va a dar vida al pueblo, va a poder hacer negocio en torno a eso. A la vez no me gustaría que cambiara la tradición que tiene el ferrocarril que es el de la vueltas de los cambios, cuando va el cambiador a cambiar la línea para que se meta otro tren y toda la cosa porque ahora todo lo están haciendo en forma automática entonces esta perdiendo todo ese encanto que tenía, No me gustaría que cambiara... nada más. ya se ha perdido todo, muy poco, ya no queda nada y esta cosa de San Rosendo un ejemplo que es un patrimonio bonito, si no se entra billete con el tiempo va a caer todo. Ahora las grandes ciudades como se ven , en España, el mocoso mío que es alcalde estuvo en España estudiante parte ,un tiempo. Dice que un ejemplo este vagón te quita espacio acá no , pongámosle que este vagón fuera muy grande un pueblo chico como San Rosendo no tiene adonde construir , para poder San Rosendo para tener mas flujo de plata el municipio tiene que tener mas gente mas comercio, el consultorio una pila de cosas, entonces ellos en España que harían, este vagón lo cortarían ahí, harían una muestra, lo demás lo dejan a tu imaginación. Esa tremenda mole que hay ahí redonda, que está toda quebrá' dejarían un pedacito aquí entonces tu harías el calculo metal : cómo de gran tiene que haber sido esta tremenda cuestión y en ese espacio le dan otro uso, otra utilidad.

Entrevista N°5

21 de Septiembre

Plaza de San Rosendo

12:30 horas aproximadamente

Carlos Vásquez

70 años

Vive en San Rosendo hace 35 años

Viaja 2 veces al mes a hacer trámites.

Selección fotografías:21-22-23-24-9-17-12-11

Entrevistadora: Yo tengo acá unas fotos del viaje desde Concepción a San Rosendo, me gustaría que las mirara y seleccionara cuales cree que son las que representan mejor el paisaje del viaje.

(Observando fotografías)

Entrevistado N°5: Sobre todo las de las estaciones porque (...)

Entrevistadora: Cómo usted lleva harto tiempo haciendo este trayecto, ¿Cuáles cree que han sido los cambios que mas ha notado usted, en lo que ve cuando va en el tren?

Entrevistado N°5: La modernización de las estaciones porque en el tiempo de nosotros las (...) solamente habían estaciones muy deterioradas y ahora ya han sido todas, cuanto se llama, reconstruidas. Y tienen buena presentación.

Entrevistadora: ¿Hay algún lugar, por el que pase cuando viaja en tren, que le traiga algún recuerdo, que tenga algún significado para usted?

Entrevistado N°5: Es que nosotros lo que más nos identifica es aquí mismo la casa de máquinas, donde empezamos a trabajar y donde nos presentábamos porque ahí era el lugar de presentación, de nosotros, donde empezábamos a

trabajar, entonces (...) tenían la casa de maquina, lo que nos llama mas la atención.

Entrevistadora: Y del paisaje que vemos cuando viajamos en tren, ¿Qué es lo que más le llama la atención?

Entrevistado N°5: El río

Entrevistadora: El río (...)

Entrevistado N°5: Si.

Entrevistadora: ¿Cree que ha ido cambiando el río con los años?

Entrevistado N°5: Si pue, el caudal era mucho más cuando nosotros llegamos que ahora, que ahora se (...) sobretodo en el tiempo de verano se ve muy poquita agua.



Entrevista N°6

30 Septiembre

Plaza San Rosendo

15:30 horas aproximadamente

Patricia Espinoza

55 años

Vive en San Rosendo desde siempre, zona más alejada.

Viaja 6 veces al mes aproximadamente

Selección fotografías: 17-19-13-21

Entrevistadora: Mire, le voy a mostrar algunas fotos que yo saqué del trayecto de Conce hasta acá, me gustaría que eligiera las que usted cree que representan mejor lo que vemos durante el viaje.

(Observando fotografías)

Entrevistada N°6: Bueno yo creo que son las estaciones que están muy lindas y los paisajes (...) las cosas más lindas que uno ve, los paisajes que uno ve son

maravillosos. (...) Los paisajes y las estaciones remodeladas que se ven tan lindas.

Entrevistadora: Antes eran de ...

Entrevistada N°6: De madera, habían otras de material pero viejas ya, muy viejas, deterioradas, algunas eran de madera chiquitita, la de Gomero. Entonces ahora están todas lindas.

Entrevistadora: ¿Y hace poco que las cambiaron?

Esposo: Si

Entrevistada N°6: Pero no tan poco, no...3, 4 años mas o menos que cambiaron las estaciones.

Entrevistadora: ¿Y respecto al paisaje, qué le llama más la atención?

Entrevistada N°6: El río, si. Casi todo el viaje uno contempla el río.

Entrevistadora: Usted lleva toda una vida haciendo este viaje (...)

Entrevistada N°6: Si po', o sea uno viaja hartito en vehículo igual pero de repente es rico viajar en tren, es rico viajar en tren (...)

Entrevistadora: Y a través de los años ¿Qué cambios ha visto? además de las estaciones que ahora son nuevas.

Entrevistada N°6: Los trenes, han ido mejorando. Antes eran trenes (...) hubieron trenes que no tenían puertas, eran así no mas , las bajadas eran mas altas, ahora los trenes son cómodos,...tiene aire acondicionado, antes tampoco tenían. Los trayectos también se han hecho mas cortos.

Entrevistadora: Algunos de los lugares por donde pasa el tren, ¿le trae algún recuerdo?

Entrevistada N°6: Yo creo que más que recuerdos a veces cuando vive un familiar en esa estación, uno espera encontrarla o verla, yo creo que eso pasa. Uno mira siempre en las estaciones donde vive alguna familia o conocido y uno siempre está a la expectativa de que a lo mejor van a aparecer en la estación para conversar o ir charlando.

Entrevistadora: Si pudiera destacar algunos elementos del paisaje, que sean importantes para usted (...)

Entrevistada N°6: El río (...) pero no tan solo el río sino que viajar en tren, la tranquilidad de viajar sobretodo con niños, pueden moverse de un lugar a otro o van mas cómodos, con mas espacio yo creo que eso es lo más bonito. A parte del paisaje es más cómodo viajar en el tren, sobretodo con la familia. Es más cómodo porque eso de que vaya parando en cada estación, eso también es atractivo, el bus sale de un lado y te deja en el otro.

Entrevistadora: Aparte que en San Rosendo no hay otro medio (...)

Entrevistada N°6: No po', en San Rosendo solamente está el tren, porque de Laja hay buses pero aquí solamente el tren (...) Lo que debieran existir son los trenes hacia Santiago de nuevo

Entrevistadora: Si, ahora hay que llegar a Chillán

Entrevistada N°6: En Chillán hay tren para allá.

Entrevistadora: Y acá en San Rosendo... ¿La gente a qué se dedica?

Entrevistada 6: Viajan todos a trabajar, lo más cercano que tienen es la empresa de la CMPC al frente en Laja, ahí trabajan personas o bien en el comercio de Laja algunos, pero la mayoría trabaja afuera, muchos viajan a Concepción a trabajar como hay un tren muy temprano les sirve. También a los estudiantes les sirve mucho porque muchos viajan por el día a los estudios, viajan entren en la mañana y se regresan en la tarde y algunos también a trabajar.

Entrevistadora: Oh, todos los días.

Entrevistada N°6: Si, hay muchos niños que viajan todos los días. Pero como el tren no es tanto cuando va el bus, ellos aprovecha de estudiar, como el tren es mas pasivo que el bus, el bus las curvas y eso. Pero ellos aprovechan, hay muchos niños que van a estudiar.

Entrevistadora: Pero acá hay colegios, ¿cierto?

Entrevistada N°6: Pero liceo solamente, liceo solamente. Para ir a estudiar a superior van todos afuera, todos a estudiar afuera.

Entrevistadora: San Rosendo se movía mucho por el tema ferroviario y después de eso (...)

Entrevistada N°6: Si po, tenemos un patrimonio ferroviario aquí que está todo lo que está al frente, todo este patrimonio ferroviario. Antes era muy importante San Rosendo porque aquí era como un ramal (...) donde los trenes iban al sur y los que iban a Santiago, todos paraban aquí y se hacía combinación a otros lugares. Entrevistadora: Y después cuando el ferrocarril dejó de funcionar (...)

Entrevistada N°6: Se fue todo, ahora se pretende rescatar como patrimonio o sea poderlo restaurar, eso es lo que se espera de todo el patrimonio que tiene San Rosendo. Antes había un restaurant abajo muy bonito, se quemó. Estaban las que vendían tortillas, pollo cocido... en la estación.

Entrevistadora: ¡En la estación!

Entrevistada N°6: En la estación ... ¡era muy bonito! El tren paraba hartito en este lugar, San Rosendo como que, los trenes por lo general paran muy poco pero aquí se estacionaba el tren, la gente bajaba a comprar sus tortillas...ahora ya no ya, nada de eso hay.

Entrevistadora: ¿Viene gente en tren a San Rosendo, o sea los que viven acá pero otras personas? ¿o van a Laja?

Entrevistada N°6: Aquí igual viene mucha gente en el tren, porque la gente de Chiguayante, de Concepción de Hualpén, vienen a los balnearios.. como los balnearios aquí son gratis, entonces vienen...si tu en el verano, si tu vieras, es como... un río de gente, gente que no tiene para ir a un balneario, pagar y aquí en el tren le sale económico porque el tren es súper económico y disfrutan el balneario gratis, Así que en el verano viene mucha gente, viene harta gente igual para los tiempos del carnaval que se hace aquí en el verano, se hacen fiesta costumbristas y lo otro el tren del turismo que también hace una vez al mes y a veces dos veces al mes trae gente de distintos lugares a conocer el patrimonio ferroviario. Me parece que para en Hualqui, Talcamávida y San Rosendo.

Entrevistadora: Y cuando usted tiene que hacer algún trámite o algo, ¿viaja a Conce?

Entrevistada N°6: A los trámites uno va a Los Ángeles, pero para ir de compra o al médico, eh...cuando necesita a cosas más grandes, o a veces a ver la familia, viaja uno en el tren. Sobretudo cuando son trámites cortos uno va y vuelve en el día, con los varios trenes que hay.

Entrevista N°7

3 Octubre

Estación San Rosendo,
18:30 horas aproximadamente

Marcelo Cuevas

45 años

Desde siempre vive en San Rosendo.

Viaja a trabajar a Concepción

Selección fotografías: 21-13-19-17-4-20-15-1-5-14



Entrevistadora: Me gustaría que viera estas fotos y eligiera las que usted cree que representan mejor lo que vemos durante el viaje en tren.

(Observando las fotografías)

Entrevistado N°7: Están todos bonitos los paisajes (...) La laguna de Hualqui, conozco ahí la laguna.

Entrevistadora: ¿Cuáles cree que son los cambios que ha tenido el paisaje, que más se notan?

Entrevistado N°7: El paisaje de aquí pa' abajo no es tanto, pero de donde corre el metro pa abajo es más el cambio, porque aquí está lo mismo de siempre no ma'.

Entrevistadora: Eso es como de...

Entrevistado N°7: De Hualqui pa' allá, ahí hay otros cambios porque corre el metro, pa acá está lo mismo que está siempre, toda la vida.

Entrevistadora: ¿Y hay algún lugar que le traiga algún recuerdo?

Entrevistado N°7: No, más recuerdo la casas de máquinas no ma', cuando antiguamente... ya va quedando poco.

Entrevistadora: De lo que podemos ver, ¿Qué elementos son importantes para usted?

Entrevistado N°7: El río no ma'...el río tiene buena vista, cuando vienen los trenes pa' arriba, los cerros pa' salir a caminar (...) si quiere andar en barcaza también, está la barcaza ahí al frente. Pal' verano es bonito pa acá, anda harto turismo, de afuera...

Entrevistadora: ¿El río siempre ha estado igual?

Entrevistado N°7: Ahora tiene menos agua..pal' invierno. Antes, antiguamente creo que llegaba hasta aquí, hasta la estación antiguamente.

Entrevistadora: ¿Y le gusta viajar en tren?

Entrevistado N°7: Sii, más calentito (risas)

Entrevistadora: ¿Y si pusieran un bus de aqui a Conce?

Entrevistado N°7: Bueno es que el bus bueno, es más económico no más (...) va con asientos más blanditos no ma', es lo único (...) pero lo demás es casi lo mismo. Lo único es que tendrían que poner la tarifa igual que como el tren pa' que viajaría la gente en bus.

Entrevistadora: ¿Pero la gente que viaja siempre no tiene una tarifa especial? ¿Tienen que pagar completo?

Entrevistado N°7: Si po, igual sale barato sacarlo en ida y vuelta en el tren si, vale la pena. Al que viene por el día le sirve, igual los que vienen más... le dura 30 días el pasaje.

Entrevista N°8

4 de Octubre
Plaza de San Rosendo
15:00 horas aproximadamente

Raquel Gallegos
25 años
Toda la vida en San Rosendo
Viaja todos los fines de semana, trabaja en Concepción
Selección fotografías: 16-7-11-25-2-18-8-13-1

Entrevistadora: Mira, yo saqué algunas fotos de lo que vemos durante el viaje de Conce hasta acá, me gustaría que eligieras las que tú crees que son más representativas, pueden ser las que tú quieras.

(Observando las fotografías)

Entrevistada N°8: Esto es Los Acacios. ¿Estas cuándo las sacaste?

Entrevistadora: Hace como 2 o 3 semanas.

Entrevistada N°8: Esto es San Rosendo (...) ¿Tengo que elegir una de estas o no?

Entrevistadora: No, todas esas si quieres.

Entrevistada N°8: Estas las elegí porque como que tienen un poquito de... algo que decir. Porque yo cuando voy para allá me voy siempre mirando el paisaje, todos los días.

Entrevistadora: Igual viajas hartito.

Entrevistada N°8: Si, viajo hartito...igual aburre a veces, porque (...)

Entrevistadora: ¿Algún lugar que haya faltado?

Entrevistada N°8: Un lugar que me gusta mucho ir es donde hay... un bosque donde siempre hay caballitos...¿no lo viste?

Entrevistadora: Ah ya, si sé cuál es.

Entrevistada N°8: Ya, ese. Ese lugar es significativo porque yo siempre voy a caminar para allá con mi pololo siempre vamos y es muy lindo, siempre he soñado hacer como una cabaña ahí (risas) Pero no se puede, es como...sueño.

Entrevistadora: Ah pero ese es el que está para el lado del río...

Entrevistada N°8: Si

Entrevistadora: ¿El que tiene unos cerquitos blancos?

Entrevistada N°8: No, es que ese es Talcamávida. Ese es sueño también. Sueño tener esa granjita.

Entrevistadora: Ah y este de los caballitos..¿Donde está?

Entrevistada N°8: No, ese está más acá. Llegando a San Rosendo.

Entrevistadora: ¿Por el lado del río?

Entrevistada N°8: Si, siempre hay caballitos. Antes estaba mucho mas lindo porque había más naturaleza, ahora no hay mucha.

Entrevistadora: ¿Cuáles crees que son los cambios que ha tenido el paisaje...que tú hayas notado?

Entrevistada N°8: El río, la playa.

Entrevistadora: ¿Cómo qué cambios ha tenido?

Entrevistada N°8: El río ha tenido cambios por ejemplo la fábrica cuando bota sus desechos, el río se pone de una forma.. super fea o sea no dan ni ganas de mirar, llega a dar pena porque lleno de celulosa, lleno de celulosa. La playa, cuando baja el río, la playa toma todo el río en el verano, sobretodo el río ya no queda nada , este año para el verano no.. no había nada de río. Si ahora es un milagro ver el río con harta agua porque para el verano, no, se seca... todo.

Entrevistadora: Oh , ¿Pero siempre fue así?

Entrevistada N°8: Ahora es más. Lo que pasa es que tiene represas en puente Perales, en Laja... entonces ahí toman todo el agua.

Entrevistadora: ¿Cómo describirías el viaje?

Entrevistada N°8: Hermoso, hermoso, hermoso. Es como.. yo siempre cuando viajo me hago la pregunta de...de, cómo es la naturaleza, los colores, el color del

agua, por ejemplo en las mañanas cuando amanece...es hermoso. Es hermoso, entonces es como..no sé, un viaje como para relajarte, pensar tantas cosas. Eso es como lo que yo pienso, en realidad.

Entrevistadora: Lo del algún significado especial, me dijiste el lugar de los caba-
litos ¿Algún otro lado, algún recuerdo o algún significado especial para ti?

Entrevistada N°8: (Pensativa) Nunca he viajado en ninguna estación de aquí para allá. No conozco ninguna estación (...) Pero por ejemplo Unihue lo que me llama la atención de Unihue es la gente que siempre está mirando en la estación, es como un hobby, no sé es como que llega el tren y ellos siempre están ahí, hay mucha gente en la estación. Igual está Los Acacios que era un... era un...una cosa de puras áreas verdes y ahora imagínate tiene población, cada vez se está agrandando más si antes tu veías puros árboles en ese lugar.

Entrevistadora: Los Acacios es como un paradero...?

Entrevistada N°8: Si, antes de llegar a Talcamávida. Eso como que me llama mucho la atención

Entrevistadora: ¿Cuáles de los elementos del paisaje que podemos ver son los más importantes para ti?

Entrevistada N°8: Las ruinas, San Rosendo lo más lindo (risas). Las ruinas si, los trenes...las estaciones igual. Y su paisaje, es que el paisaje es lo más lindo.

Entrevistadora: Pero por ejemplo cuando te vas, te gusta ir para el lado...

Entrevistada N°8: Siempre me voy al lado del río, cuando agarro asiento.

(...)

Entrevistada N°8: Mi hermana viaja todos los días, en tren y en bus... que es un paisaje súper diferente.

Entrevistadora: ¿Y la gente usa más el bus o el tren?

Entrevistada N°8: Más el tren, si. Porque si ves la capacidad es mucho más el tren que el bus...el bus tiene 40 personas pero llevan como 50,60 personas pero igual se van parados pero el tren tiene harta gente. El tren los días domingo va lleno porque viajan los estudiantes sobre todo en el de las 6, el de las 6 y las 7.

Entrevista N°9

Domingo 22 de Octubre.

Tren a Concepción, sentados hacia el lado del cerro.

19:15 horas

Álvaro Ruiz

22 años

Viaja porque estudia en Concepción

Desde siempre vive en San Rosendo

Selección fotografías: 23-21-13-17-1-10

Entrevistadora: Mira, tengo unas fotos...me gustaría que las vieras y eligieras las que tú creas que representan mejor el paisaje del viaje hasta Conce.

Entrevistado N°9: ¿Una sola?

Entrevistadora: No, las que tú quieras.

(Luego de observar las fotografías)

Entrevistadora: De las fotos que viste, ¿Crees que faltó algún lugar?

Entrevistado N°9: La estación de Chiguayante puede ser.

Entrevistadora: Esa encuentras que es importante en el viaje...

Entrevistado N°9: Si,

Entrevistadora: Ya ...¿por qué?

Entrevistado N°9: Es la parte como más urbana quizá, entrando a la ciudad.

Entrevistadora: ¿Cuáles crees que son los cambios que ha tenido el paisaje, que tú hayas notado?

Entrevistado N°9: Cuando chico eran menos estaciones, no sé si el viaje era más corto pero... creo que era mejor con menos estaciones.

Entrevistadora: ¿Tienes algún recuerdo con alguno de estos lugares?

Entrevistado N°9: En Buenuraqui tengo familia.

Entrevistadora: ¿Cuál de los elementos que vemos son más importantes para ti?

Entrevistado N°9: El río.

Entrevistadora: ¿Eso es lo que más te llama la atención, el río?

Entrevistado N°9: No sé si me llama la atención porque igual ya me sé el viaje de memoria... pero el río yo creo que lo hace más lindo. Va siempre a la orilla del río, según yo lo construyeron pensando en la orilla del río porque hacia adentro era más complicado, el cerro. Al final vas viendo todo el rato el río.

Entrevista N°10

Miércoles 25 de Octubre

11:00 horas aproximadamente.

Biblioteca Municipal de San Rosendo.

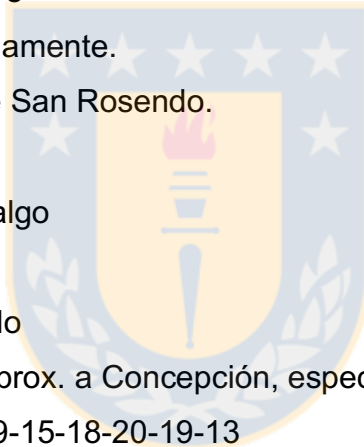
Jacqueline Muñoz Hidalgo

24 años

Nacida en San Rosendo

Viaja 2 veces al mes aprox. a Concepción, especialmente por trámites.

Selección fotografías: 9-15-18-20-19-13



Entrevistadora: Ya mira, yo saqué algunas fotos del paisaje del viaje en tren desde Conce para acá. Me gustaría que las vieras y eligieras las que creas que representan lo que vemos durante el viaje. Las que tu quieras.

Entrevistada N°10: Ya.

(revisando las fotografías)

Entrevistadora: De las fotos, ¿Crees que faltó algún lugar?

Entrevistada N°10: (pensativa) No, con esas está bien. Narra bien el viaje.

Entrevistadora: Como has viajado durante tanto tiempo. ¿Cuáles son los cambios que más has notado del paisaje?

Entrevistada N°10: El tren. El tren en particular porque antes era diferente. Ahora es como un metro tren en realidad, no es como el tren de antes que al menos una iba más cómoda sentada.

Entrevistadora: ¿Antes eran más cómodos?

Entrevistada N°10: Sí, era más cómodo. Eran mas feitos los trenes por dentro pero eran mas cómodos. Era como un sillón que iba uno sentado, ahora estay cómo: así. Súper incómodo.

Entrevistadora: Y respecto a lo que vemos durante le viaje ¿Has notado algún cambio?

Entrevistada N°10: El río puede ser. Antes traía mas agua, tenía más caudal el Bio bío era más cuático. ¿Qué más? (Pensativa) Bueno los caminos que se están haciendo arreglos como para allá, una carretera que antes tampoco había. Desde ahí donde está Hualqui, por ahí hay como al lado de...donde uno viaja, al ladito se ve un (...) Las estaciones igual están arregladas, las construyeron de nuevo, hay unos murales igual que están hace poco en las estaciones que igual se ve harto más bonito.

Entrevistadora: ¿Tienes algún recuerdo asociado a algún lugar que vemos cuando viajamos? ¿O algún lugar que tenga un significado especial para ti?

Entrevistada N°10: Es que el que tiene más significado es como Concepción en realidad, por lo que significaba por ejemplo llegar a Concepción cuando una era chica, del pueblo llegar allá y ver allá una ciudad grande con los edificios, era como lo que más impactaba.

Entrevistadora: De los elementos que podemos ver durante el viaje en tren, ¿Cuáles son los que a ti te llaman más la atención?

Entrevistada N°10: Me gusta la laguna de Talcamávida, que es bonita. Eh, el Bio bío obviamente, ese paisaje que se ve (...) Y me gustan las piedras igual, esas rocas como grandes con musgo, me gusta eso igual.

Entrevistadora: Y cuando viajas, ¿te gusta más ir sentada hacia el lado del río o el del cerro?

Entrevistada N°10: Siempre me voy al lado del cerro, me gusta más ese lado.

Entrevistadora: Si tuvieras que describir el viaje, ¿Cómo lo describirías?

Entrevistada N°10: El viaje es súper dinámico, es dinámico , entretenido. Es un poco incómodo si. Y lo otro que me gusta es que igual uno ve como harta gente campesina para allá, así como que distintas personas... diversidad de gente en realidad, harta diversidad. Y como que uno ve todos los cambios por ejemplo de San Rosendo pasa por los campos, toda la cuestión y llega a Hualqui y la gente ya se viste distinto, habla distinto tiene modales diferentes hasta llegar a Concepción que es algo totalmente distinto.

