

C PATRIMONIO CULTURAL L

Revista de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos

Año VI / Número 21

Trimestral

Edición del Otoño de 2001 / \$ 1.000



En viaje

La imagen
La imagen del número está dada por fotografías del libro *Estaciones ferroviarias de Chile. Imágenes y recuerdos*, recopilación de Pablo Moraga Feliú, de pronta publicación. Pág. 3

Chile profundo
¿Desaparecerá inevitablemente el guitarrón chileno? En pos de que no ocurra, va un arrebato del trovador Eduardo Peralta. Pág. 8

Señorita, ¿viaja usted?
Se viaja por cielo, mar y tierra. Pero también se viaja desde el aquí y ahora, imaginariamente. Columna de Andrea Palet. Pág. 9

Dos economistas ante Ferrocarriles de Chile
Contrapunto con las visiones de Nicolás Flaño, presidente de Ferrocarriles del Estado, y de Ian Thomson, asesor de la Cepal, acerca del presente y futuro ferroviario. Entrevistas de Virginia Rioseco. Págs. 10 y 11

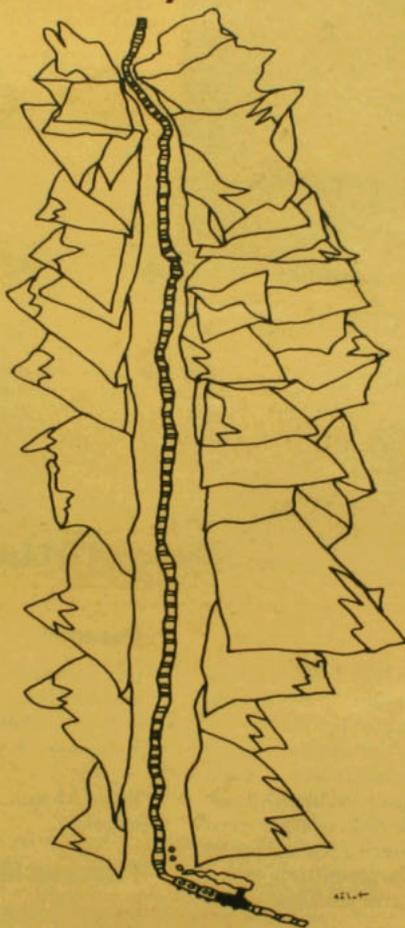
El tren y su mundo
El "caballo de hierro" como icono del progreso y de la revolución industrial en el siglo XIX, se quedó en el XX y también en el XXI. Escribe el historiador Cristián Gazmuri. Págs. 12 y 13

Logomotora
Poesía y tren siempre han estado unidos: el tren arrastra las palabras como carros. El poeta Jorge Montealegre escribe y selección poemas de rieleos de poetas férreos. Págs. 14 y 15

Política y ferrocarriles en el Chile del XIX
La influencia del ferrocarril en la construcción política de Chile. Escribe Rafael Sagredo. Págs. 20 y 21

La revista del tren
En viaje, la revista de Ferrocarriles del Estado, entregó ininterrumpidamente durante 40 años, mes a mes, hasta su desaparición en 1973, textos e imágenes de irrefutable valor patrimonial, además de ser una generosa compañera de viaje. Escribe Justo Alarcón. Págs. 22 y 23

El tren, nuestro



Visión del tren chileno, por Sábat (Colaboración especial para este número).

Museo patrimonial o transporte patrimonial? ¿Dónde reside lo propiamente nuestro de los trenes? ¿Por qué Chile perdió su larga tradición ferroviaria? Éstas y otras preguntas fueron las que se intentaron responder en un dilatado diálogo, *Vía férrea*, de Marcelo Mendoza Prado con el periodista Patricio Bañados y el antropólogo Sergio González.

Págs. 16, 17, 18 y 19

Chiloé, Patrimonio de la Humanidad

La Unesco declaró a las iglesias de Chiloé como Patrimonio de la Humanidad. En este artículo su autor sostiene que los edificios son un gesto patrimonial del intangible originario y armónico encuentro entre creencia: las del habitante vernáculo y las del misionero extranjero. Escribe el historiador Gustavo Boldrini.

Págs. 4, 5, 6 y 7



Maestranza de noche

La Maestranza de San Bernardo, que en su esplendor fue centro ferroviario de Chile, se convertirá en museo y mall. Escribe David Ponce. Pág. 24

Bibliotrén
Un vagón quedó varado en los jardines de la Biblioteca Nacional. ¿Para qué? Obvio: para reciclarse en biblioteca. Pág. 25

De selección
Reproducción de extractos de una recóndita carta de Benjamín Vicuña Mackenna en la que relata un recorrido en tren desde Tiltil a Los Loros. Págs. 26 y 27

Sábat
Sábat, reconocido humorista gráfico del río de la Plata y quien ilustra esta portada, tras inaugurar su exposición en la Biblioteca Nacional. Págs. 28 y 29

Yo nací en un tren
Columna del escritor Pablo Azócar, que nació en un tren. Pág. 29

Los nuestros
Augusto Grosse, explorador incansable, aventurero y visionario, que llegó de Alemania para conquistar Alsén. Escribe Miguel Ramírez. Pág. 30

Bitácora
Actividades culturales patrimoniales recientemente acontecidas. Pág. 31

Delirios
Un sacristán robó de los archivos de la Recoleta Dominicana el documento más reservado y lo vendió a un coleccionista, y todo ante los ojos de Dios. Otra alucinación del escritor Darío Oses. Pág. 32

Patrimonos
Ruffino Pág. 2
Hervi Pág. 9
Jimmy Scott Pág. 32

¿No te dije?

-Dios

MUNICIPALIDAD
DE SANTIAGO

ESO ES
PATRIMONIO...
TENER A DIOS
COMO TELONERO
PUBLICITARIO..



PATRIMONIO CULTURAL

Año VI / N°21
Otoño de 2001

Revista trimestral
de la Dirección de Bibliotecas,
Archivos y Museos (DIBAM),
Ministerio de Educación de Chile

Directora
Clara Budnik Sinay

Editor
Marcelo Mendoza Prado

Coordinadora de redacción
Virginia Rioseco Perry

Diagramación
Angel Spotorno Lagos

Dirección de arte
Marcelo Mendoza Prado

Consejo Editorial
José Bengoa
Clara Budnik Sinay
Angel Cabeza

Marta Cruz-Coke de Lagos
Marta Lagos

Alberto Madrid
Marcelo Mendoza Prado

Jorge Montealegre
Rafael Otano

Maximiliano Salinas
Mario Waissbluth

Pedro Pablo Zegers

Impresión
Imprenta Andros

Oficina
Alameda Bernardo O'Higgins 651,
Santiago de Chile.

Teléfono: 3605376 - 3605400
Fax: 3605384

E-mail
bnrevist@oris.renib.cl

Representante legal
Clara Budnik Sinay

Página web
www.patrimoniocultural.cl

Cartas

Paulistas

Antes que nada un Feliz Año para usted y su equipo y mis mejores deseos de éxito en lo personal y lo profesional.

Le agradezco muy sinceramente el envío de la revista *Patrimonio Cultural*. En lo personal y como agregada cultural, ha significado un orgullo poder contar con una comunicación cultural de calidad por los temas abordados, su presentación y sobre todo por ser una gran contribución a la comunidad.

Le informo que envío la revista *Patrimonio Cultural* al Secretario Municipal de Cultura de Sao Paulo y al Secretario de Cultura del Estado de Sao Paulo.

Mis felicitaciones y le reitero mis deseos de éxito para usted y su equipo.

Lo saluda muy atentamente,

Luz C. Leiva Acevedo,
agregada cultural de Chile en Brasil,
Sao Paulo

Gozador

Qué manera de gozar con el número del Verano 2001 dedicado a "Patrimonio y Humor". Simplemente notable. La "Bobada sobre el humor", de Pablo Oyarzún, es de lo más lúcido que he leído en el último tiempo. Y el diálogo me pareció muy sugerente. Gracias.

Pedro Moena,
Valparaíso

Promotor literario

Le escribo luego de leer con mucho placer y atención un ejemplar de *Patrimonio Cultural*, que me ha parecido relevante por sus amenos, variados y emocionantes textos.

Yo soy un humilde promotor literario que realiza su gestión cultural bajo un total voluntariado y quiero conocer detalles, geográficos, folclóricos, históricos y de cultura general sobre su hermosa y acogedora tierra.

Agradecería impresos que enriquecieran mi modesta colección de datos sobre la tierra chilena.

Sin otro particular, que no sea desearles salud, alegrías y buenas nuevas en el futuro, se despide,

Rafael Antonio Acosta, promotor literario,
Holguín, Cuba

**PATRIMONIO
CULTURAL**
en Internet

www.patrimoniocultural.cl

Esta edición en formato digital para leer y bajar - foro de lectores - cartas

Trenes, estaciones, nosotros

Marcelo Mendoza Prado

Cuando recorra las páginas de este ejemplar de otoño podrá advertir, con preclara evidencia, que *La imagen* del número está dada por fotografías antiguas de estaciones ferroviarias del país, que armonizan con los textos disímiles referidos al tema central de esta edición: *el tren, nuestro*. Son parte del libro *Estaciones ferroviarias de Chile. Imágenes y recuerdos*, de Pablo Moraga Feliú, aún inédito y que prontísimo publicará el Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la DIBAM.



Estación de Contulmo, Archivo de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario.

Uno de los primeros recuerdos que retengo en mí a veces poco dispuesta memoria es un viaje en tren desde Talca a Constitución en el que yo era el penúltimo peldaño de mi decenal familia. Era un momento religioso: el ritual iniciático de la entrada al placer del verano y a la ensoñación. Una ventana me hacía navegar en *falucho* por el mítico río Maule y la otra perseguir mariposas por laderas de cerros amarillentos y erosionados del Chile profundo que en ciertas partes aún conservaba algo de bosque nativo. Comí uvas rosadas en las estaciones de Curtiduría y Corinto y huevosduros y tortillas en otra parada de nombre irreplicable: la estación Jorge González Bastías. Siempre quise reaprender esa odisea, pero me arrebataron el gusto: mi adolescencia y llegada a la adultez (qué mal me suena ahora decir esta palabra) está marcada por la devastación de la mayoría de las cosas que me eran propias y, entre ellas, ese viaje. Hay una clara fractura entre lo que me era propio en el mundo de mi niñez y el que le siguió a ella, y no fue porque yo haya querido. Nunca me preguntaron, como no le preguntaron a nadie, si lo propio era acabar con aquel ramal ferroviario.

Transcurrido algo de tiempo desde la llegada a la democracia, me llegó el aviso de que tal ramal de nuevo había sido puesto en servicio. Se trataba de un caso realmente excepcional, pues ninguno del resto de los ramales seguía corriendo ya y, por si fuera poco, la picota lo había aniquilado, incluso arrebatándoles el tendido eléctrico. Supe, claro, que este acontecimiento no se debió a una nueva política ferroviaria sino que a la tenaz movilización de unos cuantos talquinos y maulinos, entre los que estaban los inocentes habitantes de esa ruta ignorada por la mano del Estado y de Dios, quienes desde la desaparición de los lanchones del río Maule -a fines del XIX- nunca han tenido otra vía de acceso. Pero me enteré también, porque me dieron el aviso por ello,

de que ese viaje fue revivido con condena de muerte: las autoridades políticas y ferroviarias le habían dado sólo un año más de gracia: no era rentable, por cierto.

Decidí entonces recuperar el gusto arrebatado y, al mismo tiempo, intentar contribuir a la abolición de esta condena mortífera: realicé de nuevo aquel viaje patrimonial, en el verano de 1998, con la imprescindible compañía del fotógrafo Claudio Vera, y fue una experiencia perturbadora pues

huevosduros y tortillas, y me quedé en la aldea hasta ver la noche de ese sitio profundo. Recorrí la antigua casona del poeta a quien se le debe el nombre del lugar y pude comprobar que él -como rechazo a la irrupción, a principios de siglo, del *caballo de hierro* que, creía, amenazaba la pervivencia del caballo de cuero y rural- nunca quiso escribirle un verso al tren. Mi periplo quedó registrado en una revista dominical de un periódico matutino, beneficiado por la complicidad del fotó-

ron emprender el mismo viaje. Hace muy pocos meses vi un documental televisivo sobre la misma ruta y, claro, se anunciaba que el Congreso de la República estaba a escasas semanas de darle definitivamente el *rip* fatal a ese viaje. Pero hoy mismo otro aviso fiable me oxigena al decirme que no: que los congresales han llegado a acuerdo y no fusilarán, por el momento, el último ramal ferroviario de Chile: la maravillosa odisea de 80 kilómetros llamada Talca-Constitución.

Pero, además, la estación del tren es el tiempo definitivo y escaso en que se encuentran el antes y el después

los fantasmas de la primera niñez se hicieron carne. Me bajé en la estación Jorge González Bastías, donde dos octogenarias mujeres de delantal blanco segufan vendiendo

grajo, que hizo imágenes prodigiosas de la travesía. Por cartas al lector, y por un escrito posterior firmado por un conocido cronista, pude alegrarme de saber que varios quisie-

Con el perdón del lector, todo este sentimiento desazonado por la aniquilación de lo que particular e individualmente nos es tan propio puede percibirse al recorrer las fo-

tografías de este número. Se trata de una muestra del trabajo de años de recopilación que hizo Pablo Moraga Feliú y que el Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la DIBAM hizo bien en acoger y publicar. Moraga, con esta recolección, hace un recorrido por un territorio patrimonial devastado, desde Iquique hasta Chiloé, lo que se muestra en las estaciones de ferrocarriles. Son fotografías anónimas de distintas épocas, desde fines del siglo XIX hasta los años 50. Muy pocas de las estaciones aquí convertidas en sólo imágenes hoy día existen como tales, y en la gran mayoría de los casos ni siquiera existe parte de sus caparazones. Es decir: estas fotografías son lo único que se conserva de ellas.

Impresionará ver la imagen

de la portentosa estación Pirque o Providencia (diseñada por el arquitecto Emilio Jequier, el mismo de la estación Mapocho), ubicada en la Plaza Italia, que era el punto de arranque del recorrido viaje a Puente Alto y que fue de forma inexplicable demolida en la década del 50.

También deslumbrará mirar la cantidad de estaciones ferroviarias del norte del país, y su belleza, y se pensará en un viaje remoto, sin imaginarse nunca que el tren llegó varias veces al día hasta Iquique hasta el cercano año de 1975. Y no dejará indiferente el movimiento de los niños jugando en la playa de Papudo, frente a la respectiva estación, con el grupo de pronto pasajeros observándolos, en ese tiempo precioso de la espera de la locomotora que se abordará para el retorno del viaje vacacional.

La estación es el espacio clave del viaje. El de la espera, el reconocimiento de los *conviajantes* y el acto mágico de preparar la partida para introducirse en un mundo nuevo, dejando el rastro de lo ya vivido en la idea de volver a reconocerlo. Pero, además, la estación del tren es el tiempo definitivo y escaso en que se encuentran el antes y el después.

Iglesias de Chiloé, Patrimonio de la Humanidad

Religión y mestizaje en una isla de madera

Gustavo Boldrini

Están allí desde hace 391 años.

Las iglesias chilotas son todo lo contrario de una conmoción. En su armónica medida con el paisaje más parecen un ventisquero; en su imagen mimetizada con el tiempo más parecen un alerce de tres mil años; en su fábrica y espíritu interior más parecen el Arca de Noé. En ellas tuvo cabida el polifacético rebaño de Dios.

Inseparables del paisaje chilote están allí, casi, casi pastando; aunque también vocean secretas faenas azules. Están allí para dar orden al amor comunitario, a la fidelidad, a la piedad, al asombro; es decir, a lo de siempre con lo necesario y guiar al destino contra el falso destino. Entonces, si alguna vez la torre de uno de estos templos sirvió de farovigía para guiar a las embarcaciones, hoy su presencia es renovada luz para el alma siempre peregrina.

Pero, aunque pareciera que fueran intemporales, siempre hubo una primera vez.

Fue cuando los españoles llegaron y fundaron en Chiloé en 1564, aún cuando la raíz de las iglesias que conocemos datan de alrededor de 1609.

Mas ese primer momento fue muy político. Así, la fundación de Castro tradujo el espíritu ordenador que el siglo XVI quería concretar en sus primeras ciudades. Se trataba de materializar, en lo urbano, los derechos que la monarquía española tenía sobre los territorios indios.

Curiosamente esa urbanidad de origen edilicio, representante de la voluntad del rey, no prosperó en Chiloé y casi cuarenta años después dio paso a la urbanidad divina. Idea traída por los jesuitas y desarrollada a través de cuatro siglos por los chilotes, hijos del huilliche, del chono y del español.

Chiloé era un inmenso piélago cubierto de verdura, rodeado de un mar que hasta el mejor marino de la época consideraba proceloso. Corrientes, vientos, huracanes, roqueríos, selvas impenetrables y húmedas se repartían esa imposible geografía. Sólo en sus costas, sobre todo las que daban hacia el mar interior, había habitantes dispersos. Esta dispersión, pobreza material y aislamiento, harían que los españoles nunca pudiesen concretar ni desarrollar sus ciudades al modo español.

De la mano con Dios y la mente en la utopía, el jesuita se dio cuenta que para dar un orden humano al *finis terrae* español se necesitaba, también, de una voluntad divina. Es en la Misión de Chiloé en donde



Castro

Estación de Castro, Archivo Fotográfico de Chilectra.

Si hubo un país que mantuvo primarios desencuentros y primarios acuerdos con los españoles y al final gestó un hombre distinto y homogéneo fue Chiloé



Estación de Temuco, fotografía de Jaime Iturriaga.

deberán buscarse las causas de un modo de ser que hasta hoy sigue reproduciendo el fervor y la fuerza inicial de una cultura.

Así, en el vasto territorio-maritorio insular, y en donde los

aborígenes vivían dispersos, los jesuitas, desde el siglo XVII y hasta mediados del siglo XVIII, erigieron más de 76 templos que fueron dando origen a pequeños villorrios. En cada lugar, en cada *hue* aborígen, ha-

bía de nacer un pueblo. Se necesitó de un primer edificio para que esto sucediera, para que su presencia determinara lo que faltaba, lo que aún no estaba a su alrededor, lo que estaba lejos, lo que estaba cer-

ca. Es decidir que aún hoy los chilotes digan: "más allá de la iglesia", "lejos de la capilla" o "al ladito de la capilla", reconociendo en ella un punto ordenador y de referencia que había de ser común a todos los que allí vivían entre derroteros o rumbos sacros, pero que hasta entonces nunca habían sentido la necesidad de llevar la creencia a un lugar y su edificio.

Una condición debía tener el templo fundante. Debía ser de todos. Es decir, construido por todos y para que en él se guardasen esperanzas y ofrendas comunes. Ese sería el principio.

Y así fue como el *hue* aborígen conservó su apellido y agregó un nombre. San Antonio de Colo, San José de Quilquico, San Javier de Maullín, Nuestra Señora de Dolores de Dalcahue, San Felipe de Guar y así... Hoy podemos decir que este tipo de "urbanismo territorial", inaugurado por la Misión de Chiloé, es muy coherente pues debe entenderse como una red que se conformaba por la suma -y la visita periódica- que, ya sea conceptual (por su significado ideológico) o concretamente (por los hitos concatenados que resultaban ser las torres de las iglesias) guiaban y unían los diferentes templos haciéndolos formar parte de un solo espacio y de un solo territorio.

Sin embargo, como eran pocos los misioneros y tan vasto e intrincado el maritorio que tenían que recorrer para atención de la feligresía, debieron poner en práctica la Misión Circular y en Chiloé, obviamente, ésta fue por mar.

Una vez al año, acercándose el tiempo menos riguroso de la primavera, salían desde Castro un par de piraguas con el misionero, sus remeros y báculos cargados con santos, pequeños altares, atavíos... en pos de visitar cada una de las capillas bordemarinas diseminadas por el territorio. Así durante seis meses. En ellas la regata divina era esperada por los aborígenes, españoles y mestizos que ya se sentían vecinos del lugar. Desde la orilla una procesión, en medio de cánticos y de plegarias, trasladaba el bulto sagrado hasta el interior del templo. Allí durante dos,



Administración de Ferrocarriles de Iquique, Archivo de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio.

tres, cuatro días, según la cantidad de habitantes, se establecía el centro de un tiempo que se viviría sagrado y terrenal. Misas, confesiones, casamientos, extremaunciones... eran solemnizados por los cánticos, las plegarias, con el rictus de la contricción, la alegría de la ofrenda, la reprensión sacerdotal al adulterio o las voces airadas de un aborigen a quien le habían robado un saco de papas.

Pero, por sobre todo, el tiempo que duraba la visita de la Misión Circular fue el tiempo del encuentro, aquel que engendró ese sentimiento de comunidad que aún aglutina en torno del templo a los habitantes de muchos sectores rurales que lo reconocen como el centro de su pueblo. Allí también estuvo el español, quizá un poco distante al principio, haciéndose el ajeno, mirando desde su caballo. Pero su cabalgadura siempre estuvo esos días con sus mejores apuros. El mismo, tan pobre como el indio, vistió sus mejores ropas, aunque a pie pelado. La capilla, el pueblo, la fiesta, eran el único lugar del mundo en donde podía ejercer su condición de "vecino principal", su calidad de noble, aunque fuese noble pobre.

Entonces corrió a todo dar con su caballo. Admirado, entusiasmado. Al segundo día carneó una oveja y de ella muchos comieron gratis. Y pagó chicha para todos. "Yo pago", gritó muchas veces. Y así esos gestos que hoy parecerían inútiles, soberbios o de una gratuidad destemplada, cobraron en el tiempo sagrado de la Misión, un valor trascendental. Allí el chilote vivió a la vez el tiempo del recogimiento y el del esparcimiento, el de Adviento y el de carnaval, pues ambos estaban cobijados por una única instancia comunitaria. Ésta, para serlo, necesitaba del hombre íntegro, de aquel que no puede disociarse pues fue creado o nacido como un todo.

En la Misión Circular y su fiesta está el origen de un relacionarse con lo divino por medio de un encuentro terrenal y también al revés: un relacionarse terreno bajo signo divino.

Estas imágenes contemporáneas de la procesión que en medio de cánticos, pasacalles

y sentidos adioses hoy en Caiguach despiden al sacerdote o en Chuit al obispo, sirven para describir idéntica forma de despedida allá en el siglo XVII o XVIII, cuando el misionero se alejaba en pos de otra capilla y para no volver sino hasta el próximo año.

Solitario quedaba el pueblo, pero en su forma latía su espíritu. Una iglesia mirando al mar, una gran explanada para la procesión y un sendero que lleva y recibe al embarcadero. Una ecuación estructural son este embarcadero, plaza y tem-

pladas ellas han nacido de la ampliación, reparación, readecuación del pequeño y primigenio templo de troncos y con cubierta pajiza. Hoy quizás el elemento que más nos sorprende es la torre fachada. Esta no estuvo al principio, es posible que sólo esté presente desde la medianía del siglo XIX, época en que se configuró definitivamente el modelo tipológico de la iglesia chilota.

No fue estática esta historia de templos de madera. Como un árbol que tiene na-

entonces, si en otros lugares no quedan restos materiales de una cultura... ¿Qué sucedió aquí para que éstos aún estén intactos y se sigan reproduciendo con la misma voluntad que algún día los hizo nacer? En realidad, lo que sucedió en Chiloé fue el *religare*, el volver a ensamblar, el continuar, el hacer una sola cosa reforzando la raíz común. Esa raíz común que tanto en españoles como aborígenes tenía el mismo modo de plantearse frente a la creencia divina. Al principio estuvo la gran re-

rios acuerdos con los españoles y al final gestó un hombre distinto y homogéneo fue Chiloé. No estuvo ausente de su historia el miserable vasallaje de la encomienda ni el de la esclavitud y la disociación de la familia... y, sin embargo, tampoco se llegó al exterminio, a la impunidad total del poder, a la sustitución de una cultura por la ganadora. No. Allí, con el tiempo, se gestó una cultura mestiza. Nació el chilote y esa gesta fue única en Chile.

Es posible que la llegada

del español a Chiloé no haya sido muy distinta al cómo se efectuó en otros lugares del Reyno. Pero lo que sí resultaría distinto con el correr de los primeros tiempos fue que aquella estadia en tan dilatada tierra, en tan extremo islerío, traspasaría su soledad geográfica a otras esferas de la condición humana. El alzamiento mapuche de 1598 determinó que de allí en adelante todo contacto de los chilotes con cualquier punto allende el canal de Chacao se hiciese imposible. Salvo esporádica visita anual de naves que llevarían un magro situado, un añil carísimo y se volvieron con jamos baratos y hermosas tablas de alerce, el contacto con ultramar no señaló en lo ideológico para Chiloé el insertarse dentro de las tierras del rey español y católico. Debí pues, en todos los sentidos, volcarse hacia sí mismo.

Debí «armarse con lo que tenía» y con sus propias, febles, fuerzas. Como para el español la consigna era sobrevivir a Chiloé -siempre con la eterna esperanza de irse a otros lugares del Reyno- debí adoptar los usos y costumbres del aborigen, y resignarse a que nada de lo que podía nutrir su ser español llegaría hasta los archipiélagos. Entonces, fue así como sus necesidades religiosas debí vivir las junto a los aborígenes en un lugar común: el templo. Para ninguno de los dos grupos humanos éste era un lugar extraño. Las ofrendas, el cuerpo y el espíritu de los antepasados, los dioses tutelares (con sus antiguas y nuevas formas), las súplicas, los miedos, las alegrías, todo sería contenido por los templos, esa gran varazón de naves que fue bordando el bor-

Las cruces del cementerio se coronaron con la santidad del canelo, y esta amorosa convivencia de símbolos no es el académico sincretismo

plio que templan una orilla de ancestral y moderna amistad. Unas sesenta iglesias actuales, de las más de cien que existen en el archipiélago, deben su tipología base a aquellas jesuíticas nacidas durante el siglo XVII. Es posible que ninguna de ellas tenga algún madero, algún tarugo, alguna huella de aquel siglo. Sin embargo, to-

cimiento, madurez, muerte y, sobre todo semillas, así también la imagen histórica de la iglesia chilota se ha perpetuado y reproducido gracias a unas semillas que son sus fieles.

Pero es verdad que esto último son volúmenes, formas, maderas, sistemas constructivos, herramientas y materia... pero,

ligiosidad, la gran piedad de aborígenes y españoles. Por un lado el "gentil idólatra" y por otro el "pícaro medieval" creyendo en todo. Se encontraron, dicen unos; se enfrentaron, dicen otros. La verdad es que ambas versiones deben haber sido más sutiles pues si hubo un país que mantuvo primarios desencuentros y prima-

demar archipiélago hasta cercar todo el *finis terrae* de altares para el sacrificio. Los pueblos chilotos siguieron siendo visitados por el sacerdote una vez al año.

¿Y durante el tiempo que

la comunidad permanecía libre de la tutela y mirada del misionero, desapareció el ejercicio del tiempo sagrado?

No, porque habrían de continuarlo, darle su contenido, el Fiscal, el Patrón, los cabildantes y el patronato. El Fiscal era y lo sigue siendo en muchos lugares quien se hacía cargo de la vida espiritual de la comunidad el resto del año, que eran 362 días. A su cuidado quedaban la enseñanza de cánticos y rezos, la administración del bautismo *in extremis*, la convocatoria y la dirección de las plegarias vespertinas y, sobre todo, cabalgar o remar en pos de los misioneros cuando una enfermedad, un «mal tirado», o la muerte reclamaron la extremaunción.

El Patrón fue el encargado del templo, desde la dirección de su construcción, el cuidado de las imágenes y mueblería, hasta la reposición de las flores del Santísimo, aseo y galanura. Hasta hoy es quien vela por la confección de los arcos de avellano, la construcción de un baúl de madera o el encargado de recibir las ofrendas de velas, encenderlas y cuidar de reponerlas.

¿Y el Cabildo? Una cofradía a cuyo cargo estuvo la principal fiesta del templo, la patronal. Su composición varía, a veces está compuesta de unos 13 miembros jerarquizados según su antigüedad y papel que jue-

guen en la preparación y desarrollo de la fiesta. Así, encontraremos al Supremo, al Gobernador, al Coronel, a los Abanderados, algún Regidor, la o las Princesas y cuyo accionar estará activo durante todo el año pues es de rigor que el día de la fiesta la celebración resulte esplendorosa.

Hubo también lo que se llamó y en algún lugar aún se llama el Patronato. Otra cofradía alrededor de alguna imagen religiosa, perteneciente o no al templo. El Patrón generalmente fue dueño de la imagen. Entre él y sus cófrades, se encargan de vestirla, repararla, de acicalarla y tenerla siempre presta para el día de la Fiesta. Esos serían los encargados de transportarla y aún, si algún vecino lo pidiera, llevarla a otro lugar en donde el poder de la imagen podría sanar la enfermedad de algún animal, abundar la granadura de las papas o simplemente castigarla, cuando no cumple una petición.

Es decir, no se acababa la vida religiosa tras el último saludo del misionero; al contrario, se reforzaba con las instituciones y la cultura del lugar, pues sobre la prédica del buen padre todo un pueblo se dedicaría a interpretar, abundándola, afinándola al son del lugar y su gente.



Estación de Iquique. Archivo Fotográfico de la Universidad de Chile.

¿Quiénes eran estos ofi-

ciantes? Generalmente, y sobre todo en los tres primeros siglos de misiones, eran indígenas. «Los más curiosos»; «los más acomodados», «los de más poder y ascendiente», dicen las crónicas. Esto significa, la religión, su servicio, el magisterio, serían puestos en manos de aquéllos que precisamente -por su naturaleza creadora- no podían ser entes pasivos frente del Misterio. Eso fue clave en el nacimiento de una religiosidad que todavía nos pasma por su originalidad y fuerza expresiva.

Así, con el cura ausente mucho tiempo y un fiscal creativo, al panteón religioso católico se le sumaron *imbunches* y *cuchivilus* tan malévolos como Satanás. Quizá cuántas veces la *Pincoya* habrá rivali-

zado con Santa Notburga, pero al final se entendieron porque ambas eran eficientes en la siembra de mariscos. Una chica que viajaba al templo de Quinchao dijo una vez: «¡Si va por enfermedad, mejor vaya a la Virgen de Caremapu; es mucho más milagrosa que ésta!».

No se estaba sustituyendo una religión por otra. El ventisque-ro o la «cura» (piedra) santa, ante las cuales los aborígenes pintaban sus rostros bailaban y ofrecían sus sacrificios, ahora dentro del templo siguieron siendo altares. La alta sagrada del voigue o del lahuén no perdieron tal calidad como columnas o tijerales de la nave central. Talladores jesuitas o nativos dieron el rostro local a las imágenes que se labraron en ciprés o avellano. Las cruces del cementerio se coronaron con la santidad del canelo, y esta amorosa convivencia de símbolos no es el académico sincretismo, esa tercera figura que resulta de la suma e integración total de dos figuras anteriores. En Chiloé lo que ocurrió fue un nutrirse perpetuo de dos figuras coetáneas: la creencia aborígen y la católica popular española. Se desarrollaron paralelamente, independientes pero tomadas de la mano porque se fortalecían. Aquí, como sucedió al norte del Canal de Chacao, no hubo sustitución de una re-

ligión por otra. Al contrario, ambas se potenciaron y hoy, cada una de ellas deja trascender lo mejor que tiene, como si fuesen la unidad que son.

Por otro lado el catolicis-

mo, la religión arcaica del español, desde el Bien y el Mal, y expresado en la «palabra» gestual, en el testimonio y en el juramento que nada tienen de dogmáticos, no era muy distinto de la religiosidad aborígen, también elocuente y viva en la palabra, en el temor reverencial y en su increpante clamor. Ambos panteones divinos daban y quitaban, «vigilaban y castigaban». Así, si la plegaria a Santa Mónica era buena para rectificar la tibieza de la fe también era bueno besar el leño en donde estaba su carita tallada, puesto que la madera en sí es también sagrada y milagrosa. Si la imagen de San Francisco Xavier espantaba a Belcebú ¿por qué no iba a espantar a ese *camahueto* que quería hundir la piragua del padre García?

Mucho del modo de ser, de la mentalidad formada en siglos de misiones, debe dar cuenta de la original religiosidad actual. Hay algo, sin embargo, que el aborígen de Chiloé tenía, quizá, antes de que llegaran los españoles. Esto se ha señalado como *docilidad*. Ella se traduce en una casi ausente belcosidad. Esa sumisión, sal-

Patrimonio local, patrimonio mundial

Diversas personas e instituciones, públicas y privadas, contribuyeron a que las iglesias de Chiloé fueran declaradas Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

En 1976 un convenio de investigación entre el Obispado de Ancud y la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile dio un impulso decisivo a esta tarea, y tras ello se creó el Programa de Protección y Desarrollo del Patrimonio Arquitectónico de Chiloé y se elaboró un catastro respectivo. La Fundación Amigos de las Iglesias de Chiloé, creada en 1993, reforzó dichas iniciativas.

Desde el Estado, diversos actores contribuyeron al reconocimiento, rescate y conservación de las iglesias de Chiloé y a su postulación en la Unesco. Entre ellos, los municipios de la isla, la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, el Fondo de Desarrollo de las Artes, algunos parlamentarios, el Consejo de Monumentos Nacionales, el Museo Regional de Ancud y, por cierto, la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM), que, entre otras acciones, en el marco de esta tarea, publicó en 1998 el libro *Chiloé*, en su colección *Geografía Poética de Chile*, cuidada edición con bellos textos e imágenes que da cuenta histórica del carácter único y patrimonial de la isla.

Por último, la empresa privada también ha realizado aportes a varios proyectos de rescate del patrimonio local, a través de contribuciones al Obispado y a la Fundación Amigos de Chiloé. / **Patrimonio Cultural**

vo un par de rebeliones sin mayores consecuencias, fue una constante que se mantuvo a tales extremos que su fidelidad a España llegó hasta finales del siglo XIX, cuando aún tenían esperanzas de que una flotilla del Rey liberase a Chiloé.

Es controvertida la palabra *docilidad*. Algunos la han entendido como nacida ante el temor a la superioridad técnica y armada del español. Otros como una fingida actitud de resignación, respeto o miedo que esperaba la ocasión para transformarse en agresividad. Puede ser; pero lo innegable es que esa ocasión no llegó o al menos se expresó de otra manera. El chilote aceptó la religión traída por los españoles, pero, «en fingida actitud» -al principio- también siguió con la suya. Ya sabemos por qué pudo ser eso: ambas religiones no se oponían y, como dijo el padre Ignacio Molina, en la actitud de los indígenas estaba «el espíritu de la primitiva iglesia».

¿Y cuál era el espíritu de «la primitiva Iglesia»? Aquél que se expresó a través del ritual, del gesto, de la palabra entonada hasta el trance, del temor; es la iglesia confesional, la del peregrino, la del pie hinchado de tanto andar, la de la ofrenda y su sacrificio.

Para que esto fuese así, para que en realidad no se interfirieran, se necesitaba de la inteligencia de los jesuitas que desde los comienzos de su Orden plantearon que era necesario recon-

ocer la cultura que se iba a evangelizar y, sobre ese conocimiento, actuar. En ese espíritu estaban imbuidos los padres Ferrufino, Venegas y Del Pozo cuando desde 1609 comenzaron a llegar a Chiloé. De verdad que la «Misión Circular», la autoconstrucción de templos (el lugar en donde había de producirse la continuidad ritual), la institución de los fiscales, muestran una tremenda imaginación y voluntad creadora compartida. El jesuita reconoció la gran

piedad chilota y sobre ella, adoptándola, sólo renombra una religiosidad universal, quizá depurando, sintetizando esas formas rituales eternas. Así se puso nombre católico a lo que siempre, de otro modo pero

con el mismo gesto sacrificial, se había hecho en Chiloé: bautismo, confesión, comunión, confirmación, casamiento, extremaunción.

La traducción de los catecismos a las lenguas locales fue inmediata. Por ejemplo, el padre Ferrufino escribió uno en lengua chona al que le alaba-

porta si con esto la evangelización se detuvo o tomó otra intensidad o rumbo. Lo que importa es que los chilotos eran capaces de reproducir sus creencias ya que en la práctica éstas nunca habían sido

puestas en entredicho.

Cuando entre 1849 y 1850 el obispo Donoso visitó el archipiélago, se maravilló ante la cantidad de capillas que allí existían: ¡eran 93! Confirmó y elogió la actividad de los fiscales y, principalmente, quedó impresionado por el fervor con el que se entregaban a las ple-

mingas, cahuines, fiestas, «casamientos a prueba», velorios de angelitos... Felizmente los chilotos no le hicieron caso. Hoy cuando muchas de las causales, valores, que dieron origen a esta religiosidad tan sui generis ya no están presentes o están en evidente cambio, también desaparece esa

creer que hasta hoy algunos consideren que el comercio, las carreras de caballo, el gasto suntuario y excesivo, el consumo de alcohol, y sobre todo el baile final estén reñidos con lo sagrado, cuando en realidad para un hombre o un pueblo capaz de mantener una relación integral consigo mismo, en las situaciones indisolubles de recogimiento y extroversión, sacrificio y carnaval, como una sola entidad y en el mismo momento, todo se santifica, puesto que es una misma cosa.

Lo que ocurrió fue un nutrirse perpetuo de dos figuras coetáneas: la creencia aborigen y la católica popular española. Se desarrollaron paralelamente, independientes pero tomadas de la mano porque se fortalecían. Aquí no hubo sustitución de una religión por otra

Entre esto cabe una síntesis y una invitación: si tomamos en cuenta la aceptación y capacidad de adaptarse y compartir, por parte de los jesuitas, el universo religioso aborigen y permitir su desarrollo paralelo al del mundo cristiano; al hecho de que la vida espiritual del chilote estuvo en largos lapsos al cuidado del Fiscal con todo lo que ello significó en cuanto a la forma autónoma que allí tomó la creencia frente a una liturgia oficial; al carácter ritual y no ideológico que tuvieron ambas confesiones hasta antes de irrumpir la Ilustración, podríamos concluir que en Chiloé el catolicismo compartió con una religiosidad local autónoma. Son las expresiones *hermanadas* de estas dos formas lo que hace la celebrada particularidad religiosa del chilote.

Así las cosas, de verdad, debemos reconocer que lo patrimonial en Chiloé no son sólo unos edificios sagrados, una santería, una perfección en el trabajo de la madera, para ser éstos, grandes ejemplos, testimonios de una patrimonialidad que nace y radica en la fe, en un modo de ser y de hacer las cosas. Sin arrogancia, podríamos terminar diciendo que lo patrimonial en Chiloé es su religiosidad y sus iglesias son una forma de la creencia, un testimonio de esa fe por la cual debemos velar.

Gustavo Boldrini es profesor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Arcis.



Estación de San Vicente, Colección del Museo Histórico Nacional.

ron su fidelidad al idioma local y a la rapidez con que lo había hecho. Y esto fue porque para cada expresión castellana -digamos *Dios, fe, trascendencia, vida eterna*- encontraba una equivalente en la lengua nativa. Y si estaba el equivalente es porque estaba en los indígenas la misma configuración espiritual de la vida que traía el libro católico.

Un día de 1767 los jesuitas fueron expulsados de todos los dominios españoles. No im-

garias y al canto, en el que descubrió letras y entonaciones que desconocía, en ese tiempo, en otros lugares. Sin embargo, un ilustrado al fin, monseñor también señalaba que allí los fieles vivían «abismados en las tinieblas de la más estúpida y grosera ignorancia». Claro, porque él no sabía que allí la religión que él representaba se había desarrollado de modo paralelo a las formas precedentes; que era dual, y que en esa dualidad cabía el hombre integral, no disociado aún

doble figura de relacionarse con lo divino que generó las formas que hoy tanto valoramos por su sinceridad, efectividad moral y espiritual... Ésta se expresó en un culto esplendoroso, con gesto desinhibido; en la interpelación directa entre lo humano y lo divino, en su capacidad de acoger y crear, y, sobre todo en el carácter sacro y permanente, que adquirió la dimensión humana, la mágica... creencias y sentimientos expresados en la *fiesta* religiosa. Por ello, cuesta

El guitarrón chileno y su imposible desaparición

Eduardo Peralta

A fines del año 2000 el Archivo de Literatura Oral y Tradiciones Populares de la DIBAM realizó un interesante acto de reivindicación de la aún persistente vigencia del guitarrón chileno. En él participaron, entre otros, sus cultores Alfonso y Santos Rubio. A propósito de aquel encuentro, el trovador Eduardo Peralta lanza el siguiente exabrupto.



Estación de Papudo. Colección de Pablo Moraga Feliú.

Basta de guitarrones y guitarronadas! El instrumento del que se ocupa este artículo está en vías de extinción. Hacia allá camina, a pasos agigantados. Yo propongo que aceleremos su muerte, invocando el cristiano principio de Eutanasia Cultural.

Porque...

¿Para qué diablitos sirve un instrumento tan insoportablemente chileno? ¿Qué peregrino interés pueden tener sus raíces en el archilaúd medieval o, aún más atrás, en la cítara arábiga?

¿Para qué diablitos se ha obcecado en obtener carta de ciudadanía a lo largo de los siglos, en las manos de nuestros poetas populares, desde los legendarios Mulato y Javier, pasando por Bernardino Guajardo y Lázaro Salgado, a Juan de Dios Reyes y los tres Madariaga, todos olímpicamente barridos de nuestros queridos Medios de Comunicación y de nuestra Memoria Histórica, convertida en Amnesia Histórica?

¿Para qué diablitos nos empecinamos en cantar la grandeza de este instrumento de 25 cuerdas, si probablemente no quedan más de 25 cultores de sus melodías ancestrales en todo el territorio nacional?

¿Para qué diablitos observar con asombro sus dos alfanjes o puñales, de inspiración morisca, que hablan de desafío, dialéctica, controversia poética y argumental, evocando desde ciertos capítulos de "Las Mil y Una Noches" hasta las "tensiones" provenzales, que enfrentaban a juglares y trovadores en los siglos XII y XIII?

¿Para qué diablitos darse la molestia de asistir a los Encuentros de Payadores, donde el milagro continúa vivo, por poco tiempo eso sí, ya que sólo un puñado de feligreses son testigos de notas notables y acordes prodigiosos que extraen de las cuerdas guitarroneras insignes repentistas nuestros como Pedro Yáñez (Premio Nacional de Música "Presidente de la República" 1999), los hermanos Santos y Alfonso Rubio, Luis Ortúzar y el joven y talentoso Manuel Sánchez, por nombrar sólo algunos?

“¿Para qué diablitos nos empecinamos en cantar la grandeza de este instrumento de 25 cuerdas, si probablemente no quedan más de 25 cultores?”

¿Para qué diablitos leer el libro *Renacer del guitarrón chileno*, de Francisco Astorga, ejecutante, pedagogo y estudioso que nos presenta casi 30 melodías diferentes con que los poetas populares cantan a lo divino o entrelazan sus contrapuntos, algunas de ellas con nombres increíbles, como *La pajarera*, *La Ladeá* o *La tres fulminante*?

¿Para qué diablitos cometer la castigable herejía de llevar este instrumento de origen misterioso e irrepitible sonido a nuestros programas de TV o a nuestros colegios, liceos y universidades? ¿Qué idea tenebrosa haría que priváramos a los patrióticos productores de enseñarnos hasta la náusea a cantar en inglés (nuestra lengua madre) o negáramos a los profes de música el privilegio de hablar sólo del gordo Bach o el colorín Vivaldi?

¿Para qué diablitos escribo yo este artículo, si además no soy el más indicado, tan sólo un ferviente admirador del coraje y la tenacidad de aquellos héroes civiles que siguen pulsando las 25 cuerdas nobles?

¿Para qué diablitos esperar que los cuatro diablitos, que resuenan por simpatía, despierten la simpatía de un país con voluntariosa vocación de apagarse a sí mismo, de negarse a protagonizar la cultura latina, de cercenarse la voz propia, enriquecida de "vocablos" octosílabos, pues, como dice Parra, "un pueblo canta como habla"?

¿Para qué diablitos lee usted estas palabras? Váyase rápido a pagar la entrada del último y ensordecedor Megaevento o la cuota del último refrigerador o la moneda de la última colecta, y no se olvide, por favor, de firmar la lista que ya corre en los centros culturales, institutos, universidades y demases, para ratificar la impostergable muerte del Guitarrón Chileno, instrumento que, por otra parte, casi nadie conoce, lo que a estas alturas -¿o bajezas?- me provoca serias dudas sobre su verdadera existencia...

Eduardo Peralta es cantautor y payador.

Señorita, ¿viaja usted?

Andrea Palet



Estación de Los Andes. Colección del Museo Histórico Nacional.

Me preguntan si viajo, y no sé responder. No sé, más bien, por dónde empezar. ¿Se refiere, señor, a si me desplazo frecuentemente por la superficie del planeta en algún artefacto semoviente hasta no reconocer los parajes míos? ¿O alude a las tardes interminables después del colegio, a las noches terribles de la adolescencia, a los domingos sin sol en cualquier época, jornadas en que se transporta uno a mundos y tiempos remotos sin moverse del dormitorio, acurrucado y boquiabierto sobre la cama Cic? Sí, señor, viajo; he viajado. De ambas formas.

En cuanto a la primera,

debo decir que lo he hecho por aire, mar y tierra, y también por Earth, Wind and Fire, como decía alguien que no era yo. Puedo relatarle, por ejemplo, el ascenso por un promontorio interminable del Valle de la Luna en el desierto nuestro; en esa ocasión, presa de mi escaso espíritu aventurero y de superación, fui la única de la partida que, agotada, no llegó a la cima para ver qué había del otro lado. Maravillas, me dijeron.

Recuerdo con escalofríos el cementerio judío de Praga: tanta belleza, tanta historia, tanta niebla... ¿Quisiera usted conocer mis impresiones acerca de Berlín, ciudad germana que visité después de haber escrito a ciegas, para una guía de viajes, el fascículo dedicado a Berlín?

Acaso esté más interesado en mi paseo por Castro, el barrio gay de San Francisco, California, donde las festivas banderas tornasoladas en cada portal no ocultan la congoja de hombres ojerosos, grisáceos, delgadísimos, ni la de sus amantes, viudos antes de tiempo por una plaga ominosa.

“¿Se refiere, señor, a si me desplazo frecuentemente por la superficie del planeta en algún artefacto semoviente hasta no reconocer los parajes míos?”

Una noche entera viajé en cubierta, mirando las estrellas, con seis amigos y ninguna manta, hacia las dulces islas Baleares, sorteando Mallorca y la casquivana Ibiza para recalar en la hermana Menorca y la mínima Formentera. Y allí, como en La Haya, Vitoria, Cusco, Miami, Tongoy, aprendí muchas cosas y desaprendí otras, y siempre fue distinto a sólo leerlas, a únicamente soñarlas. En los viajes se suma y resta, se adquiere y se elimina, pero siempre se gana: lo que se pierde son residuos de ideas erradas, ideas atrapadas por años en el limo de la ignorancia, desalojadas por fin gracias a una perspectiva —de uno mismo, de los otros, de la condición humana— más rellena de sustancia, más aguzada en sus contornos: aque-

lla que te proporciona ver cosas que antes no vieras, estar en un lugar y no poder simplemente sacarlo de tu mente sacudiendo la cabeza. Esto es lo que se gana.

Mis viajes, ¿sabe usted?,

componen mi patrimonio de un modo eminente. Lo integran tanto como la forma en que hablo, como dos pulseras de oro que guardo, como ciertos pequeños triunfos, o mi sentido del humor, una caja llena de fotos de familia, todo lo que aprendí y no he olvidado. Sólo mía — y de quien yo decida legarle el recuerdo — es una travesía en ferry desde el extraño Belice a la tropical Guatemala, en el año del Señor de 1992, en que la visión verde oliva de los botes de los *marines* opacaba apenas las sospechas de cocodrilos, de negro

contrabando, de llegar a ser pasto de las cucarachas esa noche, una vez más. En cuanto a la segunda forma de viajar: venga, acérquese, se lo diré al oído. Es mi secreto.

Andrea Palet es periodista.



- En este sitio estaba la estación de Cartagena. Ahora debe estar en un sitio web...

Nicolás Flaño La vía es viable

La política de ferrocarriles, en la presidencia de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) que inició Nicolás Flaño, en enero de 1999, reemplazó la idea de realizar grandes proyectos por un Plan Trienal que consiste en vitalizar tanto los trenes de transporte de pasajeros de cercanía como los de mayor distancia. Dicho plan ya está en marcha y pretende, según él dice, desde una visión de futuro "hacer país".

Cuál es la política de este gobierno, encamada en su administración de EFE, respecto de ferrocarriles?

-El ferrocarril es historia y futuro. Porque, en este caso, lo que une, lo que vincula la historia con el futuro, lo que hace nexo entre pasado y presente, es la contribución de los ferrocarriles al progreso del país. Yo puedo hablar de ferrocarriles a partir de los gobiernos de la Concertación.

"Por algo todos los metros y trenes del mundo son públicos: porque tienen una rentabilidad social y no una rentabilidad privada"

(Nicolás Flaño)

ción. En el primer gobierno las tareas en materia social no permitieron generar recursos para nosotros. Porque lo social era muy urgente por las carencias que existían. Frei (Ruiz-Tagle) intentó revertir la situación de ferrocarriles, pero a mi juicio se hizo muy poco. Si se pensó seriamente en el desarrollo de FFCC, pero se tenía un enfoque en los megaproyectos Santiago-Valparaíso (en 45 minutos) y Santiago-Puerto Montt (en 10 horas). Cada uno costaba entre 800 y 1.000 millones de dólares. Esos proyectos vieron el sueño de los justos...

-¿Y ahora?

-El fracaso de los megaproyectos fue una lección muy importante. Cuando asumí, lo hice porque se había intentado privatizar ferrocarriles en el área pasajeros. Y ese proyecto fracasó porque, primero, el gobierno tenía que poner sobre la mesa un subsidio de 150 millones de dólares. Luego vino la crisis económica mundial y esos recursos no estaban. En segundo lugar, fracasó porque no hubo mucho interés por parte del sector privado de hacerse cargo pues no era buen negocio. Por algo todos los metros y trenes del mundo son públicos: porque tienen una rentabilidad social y no una rentabilidad privada. Creo que los ferrocarriles son vitales para Chile. Por eso diseñamos una estrategia que denominamos de desarrollo gradual, pero sostenido. Se trata de que los proyectos puedan ser abordables financieramente y que puedan ir creciendo en el tiempo.

-Y esta estrategia, ¿resiste un cambio de gobierno, se mantiene?

-Sí, porque la comenzamos en el último año del gobierno de Frei y al Presidente Lagos le gustó lo que habíamos hecho. Esta estrategia está contenida en un Plan Trienal

que consiste en fortalecer dos servicios emblemáticos: Merval, en Valparaíso-Limache, y Santiago-Rancagua. El último contemplaba la extensión del metrotrén hasta San Fernando, que ya se hizo, cumpliendo los plazos, en diciembre del año pasado. Asimismo, contempla el mejoramiento a Chillán para fines de este año. Consiste en la puesta en operación de cinco electrorenes, ya adquiridos, que prestarán

servicio entre Santiago y Chillán. Este trayecto se hará en 4:10 horas, con una disminución de 50 minutos respecto del viaje actual. También aumentarán las frecuencias diarias, que serán seis viajes por sentido. Talca se va a cubrir en 2 horas y media. Y luego, para el año 2002, se cubrirá el trayecto Santiago-Temuco en 9 horas, 2 horas y media menos que en la actualidad. Con esto el tren se transformará en una alternativa competitiva frente al transporte vial.

-¿Cuál es el fundamento de este nuevo plan?

-Esta empresa necesitaba legitimarse tanto a nivel de la opinión pública como de usuarios. Y lo que hicimos en el '99 fue fundamentalmente hacerle ver al país la importancia de Ferrocarriles, lo vital que es, las ventajas que tiene. El 2000 definimos los proyectos y ahí adquirimos definitivamente este Plan Trienal, plan que en este año ha comenzado su implementación. Entonces, lo que era un medio de transporte deteriorado y a punto de desaparecer, lo pusimos de nuevo en marcha. Yo diría que estamos saliendo de la UTI y estamos en la sala de recuperaciones. Esperamos estar en dos años más en la calle. Esto no es un capricho, no es una voladura, no es nostalgia ni romanticismo. A la nostalgia y romanticismo del tren, que lo tiene, se suman razones de peso que justifican que sea un medio de transporte fundamental para nuestro país.

-¿Cuáles son esas razones? ¿Cuáles son las ventajas que tiene el tren sobre otros medios de transporte?

-Desde el punto de vista social y desde el punto de vista país, es un me-

sumidor, y toda la filosofía que hay detrás de eso, debemos aternos a esas reglas.

-¿Entonces?

-De lo que se trata, en términos de política, es que el Estado garantice la competencia entre los distintos medios de transporte. Que sea el consumidor, el usuario, el que elija. Obviamente, como en todas las cosas, hay intereses y a los camioneros y a los dueños de los buses no les gusta que haya tren. Pero yo he conversado con muchos de ellos y evidentemente hay un problema de subsidio. Entre otras cosas, Ferrocarriles se vino al suelo porque subsidiaron las carreteras con los peajes y con el petróleo.

-¿Y cómo se salvan esos temores y desconfianzas?

-Aquí no va a desaparecer ni ferrocarriles ni los camiones ni los bu-

una concepción moderna de progreso, donde la calidad de vida de las personas se conjuga con la protección del medio ambiente. Por eso, lo que antes fue la conquista del territorio, ahora es la conquista de una mejor calidad de vida.

-Y la postura oficial del gobierno, ¿cómo ve sus planteamientos?

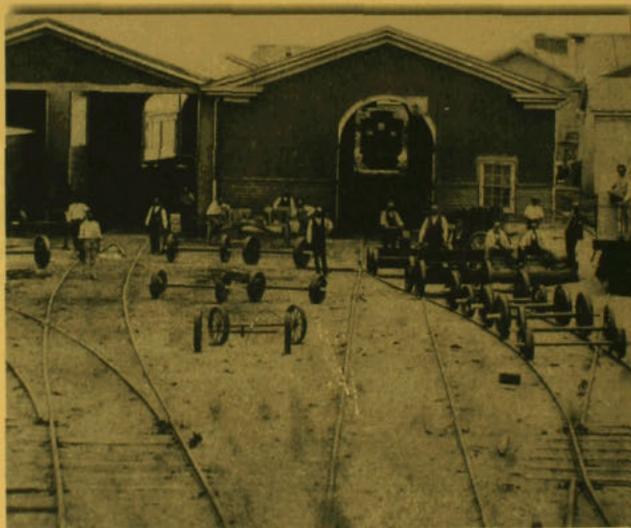
-La historia enseña. En el siglo antepasado y comienzos del pasado Chile fue pionero en el continente americano al construir miles de kilómetros de vías. Y ahora, cómo no vamos a ser capaces de repetir la hazaña. Yo le dije en su momento al Presidente Lagos: ¿cuánto pierde el país por tener la vía como la tiene? Por eso se debe lograr que haya una modernización y mantención tanto de vías como del sistema global. Porque, ¿cuál es el lucro cesante que tiene el país por tener la faja vía como la tiene? Aquí hay un potencial muy grande.

-El rol del Estado sigue siendo, entonces, fundamental.

-El pasado y el futuro de Ferrocarriles se vincula también en lo que concierne a la faja vía, es decir, al territorio que pertenece a Ferrocarriles por donde van los rieles. Es el principal activo con que cuenta la empresa. La visión de los estadistas y empresarios dio lugar a importantes inversiones realizadas entre mediados del siglo XIX y hasta los años 60 del siglo XX. Es esa visión y esas inversiones las que nos permiten acometer ahora la recuperación y modernización del ferrocarril.

-Y en el tema patrimonial, ¿qué están haciendo?

-Ahí hay que distinguir varios aspectos. Uno de ellos tiene que ver con las estaciones. Todas ellas están en puntos estratégicos y han sido históricamente un lugar de encuentro, además de punto de partida y de llegada. Lo que queremos hacer en ellas es arquitectura y no arqueología. Queremos que en ellas se recupere lo que ocurría antes: que las personas podían tomarse un café, leer un libro o diario mientras esperaban. Pero la idea es modernizarlo también. De manera que se puedan dar servicios básicos a los usuarios en las estaciones. Por ejemplo, vender artesanías de la zona, tener un lugar en cada estación para hacer exposiciones, etcétera. Otro tema al respecto es lo que se ha estado haciendo desde el tren como soporte: encuentro de poetas y viajes turísticos. Todos estos elementos van a la par con nuestro plan de desarrollo gradual.



Maeztranza de Caldera, Archivo Fotográfico de la Universidad de Chile.

minar en los pasillos, leer, tienes más espacio, puedes mirar el paisaje. La congestión es un tema importante pues nosotros hemos transportado a 3 millones y medio de personas entre Santiago y Rancagua. Esto equivale a 335 viajes menos de buses y 10 mil viajes menos al mes. En una carretera que ya está saturada.

-En esto hay un tema político.

¿Cómo cree que se debe manejar eso?

-Yo creo que durante el gobierno militar hubo una falta de visión en lo que concernía a ferrocarriles y también hubo consideraciones políticas en relación a los transportistas. Pero ahora el problema político está en la cosa política chica. Porque si pensamos la política con mayúscula, en el sentido de "hacer país", y estamos hablando de un país que tiene un sistema democrático y que está en una economía de mercado que se define porque existe competencia, que en definitiva es la que va a beneficiar al con-

ses. Pero pregunto si los buses van a poder transportar a toda la gente con las carreteras como están. Aumentan las personas y los viajes. ¿Cuál sería el costo para el gobierno hacer una tercera carretera? Es obvio que el costo de mejorar la vía de ferrocarriles es más realista en términos económicos. Yo propongo tener una competencia sana, en la cual el que decida sea el consumidor. Hoy día sí hay una discriminación en contra de ferrocarriles y a favor de los camiones.

-Volvamos al tema de la importancia que usted atribuye a ferrocarriles...

-Es vital. En la manera que ferrocarriles vaya creciendo y se vaya desarrollando quien se beneficia es todo el país, todas las personas. Se debe lograr llegar a la gente y que ella tenga o recupere como país una visión de futuro, más allá de lo inmediato. Una visión de futuro desde la historia. Además significa

Ferrocarriles de Chile transporte patrimonial?

Rioseco

Cual es su opinión del ferrocarril hoy, ya que si bien en el pasado cumplió un rol crucial tanto en la unificación de territorio como en el desarrollo económico de las distintas provincias del país, en las últimas décadas su destrucción es ostensible. Concretamente, ¿ve su viabilidad como medio de transporte de pasajeros y de carga en el futuro?

-Hay que mencionar que el transporte ferroviario es masivo, sea de carga o de pasajeros. Y si no hay masas para transportar es muy difícil justificarlo. Habría que identificar flujos masivos de pasajeros. Y ahí hay que instalar un servicio ferroviario.

-¿Es decir usted justifica su monocabo?

-No, pero la cantidad de masas a transportar es un elemento importante. En la ciudad de Santiago hay masas que transportar. El metro es un ferrocarril que diariamente moviliza a 800 mil pasajeros.

-¿Y qué ocurre con los trenes al sur? No podemos olvidar que la vía ya está y es patrimonio no sólo de la Empresa de Ferrocarriles (EFE), sino de los chilenos...

-Una cosa son los servicios suburbanos y otra el transporte a distancias más largas con menos frecuencia y con menos pasajeros. Potencialmente hay demanda interesante entre Santiago y Viña-Valparaíso. Asimismo hay un servicio ferroviario entre Santiago y Concepción-Talcahuano. Y no hay problemas ahí. Pero para responder a su pregunta debo mencionarle el tema de las grandes distancias y de las vías férreas. Porque en comparación de distancia entre la carretera y la vía férrea el asunto varía. Y ahí el factor tiempo prima. Por ejemplo: en el tramo Santiago-Valparaíso, la distancia en ferrocarril es de 187 kilómetros y en carretera 124. Aunque el tren corra lo suficientemente rápido, difícilmente puede competir con los buses, por distancia.

-¿Cuál es su opinión de que en Europa se utilicen los ferrocarriles como el principal medio de transporte y nosotros no, a pesar de que tenemos lo principal: la vía?

-En Europa, entre otras razones, la geografía facilita el transporte ferroviario (hay menos montañas, por ejemplo); también es un medio estatal en su gran mayoría. Asimismo, la gente tiene un nivel económico más alto que les permite pagar esos precios.

-¿Y no cabe acaso incorporar en esa respuesta el tema de la calidad de vida y la conciencia de que la crisis energética es real, sobre todo en un país que, como Chile,

posee potencial hidroeléctrico (la energía del tren) y prácticamente ya agotó su escaso petróleo?

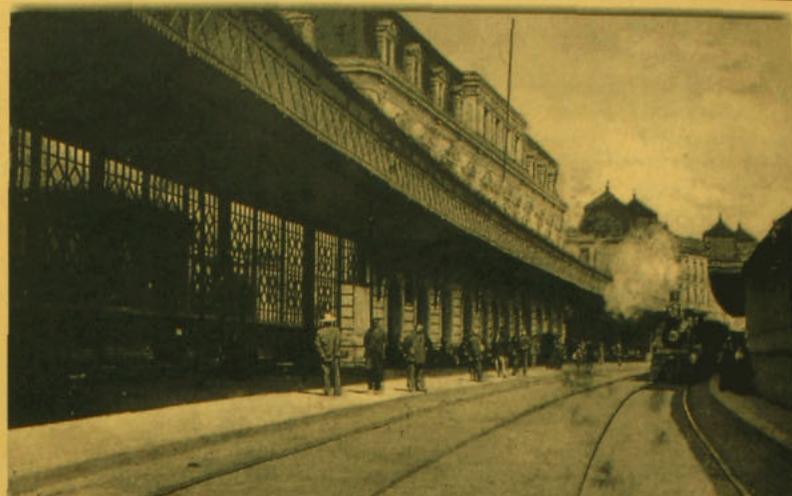
-En la Cepal hicimos un estudio de los beneficios por externalidades del transporte ferroviario de pasajeros en Chile. Este estudio fue presentado en un seminario sobre transporte ferroviario de pasajeros en Santiago, en 1997. Lo esencial de este trabajo fue la definición de las ventajas del ferrocarril en términos de costos por externalidades (congestión, contaminación, accidentes). Por kilómetros, genera menos contaminación, genera menos accidentes y menos congestión. Y estos aspectos son cuantificables.

-Lo que menciona no es poco a la hora de definir políticas de transporte.

-Sí, pero es diferente lo que ocurre en Santiago, en contaminación, que lo que ocurre en sectores más apartados. Entre Lautaro y Victoria, por ejemplo, si un auto contamina no importa tanto ya que en esa zona hay mucho viento. En el tema de los accidentes está claro: si es totalmente válido el beneficio del tren en todas partes. Por último, la congestión, se sabe, hay poca lejas de las ciudades. En suma, cuantificando estos beneficios, y comparándolos con el déficit de los trenes, se concluye que de Santiago al sur hay grandes beneficios en un metrotrén ya que se justifica plenamente. En términos económicos, se justifica como muy bueno el servicio desde Santiago hasta Rancagua; como bueno hasta Chillán; adecuado hasta Temuco e imposible hasta Puerto Montt.

-¿Qué opinión tiene respecto de las políticas de transporte en general, pero enfocado específicamente al tema ferroviario?

-Es un tema complejo en el cual hay muchos factores que considerar. Pero, en el caso de las carreteras, creo que los autos pagan mucho más de lo que deberían pagar de acuerdo al desgaste que provocan en ellas. La subvención del automovilista al concesionario o al gobierno es alta. Aún más, si consideramos que esa subvención llega al camión grande, que hace mucho más desgaste a las carreteras y lo que paga no alcanza a cubrir sus costos de desgaste. Pero, en lo concreto, hay una subvención implícita al camión grande, que hoy es casi el único que compete con el ferrocarril en transporte de carga. Es una competencia



Estación Bellavista en Valparaíso. Colección de Pablo Moraga Feliú.

Ian Thomson es jefe de Transportes Urbanos y Ferroviarios de la Comisión Económica para América Latina (Cepal). Querendón de los trenes a vapor, escribió el libro *Historia del ferrocarril en Chile* y fundó, junto a otros, la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario. Su nostalgia por los trenes y su interés patrimonial se subordina a lo que llama "viabilidad económica" cuando realiza asesorías sobre el tema. Pareciera que a Thomson le atrae sobre todo la restauración de circuitos de trenes antiguos, de modo de posibilitar hacer recorridos turísticos (o museográficos) "al pasado", pero es escéptico respecto de su vigencia como transporte masivo y generalizado para tramos extensos en nuestro país. Así, a la hora de sacar cuentas y de hacer curvas de rentabilidad y de costo/beneficio, este inglés avecinado en Chile perfectamente se atreve a recomendar la desaparición del tren para ciertos territorios... y se le ha hecho caso.

desleal con el ferrocarril. Y para crear un equilibrio entre el transporte ferroviario y el de carreteras se debería pensar en dar un tipo de subvención al tren.

-Aquí estamos en presencia de un aspecto político-económico. ¿Cómo cree usted que se podría resolver o mediar en este asunto?

-No tengo la solución. Si sé cuáles son los aspectos del problema. Hay que sentarse y hacer un estudio a fondo. A veces las percepciones de

o quince, con un precio del petróleo dos veces más alto del actual. Y, claro, en Chile se debería pensar cuál sería la distribución ideal de tráfico entre ferrocarril y carreteras.

-Se responsabiliza a la Cepal, y específicamente a asesorías realizadas por usted, en la desaparición del tren como medio de transporte en países como Ecuador y Paraguay, entre otros. ¿Cuáles fueron los motivos de dicha de-

la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles en Quito sobre el tema de explotación turística de ferrocarriles. También hubo una intervención respecto del futuro del tren en ese país. Y es difícil justificar un ferrocarril en Ecuador. El beneficio de operarlo es menor que no operarlo. ¿Por qué? Tiene varias desventajas en comparación con la carretera. Es un país extremadamente montañoso, tiene además la desventaja de tener trocha angosta y, lo más importante, el tren no parte desde Guayaquil, sino desde Durán, al otro lado del río Guayas. Como la Cepal se encarga también del tema de los desastres naturales, a raíz de la Corriente del Niño se inundó y socavó el terraplén de la vía y el tren dejó de correr en el país. Calculamos el costo de no operar el tren de pasajeros y estimamos que no correr el tren en el país era un beneficio y no un costo. El costo de operar el tren era superior que el beneficio recibido por los pasajeros. Era más barato llevar a la gente por buses.

-¿Y Paraguay?

-Hubo un tren que corrió desde Asunción hasta Buenos Aires, pero ahora en ese país el ferrocarril está totalmente paralizado. Es el único país del Cono Sur donde no corre el tren. También se quiso explotar la dimensión turística de ferrocarriles, pero al parecer no prosperó.

"Para crear un equilibrio entre el transporte ferroviario y el de carreteras se debería pensar en dar un tipo de subvención al tren"

(Ian Thomson)

los camioneros de sus costos totales no es perfecta. Hay una tendencia, por ejemplo, a ofrecer fletes que no cubren sus propios costos de servicio.

-Y respecto del tema energético, ¿qué pasa con el transporte ante el alza del petróleo y su exponencial escasez? ¿No sería hora de tomar más en cuenta los beneficios del tren?

-En la Cepal no hemos analizado el impacto del alza inevitable del costo del petróleo sobre el balance óptimo entre carretera y ferrocarril. Y es importante de hacer. Todos los países deberían pensar y hacer cálculos pensando en diez años más,

terminación?

-En general, en la Cepal hacemos asesorías sólo si lo solicitan los países interesados en evaluar su sistema de transporte, en este caso ferroviario. Los casos que usted menciona fueron, efectivamente, analizados por nosotros. Pero hay que distinguir varios factores. La Cepal es realista y nuestras asesorías se fundan en ese punto de partida.

-Es decir que propiciaron que en estos países el tren dejara de ser un medio de transporte viable...

-En el caso de Ecuador, básicamente la asesoría consistió en lo presentado en una conferencia de

El ferrocarril y su mundo

Cristián Gazmuri

El ferrocarril, icono del progreso y de la Revolución Industrial en el siglo XIX, no sólo tiene vigencia hoy día, en el XXI, sino que está en pleno auge en Europa, pese a su desmedrada situación en Chile. El automóvil y el avión, los inventos emblemáticos del siglo XX, lejos de acabar con el tren, lo consagraron como una alternativa contemporánea y única para el desplazamiento y el viaje. En este texto se da cuenta de la trayectoria de un invento que cambió la vida de la gente.

La aparición y expansión del ferrocarril fue quizá uno de los principales sucesos que modificaron la vida del hombre, primero el europeo y luego de otras partes del mundo, durante los siglos XIX, XX y hasta el presente. Este proceso fue la consecuencia de varios factores. En primer lugar, la creación de la tecnología necesaria para que el complejo invento pudiera ser operado eficientemente (riel de hierro o acero; perfeccionamiento del motor a vapor, de los sistemas de frenos, de los sistemas de señales, etcétera). Pero también del fuerte aumento de la demanda para transportar masivamente cargas por tierra y a buena velocidad (antes, los canales permitían el transporte masivo, pero lento). La Revolución Industrial, en su segunda etapa (y toda la economía moderna de la producción masiva), habría sido inconcebible sin una red de ferrocarriles.

El ferrocarril permitía transportar materias primas desde los puertos a las industrias y productos manufacturados desde las industrias a las ciudades y a los puertos en grandes cantidades y a bajo precio. Algo que habría sido inconcebible de seguirse usando: recuas de mulas, carretas o incluso las barcas, en terrenos donde la geografía admitía la existencia de canales navegables. Pero no sólo eso: el ferrocarril comenzó a llevar el correo con rapidez, también los periódicos, los productos alimenticios perecibles, las tropas en caso de movilización o guerra. En cuanto al transporte de pasajeros, el tren hizo posible viajar distancias largas por necesidad o placer, ya no por parte de una muy pequeña minoría, como había ocurrido hasta el siglo XVIII, sino por la creciente masa burguesa y después proletaria.

Este último punto merece una reflexión histórica más extensa, pues es uno de los factores menos conocidos cuando se intenta explicar la importancia y proliferación de los medios de transporte masivos contemporáneos. El hombre anterior a la época contemporánea (la que se considera que nace hacia fines del siglo XVIII) solía apartarse muy poco de su lugar de nacimiento durante toda su vida. Mujeres y hombres, en su abrumadora mayoría, morían donde nacían, incluso en la misma casa. Se casaban con

vecinos o parientes, de su misma condición social y no se concebía el viajar lejos del hogar con frecuencia. Incluso un hombre como Kant, en el siglo XVIII, de sabiduría prodigiosa (y no sólo en filosofía, sino también en geografía, entre otras materias), nunca se alejó más

de unas decenas de kilómetros de Königsberg, su ciudad natal; incluso cuando ya era figura intelectual conocida en toda Europa.

La excepción solían ser los aventureros que emprendían la conquista y, a veces, colonización de países lejanos, como los musulmanes, los cruzados, los españoles en América o los ingleses en América, Australia y la India. Pero aún en este caso, la mayoría viajaba para permanecer definitivamente o por muchos años en el nuevo lugar. El viaje de negocios, placer, va-

con perder otras ataduras (como a la fe, al señor, a la familia, a determinados valores casi sacralizados), perdió la atadura geográfica. En los países más desarrollados se viaja cada vez más y esta tendencia, en la medida que la globalización continúe, será cada vez más fuerte.

El ferrocarril fue el primer instrumento que permitió el viaje frecuente, seguro y habitual por tierra. Incluso se adelantó a los buques (que evidentemente siguieron mono-

se retroalimentaba. Las líneas ferroviarias atravesaban temibles desiertos, desafiaban a las montañas con puentes y túneles, llevaban la "civilización del hombre blanco" hacia todos los confines. A fines de ese siglo Europa estaba unida por tren hasta el extremo de Asia, en la costa del Pacífico. Varias líneas cruzaban los EE.UU., Canadá y Australia, penetraban en los inmensos espacios de la India y la China, América del Sur y México. También el tren había invadido las ciudades como medio de transporte (metro, subway), permitiéndoles transformarse en metrópolis gigantescas.

Era un nuevo mundo que había nacido. Por cierto que los elementos conservadores reaccionaron del ferrocarril. Sabios expertos aseguraban que los pulmones del hombre no resistirían el viajar a la enorme velocidad de 30 kilómetros por hora. Otros aseguraban que los campesinos morirían a decenas, de infartos cardíacos, al contemplar el dragón de fuego y humo atravesando sus campos. Las iglesias clamaban que era un



Estación de Victoria, 1915, del libro *Panorama de Chile*.

La aparición y expansión del ferrocarril fue quizá uno de los principales sucesos que modificaron la vida del hombre, durante los siglos XIX, XX y hasta el presente

polizando el transporte intercontinental), que vinieron a incorporar comodidades, autonomía en su fuerza motriz y seguridad, varias décadas después. Así, todavía en 1840, viajar en buque significaba una larga trayectoria, la que dependía de los vientos, el estado del

desafío a las leyes del orden creado por Dios. Pero estos conservadores perdieron la batalla.

En Chile el mundo del ferrocarril llegó hacia mediados del siglo XIX en el norte minero. Pero muy luego se unían Santiago y Valparaíso por tren (en 1863) y los rieles se extendían por el valle central hacia el sur, obligando a veces a realizar prodigios de ingeniería, como el Viaducto del Malleco. Vicuña Mackenna, siempre tan receptivo al signo de los tiempos, dedicó uno de sus mamotretos a relatar el viaje desde el puerto a la capital. Poco más adelante ya se pensaba en cruzar los Andes, lo que se haría efectivamente, en varios lugares, uniéndolos con Perú, Bolivia y Argentina.

Pero volvamos a los trenes en el escenario mundial.

Al comenzar el siglo XX el ferrocarril entró a ser determinante aún en otros macroprocesos históricos fundamentales. La Primera Guerra Mundial, al menos en sus etapas iniciales, fue como fue por el uso masivo de los ferrocarriles. Los planes de movilización de las grandes potencias (en especial Alemania y Francia) estuvieron superpuestos a las redes y posibles itinerarios ferroviarios (la máxima frecuencia de trenes, en los diversos ramales que llevaban a las fronteras). La estrategia alemana en su ataque a Francia, el "Plan Schlieffen", se basaba en el conocimiento de que Rusia se movilizaría lentamente, como consecuencia, en parte de sus relativamente escasos fe-

rocarriles, y Francia de manera rápida porque tenía muchos y buenos. El "Plan Schlieffen" estuvo a punto de entregar una victoria rápida a Alemania y si fracasó fue en parte porque se había calculado mal la capacidad y rapidez de la movilización ferroviaria inicial.

La era del tren alcanzó su máxima expresión en las décadas de 1920 y 1930, en Europa y, más aún, en los EE.UU. Allí fue la época de los colosos del riel, locomotoras de carbón (las articuladas, tipo Mallet) de casi 40 metros de largo y de los coches-camas, salones y restaurantes, del mayor lujo. Verdaderos hoteles sobre rieles. Y en materia de transporte de carga, la de los convoyes gigantescos, arrastrados frecuentemente por más de una locomotora. Además, durante esos años, se incorporaron a las redes ferroviarias, en cantidades apreciables, la locomotora eléctrica (que necesitaba todo un complejo tendido de cables aéreos) y después las *diesel* o *diesel-eléctricas*. Las velocidades aumentaron. Es cierto que ya en el siglo XIX (1893) una locomotora a vapor, la famosa 999, había alcanzado, en una recta plana, al menos los 166 kilómetros por hora y quizá hasta 180. Pero fue un caso aislado y no se podía mantener esa velocidad sino por un tiempo muy limitado. La velocidad media de los trenes de pasajeros, antes de 1920, era de unos 80 kilómetros por hora y la de los de carga de 40 ó 50. Con las máquinas a vapor perfeccionadas, las eléctricas y las

diesel, esa velocidad subió a 100 ó 120 para los trenes de pasajeros y 80 para los de carga durante la primera mitad del siglo XX. Pero, al menos de forma transitoria, la importancia del ferrocarril, principalmente en distancias largas, comenzó a ser amenazada con severidad por el auge de vehículos de combustión interna (automóviles, camiones y buses) y por los aviones, cada vez más seguros y rápidos y grandes.

Antes de entrar a referimos

a una cierta decadencia -transitoria- de los ferrocarriles y a su actual renacimiento, quiero hacerlo sobre el mundo social (y cultural) que solía girar alrededor del ferrocarril, principalmente durante su época de oro de la primera mitad del siglo XX. Estaban los magnates, dueños de gigantescas compañías ferroviarias (los Harriman, y los Vanderbilt en EE. UU., o John Thomas North en Chile); los empleados de las estaciones: boleteros, cargadores, jefes de estación, mecánicos; los empleados de a bordo de los convoyes: maquinistas (de diversas clases en una respetada jerarquía), conductores, palanqueros, mozos, cocineros y *barmen*, en los trenes de pasajeros. Pero también estaban los vagabundos, aventureros, transhuman-

tes, vagos, indigentes, todos viajando de "pavo". Y no sólo éstos, también había tahures, prostitutas, rateros. Todo un mundo que durante algunas épocas fue particularmente rico y numeroso, por ejemplo en los Estados Unidos de la época de la gran depresión.

En Chile, el Tren al Sur ha sido cantado por poetas como Neruda, Teillier y otros, en múltiples composiciones

pueden pagar mucho; las carreteras convertidas en ríos de automóviles, camiones, buses, con *tacos*, policías, accidentes y el cansancio de conducir. Entonces principalmente en Europa, continente donde nunca se había renegado abiertamente de sus trenes (como sí ocurrió, en parte, en EE.UU. y casi absolutamente en países de nuevos ricos, como el Chile de la dictadura), volvieron sus ojos al viejo ferrocarril. En Chile el intento

El tren hizo posible viajar distancias largas por necesidad o placer; ya no por parte de una muy pequeña minoría, sino por la creciente masa burguesa y después proletaria

musicales, en innumerables relatos, y para varias generaciones de chilenos fue símbolo de aventura, lejanía, lluvia, bosques y vacaciones. La magia, distinta si se viajaba en primera, con cama, segunda o tercera clase, comenzaba en la Estación Central. El viajar a Concepción, Valdivia o Puerto Montt en un compartimento-cama de marquetaría y amoblado en felpa, según el gusto de la década de 1920, era una experiencia inolvidable -yo diría marcadora- en la niñez o juventud. Se amanecía ya en medio de la vegetación sureña y se tomaba desayuno mirando raulíes, nalcas y a veces copihues. Si se viajaba en segunda o en tercera, había que soportar la oscuridad en los asientos, algunos dormían en el suelo o los portamaletas. Las noches eran de tabaco y alcohol.

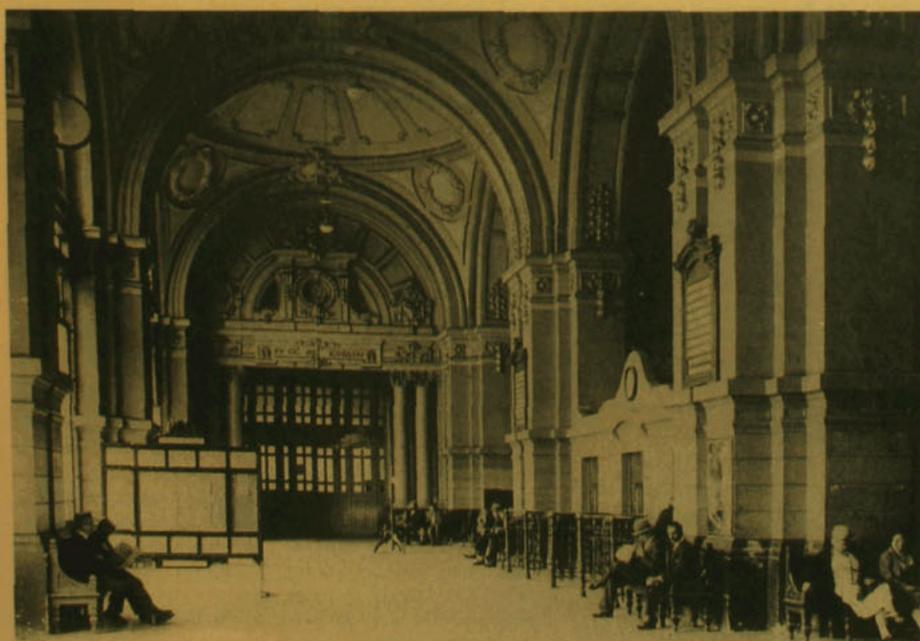
Pero el ferrocarril entró en decadencia después de la Segunda Guerra Mundial. Se pensó que había perdido la batalla frente a los automóviles y aviones. Pero eso sólo ocurrió hasta que empezó la era de los viajes masivos y frecuentes, con los aeropuertos cada vez más lejos de las ciudades, enormes y atestados; los aviones convertidos en cajas de sardinas, excepto para los que

de asesinato de los ferrocarriles, aplaudido, por los gurúes del neoliberalismo, que incluso suspendieron la construcción del Metro de Santiago (eran empresas estatales), casi logra éxito. Los trenes llegaron a la condición de ruinas ambulantes. Hoy se está intentado recuperar algunos tramos, como el que va desde Santiago a San Fernando. Menguada hazaña, pero ya es algo.

Post scriptum: triunfa el

tren de nuevo en Europa, en Japón, y vuelve incluso en Estados Unidos, le quita pasajeros a los aviones y se suele preferir al automóvil cuando ese vehículo no se necesita en el lugar de destino. El hecho es que los trenes viajan repletos. Y se trata de notables ferrocarriles. El TGV francés desarrolla una velocidad, en el presente, de 300 y en el futuro posiblemente de 500 kilómetros por hora. Los alemanes e ingleses tienen sus "Inter-city" casi tan rápidos; los españoles el AVE, que es su propio TGV. Y siguen los italianos, los suecos, etcétera. Cuando se decidió hacer el túnel bajo el Canal de la Mancha (construido en la década de los 80) no se hizo para servir de carretera, sino de línea férrea. Este sólo dato evita dar mayores argumentos para referirse a la plena vigencia del tren. Huelga decir que los trenes -antes y ahora- son hermosos, poseen una elegancia armoniosa y estética. Son cómodos, funcionales. Y silentes. ¿Los tendremos en plenitud de nuevo en Chile? Es posible. Ojalá que así sea.

Cristián Guzmán es historiador, director del Instituto de Historia de la Universidad Católica de Chile.



Estación Mapocho, Archivo Fotográfico de la Universidad de Chile.

Trenes y poesía

LoGomotora

Jorge Montealegre

Una Logo / motora. Eso es el tren para los poetas: una palabra puesta en movimiento. El movimiento de la palabra. Ese viaje interno que, en la infinita sucesión de versos y durmientes, avanza hacia una estación inesperada. El tren, con su Logo / motora, arrastra las palabras como carros.



Casa de Máquinas de Temuco, Archivo de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario.

“La empresa de ferrocarriles proveía a mi padre, para sus labores a la intemperie, de una capa de grueso paño gris que nunca usó. Yo la destiné a la poesía. Tres o cuatro poetas comenzaron a usar también capas parecidas a la mía, que cambiaba de mano”

Pablo Neruda

parte de ese imaginario. En la poesía chilena está presente en múltiples versos de autores reconocidos y olvidados.

He ahí que eres máquina de nieve encendida
Pablo de Rokha

Lo hemos encontrado -especialmente cuando hicimos en la Biblioteca Nacional la exposición “Señales de humo”, en 1998- en la poesía popular, anónima, y en la poesía humorística. Está en los versos de los lectores de *En viaje*, revista de ferrocarriles creada por un poeta. También, en los gran-

des autores: en Pablo Neruda -hijo de ferroviario- el tren es un motivo recurrente, como lo es en la poesía de Jorge Teillier. Y de tantos otros.

El tren es el viaje y cada poeta es un viaje distinto. Las visiones viajan en el tren y en el poeta.

El hollín de las máquinas en desuso / Sigue flotando en los andenes / Vienen unas señoras con delantales azules / Y canastos y dentro de los canastos tortillas / De rescolado pan amasado calentito.
Esteban Navarro

El calendario afloja por las ruedas del tren / los números del año por el filo del riel. / Más vueltas dan los fierros, más nubes en el mes, / más largos son los rieles, más agrio es el después. / Run Run se fue pa'l norte qué le vamos a hacer.
Violeta Parra

Revisando la recopilación -ya ampliada bajo el título “Logo/motora”- vemos pasar los poemas y sus pasajeros: el vagabundo que hace equilibrios en los rieles en un juego suicida; el aventurero que pasa de un vagón a otro en la embriaguez de la noche; el nos-

tálgico que mira por la ventanilla empañándola con su propia nube de recuerdos. La desesperada que se lanza a la línea.

Cada máquina tiene una pupila abierta / para mirarme a mí.
Pablo Neruda

El descarrilamiento de los amantes en un beso que es un choque de trenes. La rabia y la tristeza por los ferrocarriles abandonados, por cuyas ventanillas pasaba un Chile de otros tiempos.

Cuando el pequeño tren se anima a subir la cuesta / mira temeroso a la luna.
Jorge Teillier

En el viaje misterioso los andenes son símbolo de encuentro y despedida. Y en el túnel, tránsito a la muerte, nunca se pierde la capacidad de asomo, de asomarse por las ventanillas; ni la capacidad de asombro, de asombrarse desde la ventanilla.

Hay que mover la vida / con un movimiento de tren imprevisible. / Que cruce las fronteras de lo mágico. / Que pague los pasajes definitivos.
Paz Molina

Los poetas miran por la ventanilla, ven el entorno del tren, la pobreza que es parte del paisaje. Los trenes cruzan los atardeceres como si éstos fueran telones de una escenografía gigante. Cruzan la noche, el amanecer. El tren pasa por un mundo detenido e irrepetible.

...los amarillos y angulosos pitazos melancólicos de tus locomotoras erantes vienen rodando, vienen rodando desde las montañas, Estación de ferrocarriles, vienen rodando a horadar los insomnios cosmopolitas, las tristezas, los recuerdos...
Pablo de Rokha

Los trenes son como el abuelo que no conocimos, pero que nos deja su atmósfera para respirar su tiempo; sus relojes con tapas y cadenas para ver la hora de otro tiempo. El poeta lo incorpora a su equipaje, donde se mezclan la curiosidad por lo que viene con la gratitud al tiempo ido. Desde ese cruce los vates vaticinan. De ahí, vienen, tal vez, los “desórdenes cerebrales”.

Es la nostalgia, lo taciturno, el sueño, es el recuerdo de la curva que nos dejó por primera vez frente al mar o conversando con la luna, es el aroma irrepitible de un pan amasado en la madrugada, es un refugio hecho de vapor y café con malicia. Son las visiones. Las irrecuperables.

mi amigo habla de una muchacha / a la que espera ver a la pasada del Expreso.
Jorge Teillier

Es el itinerario de los pitazos y del humo. Es la vía libre para que pase la palabra secreta del poeta -ese hablante pasajero- juntando las líneas en el infinito.

Cuando pasó el tren hueco / los perros del mar aullaron / muy adentro.
Rosa Cruchaga de Walker

Hay cierto delirio en este viaje. Y pensar que las primeras miradas hacia las locomotoras fueron de horror. En 1836, el Instituto Médico de Baviera se opuso a la construcción del ferrocarril: “El transporte de las personas por medio de carruajes movidos a vapor -informaba- debe ser prohibido en interés de la salud pública, porque su movimiento rápido no puede menos de provocar perturbaciones graves en el cerebro de los viajeros.

El tren parte con resoplidos / de boxeador fatigado.
Jorge Teillier

Estas perturbaciones son parecidas a las del *delirium tremens*. En el caso de que los viajeros insistan en correr el riesgo, a pesar de este aviso -agregaba-, los simples espectadores deben ser protegidos por todos los medios posibles. En efecto, la vista de un tren en marcha basta para provocar *desórdenes cerebrales*”.

Gritos estridentes de trenes madereros / recuerdan viajeros taciturnos de Lonquimay
Elicura Chihuailaf

Este *delirium tremens* es el delirio del viaje, motivo de siempre en la literatura. Y el tren es

LA DESTRUCCIÓN DE FERROCARRILES DEL ESTADO PLANTAS Y MATERIALES

No compraron repuestos coronas cremalleras ni resortes puros clavos que se paraban solos en los durmientes cadenas / y hierbas del campo

Un gran grupo de embobinadores UTCH fue despedido a golpes y los soldadores de la Maestranza N°2 UB

Brillan por su ausencia las estaciones abandonadas el silencio total

ya no pasa sino apenas la locomotora 712 ó 713 de madrugada nada más

¿por qué destruyeron Ferrocarriles del Estado si la Electricidad nacional los alimentaba y corrían por sus líneas 20 vagones llenos como una estrella en la noche?

¿porqué se detuvo la circulación de los ramales Perquenco Maule Constitución y Villarica?

el Tren a Iquique el tren minero durante 6 días y 6 noches por la Gran Noche del Desierto poblado de fantasmas

no tuvieron presupuesto en 17 años

los rieles del Sur están altamente dañados Y NO LOS REPARAN

esos míseros vagones del llamado Expreso cubiertos de moho asientos rotos baños sucios roña carroña aullan los rieles y saltan entre Temuco y Puerto Montt

Perquenco Antihue sus ríos sus cerros de trigo y árboles

ERA CHILE EL QUE PASABA POR SUS VENTANAS ABIERTAS y ya no pasa.

José Angel Cuevas

(De Treinta poemas del ex poeta José Angel Cuevas, 1992)

EL BESO

Pese al bloqueo absoluto imperativo otro tren franquea la señal de peligro y penetra a toda velocidad por la vía. La locomotora de más de 20 toneladas avanza a unos 80 kms. por hora.

En la cola del tren estacionado un pasajero abstraído, fuma. Un perro dormitando en el andén yergue las orejas y vuelan palomas. Un cargador suelta sus maletas y corre dando voces, agitando los brazos.

El fumador de pronto reconoce a la mujer que agigantada al ritmo de su corazón acelerado se precipita entre sus brazos.

Entonces frentes y pómulos se golpean y se restriegan narices y mejillas; los labios se aplastan, entrechocando dientes, entremezclando alientos, lágrimas, saliva. Las bocas abiertas vorazmente se devoran. El beso arrasa cuanto encuentra a su paso.

Gonzalo Millán

(De Vida, 1984)



Casa de Máquinas del Ferrocarril del Sur, Colección del Museo Histórico Nacional.

MAESTRANZAS DE NOCHE

Fierro negro que duerme, fierro negro que gime por cada poro un grito de desconsolación.

Las cenizas ardidadas sobre la tierra triste, los caldos en que el bronce derritió su dolor.

Aves de qué lejano país desventurado graznaron en la noche dolorosa y sin fin?

Y el grito se me crispa como un nervio enroscado o como la cuerda rota de un violín.

Cada máquina tiene una pupila abierta para mirarme a mí.

En las paredes cuelgan las interrogaciones, florece en las bigornias el alma de los bronces y hay un temblor de pasos en los cuartos desiertos.

Y entre la noche negra -desesperadas- corren y sollozan las almas de los obreros muertos.

Pablo Neruda

(De Crepusculario, 1923)

PROYECTO DE TREN INSTANTÁNEO entre Santiago y Puerto Montt

La locomotora del tren instantáneo está en el lugar de destino (Pto. Montt) y el último carro en el punto de partida (Stgo.)

la ventaja que presenta este tipo de tren consiste en que el viajero llega instantáneamente a Puerto Montt en el momento mismo de abordar el último carro en Santiago

lo único que debe hacer a continuación es trasladarse con sus maletas por el interior del tren hasta llegar al primer carro

una vez realizada esta operación el viajero puede proceder a abandonar el tren instantáneo que ha permanecido inmóvil durante todo el trayecto

Observación: este tipo de tren (directo) sirve sólo para viajes de ida

Nicanor Parra

(De Hojas de Parra, 1985)

Vía férrea

Marcelo Mendoza Prado

El tren, nuestro, ¿vestigio o patrimonio vigente? Sobre ello, en la hora incierta del desayuno (cortesía del *Café Off the Record*), dialogamos con dos ciudadanos para quienes el ferrocarril no les es indiferente. El primero es Sergio González, vicepresidente de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, antropólogo y sicólogo social, profesor de las universidades de Chile y de Santiago, y además poeta autor de libros con nombre propio: *Señales de humo* y *Trenes como nubes*. El otro: Patricio Bañados, periodista y conductor de radio y televisión que, fuera de ser hijo de un ministro de Obras Públicas y Ferrocarriles, es un prodigioso viajero y no menos amante del tren.



Calle Aldunate de Coquimbo, Archivo de Víctor Valencia.

han colaborado enormemente al aislamiento en que vive actualmente el hombre en sociedad: uno es el automóvil y el otro es la televisión.

El automóvil permite un viaje encerrado en una caja de metal poderosa. La televisión suprimió en gran medida la socialización que había al ir al teatro, salir a tomar el autobús o tranvía, había que convivir con la gente. Hoy día la gente se queda en su casa, prende la tele y ve lo que quiere, no habla con nadie, no tolera a nadie. En cambio, la vida a bordo del tren tiene las mayores maravillas. Hay múltiples relatos de viajes en que una parte fundamental está en los extraños que se conocieron en el tren, para qué decir en los trenes europeos, donde hay esos cubículos para 6 personas en primera clase, para 8 en segunda clase, en que uno va con gente en una pieza y no queda otra que alternar.

-Esa es una experiencia muy fuerte de sociabilidad, sobre todo cuando hay que dormir en un cubículo con 4 ó 6 personas...

Bañados:

-En Europa el tren sigue siendo el medio de transporte por excelencia entre ciudades de un país. Se establecen relaciones, se conoce gente interesante, se aprende mucho porque todo el mundo tiene algo que enseñarle a uno.

González:

-Es muy necesaria la continuidad de la experiencia del viaje en tren. He vivido la experiencia de hacer viajes en tren con niños y es el absoluto asombro. Los ojitos desorbitados de niños y adolescentes hoy día han sido privados. Ellos han estado secuestrados de la experiencia del tren y claramente la experiencia del tren es una experiencia muy importante para ellos. El tren formaba parte del viaje, de la experiencia del salir. Viajar en tren era parte de la diversión y era parte del sentido, por ejemplo, del ir de vacaciones. Humberto Giannini planteaba una teoría sobre el estar domiciliado, estar de alguna manera protegido por sus propios significados. Realmente uno en el viaje en tren tiene la posibilidad de viajar domiciliado, de viajar en una cierta situación de confortabilidad en que nos podemos vincular con el otro si lo queremos.

Tampoco tenemos que entender el tren como un espacio público de sociabilidad impuesta o imperativa. Tenemos la posibilidad de conectarnos con otro y conectarnos con nosotros mismos. En el tren tienes la posibilidad de viajar en un contexto diferente a lo que es el mero traslado. Acerca de la sociabilidad, creo que el tren en ese sentido posibilita estar abierto.

Bañados:

-Claro. Puede tocarte la posibilidad de compartir con alguien que te cayó mal a la primera. Se sentó ahí y anuncia lo contrario a tu pensamiento, y además lo anuncia con gran autoridad y con cierta agresividad y tú tienes que decidir en ese momento si te vas a meter en una discusión con este señor o si lo dejas que hable y no te vas a poner a pelear. Es una situación en que se podría llamar de prisionero. Pero de repente encuentras otro ámbito de convivencia con él. Por ejemplo, religiosamente no te entiendes para nada, pero hablas de pesca y resulta que es el mejor amigo que has tenido en tu vida porque ha tenido experiencias similares, le gusta lo mismo que a ti.

González:

-Hernán Rivera Letelier acaba de publicar la novela *Los trenes se van al purgatorio*. Escribe del Longuino, el tren del norte. Habla de este tren tremendo, este tren que ya es

gado a creer en la sociedad chilena para pasarlo bien hay que estarse riendo todo el tiempo. En el tren ocurren momentos de encuentro, porque la circunstancia es muy favorable pues la disposición en el tren es una disposición amistosa: tú estás placenteramente mirando el paisaje, vas de viaje, tienes tiempo.

González:

-Yo diría que el tren ha sido maltratado por la intolerancia. De acuerdo a ciertos criterios economicistas, el tren, en determinado momento, no comenzó a tener los estándares económicos inmediatos esperados, y fue prácticamente tirado por la borda, fue abandonado. Es decir, un tremendo patrimonio no sólo cultural, sino económico, fue botado. Es absolutamente absurdo lo que se hizo en este país. Esta intolerancia le afectó al tren. Hasta hace poco se estaban vendiendo las estaciones a precio de huevo. Los espacios ferroviarios comenzaban a desnaturalizarse, a venderse para cosas que no eran negocios ferroviarios, sino negocios inmobiliarios. Por ejemplo, se vende una parte de la Estación Central, los patios de carga en el sector de Borja, para la competencia: para instalar buses! La empresa, en una lógica contra sus propios intereses, le vende a la competencia sus activos. Eso es tremendamente sospechoso. Hoy hay, creo, una buena administración, la de Nicolás Flaño, que fo-

“Chile ha sido siempre un laboratorio impresionante, porque toma al pie de la letra los modelos ajenos y los aplica sin considerar la realidad local”
(Patricio Bañados)

épico, el tren de La Calera a Iquique. Él dice que ese viaje que duraba 8 a 10 días y en él se hacía gente, moría gente y nacía gente, y es verdad.

-Sobre la posibilidad de encontrarse, tal vez sería necesario que cada chileno hiciera, si se quiere considerar un hombre social, un viaje al año en tren. Porque las instancias de encuentro en la cotidianidad han ido desapareciendo.

Bañados:

-No las hay y eso refleja lo que está pasando en toda la sociedad, por que actualmente en muchas reuniones sociales lo que se toma por conversación en realidad es algo muy parecido a lo que se da en la televisión, o sea, una pregunta aislada a alguien que apenas trataría de expresarse con una cierta propiedad es interrumpido por un chiste porque al parecer se ha lle-

menta el éxito del metrotren a Rancagua, y lo extiende a San Fernando, pero se encuentran con que hay poco espacio para habilitar el metrotren, que hay estaciones que ya no existen entre Rancagua y San Fernando. Tenemos una sola estación, que es Rengo. Hubo una pérdida de esta mirada a largo plazo que tuvieron visionariamente en el siglo XIX, que pensaron, proyectaron, trataron de generar una lógica. Hoy no hay ninguna lógica.

-A mediados del siglo XIX el tren fue visto como el pilar del progreso. Gregorio Weinberg dice: “El extendido de sus líneas serviría para unificar los estados (...) También permitiría acrecentar las riquezas y, sin ser lo más significativo, debía tener efecto en otro campo: el trabajo, pues estaban convencidos de que ahuyentaría las pesadillas de las revoluciones; los hombres serían ganados por las actividades prácticas para lograr

Quisiera preguntarles por qué ambos son amantes del tren y si lo consideran parte de su patrimonio personal.

Patricio Bañados:

-Yo creo que el comienzo de esto, como todos los grandes amores, es relativamente inexplicable. Me imagino que conmigo empezó porque de niño íbamos a veranear en tren a Cartagena. En esa época no mucha gente tenía automóviles, y a mí me fascinaba mucho el viaje en sí, pero lo que más me atraía era la locomotora a vapor, que sigo encontrándola una máquina maravillosa porque no tiene ayuda externa; es casi como un animal que es un ser que saca sus propias fuerzas, no va unido a un cable.

-No por nada se le llamaba “el caballo de hierro”...

Bañados:

-Claro. Hay canciones de vaqueros sobre el caballo de hierro. Física es una máquina muy impresionante, gigantesca, larga. Ahora, con el viaje en tren me introducía en muchos mundos. Creo que con el tren se empezó a mirar el paisaje, ver las vaquitas a lo lejos, los campesinos, pasar por los pueblos. No había nada mejor que cruzar un pueblo porque el tren, entre sus muchas virtudes, tiene la de entrar al centro de las ciudades. Entonces uno veía a la gente que hacía su vida ahí mismo.

Sergio González:

-Mi amor al tren también tiene que ver con la niñez, con lo que yo llamaría la metáfora del viaje. En nuestra generación el viajar estaba asociado fundamentalmente al tren, el desplazarse, el ir de un punto a otro, sea por trabajo, por vacaciones. El tren era la posibilidad de desprenderse, la posibilidad de alejarse. Por tanto yo creo que el tren simboliza, dentro de lo que es la realidad de muchos de nosotros, yo diría del país, la gran metáfora del viaje, la gran metáfora de llegadas y partidas. Hasta hoy día el tren genera una aproximación de amor porque es una forma amigable de no realizar traslados, sino de realizar viajes. Uno se puede trasladar desde un punto a otro, pero es diferente a realizar un viaje.

-El tren fue el medio de transporte emblemático del siglo XIX y el automóvil es visto como el gran invento del siglo XX. Sin embargo, el tren

hoy día, en el 2001, en Chile tambalea entre quienes lo ven como una bella invención del pasado, los que con una mirada nostálgica pretenden a lo más revivir algunos tramos de excursión turística eventual, y otros que lo ven como un patrimonio completamente vigente, es, decir contemporáneo; como una opción moderna de transporte. El tren es un muy interesante ejemplo de una confrontación de miradas respecto al sentido y permanencia de

la patrimonial. Para unos lo patrimonial es la exposición museográfica de los vestigios del pasado, y el resguardo de una muestra de ellos, sin continuidad directa con el presente, y para otros lo patrimonial es algo profundamente contemporáneo, continuo, necesario, actual y cotidiano. ¿Cómo ven estas dos miradas en relación al tren?

González:

-Yo veo una continuidad. Creo que hay que entender lo que fue el tren en Chile. Hay que mirarlo desde una cierta perspectiva que te da la historia. En Chile, independientemente de los vaivenes políticos, podríamos decir que entre 1850 y 1910 se toma la decisión, y hay un proyecto de país, de integrar al territorio. Se dice: vamos a tener el territorio unido por esta espina dorsal que es la línea del ferrocarril, y esto se realiza en los distintos gobiernos, desde el gobierno de Manuel Montt hasta el gobierno de Balmaceda, independiente de todos los problemas políticos internos, que eran muchísimos. Esa situación, en la cual hay una coherencia, una congruencia que no se puede botar de la noche a la mañana, no se puede desconocer; indica que había un proyecto de país pensado para el largo plazo. En determinado momento los contenidos del desarrollo, las diferentes formas de entender el desarrollo, pueden cambiar, pero no se

puede echar por la borda el proyecto de país que ha sido fruto de un acuerdo en el cual, pese a todas las diferencias, se fue elaboran-

do por muchos años. Sin embargo, en el gobierno militar se decide darle un cierre final. Es como creer que el pasado, la memoria, la identidad, no tienen nada que ver con el presente ni menos con el futuro. Lo patrimonial, y el tren, están directamente ligados con una palabra: reciclaje. Lo propio se recicla permanentemente, no se desecha por otra cosa nueva en actitud de a fojas cero, sino que se recrea, pues es parte de lo que somos. Y en ese sentido el patrimonio es algo presente. La nostalgia no nos sirve de

nada si no nos ayuda a vivir bien en el presente proyectándonos al futuro. La nostalgia debe servir para proyectarse. Yo diría que es posible que convivan las dos miradas. Creo que Chile como país necesita, nosotros necesitamos, tener un sistema de transporte seguro, un sistema de transporte limpio, un sistema de transporte que esté de acuerdo a los recursos naturales que el país tiene. Nosotros tenemos electricidad, no tenemos petróleo; nosotros tenemos la geografía tremendamente accidentada que había visto esta gente que originó este gran proyecto de integración territorial e integración cultural del país, pues el ferrocarril no solamente era extender líneas, era hacer ciudades, hacer pueblos, era hacer industria. Es muy interesante ver cómo se integró la zona de la Araucanía y posteriormente, después de la colonización europea, como se integró la zona de los lagos hasta llegar a Puerto Montt. En 1913 se entrega la línea y era tal la eferescencia que se saltaron el canal de Chacao y se dijo: vamos hacer un tren y se hizo: se inaugura una línea entre Ancud y Castro siguiendo el mismo trazado imaginario. La línea de discontinuidad se genera sólo a partir de la década del 70. Esa discontinuidad duele, porque desvanece el sentimiento de pertenencia con las anteriores generaciones.

Bañados:

Desde el punto de vista económico, habría que hacer un estudio serio sobre si es rentable o no el haber optado por la carretera para

el transporte tanto de carga como de pasajeros cuando ya existía en Chile esta red ferroviaria. Si todo eso se comparara con el costo de haber tenido construido tan tempranamente una impresionante red ferroviaria que servía prácticamente a cada rincón del desarrollo, y con la geografía que tiene Chile, creo que desde el punto de vista económico sería muy discutible si el tren es un mal negocio

o no. Desde el punto de vista patrimonial, del patrimonio cultural, le veo al tren dos aspectos que son bastante importantes para mí. Primero, que es terrible como las ge-

neraciones se saltan, por desconocimiento, procesos de una ciudad, lo que genera en último término ignorancia y la ignorancia nunca es positiva para el futuro de una sociedad. Hay que pensar lo que fue el tren en el siglo XIX: hay que pensar qué era el mundo antes del tren: cualquier viaje, en carreta, a caballo, en promedio 20 kilómetros por hora, ir de un pueblo a otro eran días de viaje. Y de pronto llega este sistema que acorta el mundo y transforma el mundo. Se viaja en un vehículo que permite comer, escribir, conversar cómodamente. Entonces ese cambio que significó el ferrocarril estuvo presente aquí en Chile. Ese es un punto de vista. Desde otro, el tren actualmente es el único medio de transporte que permite viajar, no sólo trasladarse de un lugar a otro, porque vas advirtiendo los cambios en la geografía, física y humana. Y el verdadero viaje se hace así,

cuando tú vas advirtiendo que te estas desplazando por mundos diferentes. Lo último que quería decir es que el tren es el ferrocarril, o sea, el carril de fierro. Y eso nos lleva a los tranvías. Santiago tenía una red de tranvías a todas partes. Había un tranvía que llegaba a San Bernardo por la Gran Avenida, con doble línea en muchas partes, y cuando no había este desvío para que se cruzaran los tranvías había un trencito que salía de la plaza Baquedano hasta Puente Alto. Había tranvía por Independencia hasta lo que ahora es el cruce de Américo Vespucio. ¿Cuánto se va a gastar ahora en un metro (que es lo mismo) para hacer exactamente lo que teníamos hace 50 años?

-El tren es viaje, ya se dijo acá, pero no solamente es viaje en términos de proyectar la mirada hacia fuera del tren, sino, de algún modo, hay una dinámica de relación so-

cial interna dentro del tren. Es una experiencia personal, pero colectiva a la vez, de respeto que en el tren tiene que operar o si no, no funciona. El viaje, de algún modo, es paradigmático porque introduce a al nuevo mundo que es cada viaje. La narración del desplazamiento de Santiago a Puerto Montt ya era parte del viaje mismo. Yo creo que el tren debe haber ayudado mucho a la sociabilidad chilena, porque el tren era bastante democrático, en términos de que puede subirse un Presidente de la República y un modesto campesino y parten y llegan a la misma hora, aunque haya distintas clases. Me gustaría que retomáramos el tema del viaje como el emblema del tren.

Bañados:

-Creo que ahí entramos de lleno en algo esencial: la calidad de vida. Pienso que hay dos inventos que

la prosperidad (...) Sobre la riqueza pública y privada, tendría efectos mágicos (...) Las élites modernizadoras creían estar cambiando la vida de la sociedad y, en su apresuramiento, incorporaban nuevos valores, nuevos gustos, nuevos hábitos (...) La locomotora simbolizó de algún modo la furia, el ímpetu modernizante de los nuevos sectores dirigentes (...) Los trenes destruyeron viejas formas de sociabilidad y estructuras económicas, sin sustituirlas necesariamente por otras mejores (...) El tren fue una realidad y también un mito". ¿Qué les sugiere la cita?

Bañados:

-Lo que me queda es que en realidad se lo debía atribuir al tren el concepto de velocidad y en ese sentido decir que el tren es el que transformó las distancias en tiempo en vez de estar a 500 kilómetros de una parte, el concepto que antes del tren no existía, pero a mí no me parece que aparte de eso traer ese concepto de velocidad y esa observación del concepto de tiempo no me parece que haya alterado mucho. Un vehículo que iba por tierra y visitaba las ciudades, que permitía la interacción de pasajeros, no creo que haya alterado la forma de vida de la forma que lo ha hecho, por ejemplo, internet.

González:

-Veo esta racionalidad instrumental de la modernización como un afán por la instantaneidad, por vencer el tiempo, por domesticar el tiempo, por colonizar el tiempo. El tren significó en el Chile de mediados del XIX la quiebra de una gran cantidad de empresas de carretas que hacían el traslado Santiago - Valparaíso; es decir, en efecto, una forma de vida fundamentalmente perdida. Allí primó lo que era la noción de la modernización, la noción del progreso, que muy bien recoge en la época, de forma muy amena, Benjamín Vicuña Mackenna. Él cuenta de las sesiones del Parlamento donde se discutían los efectos negativos del tren desde el punto de vista psicológico de las personas, que se iba a alterar el pensamiento, que la gente iba a perder la memoria si viajaba a velocidades de 40 kilómetros por hora. Es claro que el tren provoca una situación de ruptura que es

parte de la vida misma.

-Balmaceda realizó, con el tren, la labor integradora de Chile. Con el tren cambió el imaginario de Chile: el tren construye un mapa del país en la cabeza de la gente hasta entonces inédito: el Chile visto como una larga y angosta faja de tierra. Sin embargo, el ferrocarril es hoy en Chile imaginado como algo del pasado. En Europa no es algo del pasado; cualquier chileno llega a Europa y viaja en tren, no en otra cosa. A mí me interesa este tema, porque con el tren se repite, por un lado, la permanente y tan chilena ruptura con lo anterior, que es un paradójico rechazo al inherente peso patrimonial, y, por otro, la imposibilidad de la diversidad, que creo que es una cosa muy profunda chilena. Es la imposibilidad de convivir

resulta bastante penoso para el chileno en general. Entonces siempre quiere una fórmula. De ahí los vaivenes políticos, por ejemplo: llega un gobierno con un nuevo esquema y barre con lo anterior. Es la temible picota del chileno. Creo que aquí existe esa debilidad cultural para mirar con compasión, porque no va a haber fórmula mágica que arregle este país ni ningún país. Los procesos lentos, trabajosos, los chilenos los miran con desconfianza. En nuestra mentalidad hay una cosa muy arraigada que es arrasar con lo anterior y hay una resistencia al pasado, a lo patrimonial, porque eso apela a la propia identidad personal de la gente.

-No se trata de alta política, sino de lo que nosotros somos, de nues-

"Con el tren yo noto que vivo no sólo para viajar por un lugar, sino para el placer, para hacerme la vida grata"
(Patricio Bañados)

cia de distintas formas de vida y, en este caso concreto, distintas formas de transportarse. El hecho de reivindicar el tren no implica desear los otros medios de transporte, sino que implica aceptar y profundizar la convivencia de estas distintas formas, acorde a las necesidades y formas de vida de la gente, que no son idénticas.

González:

-Veo el elemento de intolerancia como un ingrediente de inmadurez cultural de un país que permanentemente está buscando fórmulas mágicas, porque el lento proceso que desemboca, en cualquier sociedad, en determinados éxitos (porque el éxito absoluto no va a existir para una sociedad) le

resulta bastante penoso para el chileno en general. Entonces siempre quiere una fórmula. De ahí los vaivenes políticos, por ejemplo: llega un gobierno con un nuevo esquema y barre con lo anterior. Es la temible picota del chileno. Creo que aquí existe esa debilidad cultural para mirar con compasión, porque no va a haber fórmula mágica que arregle este país ni ningún país. Los procesos lentos, trabajosos, los chilenos los miran con desconfianza. En nuestra mentalidad hay una cosa muy arraigada que es arrasar con lo anterior y hay una resistencia al pasado, a lo patrimonial, porque eso apela a la propia identidad personal de la gente.

González:

-Creo que antes de eso hay otra cosa. Lo que está detrás es una tremenda falta de cariño de sí mismo, de lo que somos, una tremenda falta de respeto que está basada en un desafecho, en un desapego. Y eso yo creo que surge de no sentir como propios los espacios públicos. Es muy difícil para nosotros comprometernos con el cuidado, con el buen trato del bien público, con lo que es el espacio de todos. Yo diría que ahí hay una falta de apego, una falta de contacto

con el espacio ciudadano. Hay un desapego que tiene que ver con un no querer: hay un descariño, un desafecho muy fuerte con lo que ha sido nuestro pasado, con lo que han sido nuestras formas y estilos de vida. Se hace difícil poder, desde la emoción, no desde la razón, construir el apego por lo que fueron nuestras formas de vida anteriores. Yo creo que esta falta de apego, esta falta de respeto a lo anterior, se plasma en tener que echar abajo cualquier forma de vestigio que no tenga que ver con la novedad, con lo que viene, lo que está bien con la moda. En determinado momento se echó abajo la estación de Pirque, que era en pequeñito como la estación Mapocho. Llegó un señor que dijo: lo que está de moda es hacer avenidas que crucen de manera obli-

conocer gente. En el interior del tren está todo hecho para el encuentro, lo que no es poco, y quiero contrastar eso con el automóvil, que niega esta posibilidad, y reivindica a lo individual e íntimo. Ferrocarriles de Chile publicó la revista En viaje durante 40 años, mes a mes, hasta 1973. Esto es muy sintomático porque representa, en esto de la sociabilidad, crear un medio de comunicación para el viajero, que permitía el ocio. El viaje en tren está muy vinculado con el ocio, con vivir una experiencia de gratuidad, porque sólo en una experiencia gratuita se puede viajar con la máxima apertura. En viaje amplía la conversación sobre Chile y abre reflexiones sobre el país, dando pie al encuentro de nuevas personas y lugares. Me gustaría que hablaran de la experiencia de Ferrocarriles del Estado en la construcción de país y en la construcción de una determinada sociabilidad.

Bañados:

-Yo me acuerdo de la revista *En viaje*. Me acuerdo de niño haberla visto en la casa, la encontraba apasionante, por razones obvias: ahí estaban todos los sueños de viaje.

González:

-La empresa Ferrocarriles del Estado llegó a ser la empresa más grande en términos de la cantidad de personas contratadas y en términos de la cantidad de inversiones que involucraba. Pero se entendía la empresa en este rol de integración: la empresa fue la que abrió los primeros grandes hoteles de turismo, y no fue solamente eso. Portillo se debe en gran parte a la existencia del tren trasandino. Se trata de una tremenda etapa del país. La obra de ingeniería más grande que se ha hecho en este país fue la construcción del *trasandino*, que cruza la cordillera de los



Estación de Curicó, Colección del Museo Histórico Nacional.

Andes a 4 mil metros de altura. El *trasandino* dejó de correr a fines de los 70, y es una obra de ingeniería brillante que está catalogada como una de las obras de ingeniería más grandes que se han hecho en el mundo. Y otro fue el viaducto del Malleco, que es maravilloso y uno no lo dimensiona. Cada pieza fue traída en barco, incluso un barco se hundió con una pieza y hubo que rehacerla en Francia. Tenemos acá un puente maravilloso, el puente ferroviario sobre el Maipo, tiene 150 años y la mantención no es mucha y es un puente que nunca ha fallado. El *trasandino*, esta gran obra, queda botado. En términos de rentabilidad es una inversión maravillosa y permitiría contar con un patrimonio vivo. Volviendo al tema que tú planteabas, Ferrocarriles, en esa visión de integración del país, indudablemente que *hizo país*. La mejor época de los trenes en Chile, que es entre 1920 y 1940, es una época esplendorosa, de la construcción de lo que hoy se entiende por Chile: era la máquina que lideraba el desarrollo del país.

Bañados:

-Respecto a la sociabilidad, además de lo que hemos dicho, el paseo de muchos pueblos chicos era la estación, no la plaza del pueblo. Se sabía que a las 7 de la tarde pasaba el expreso de Santiago, había que ver quién se bajaba, la gente se juntaba ahí. Aparte de ver quién llegaba, quién partía, ahí se establecían los vínculos sociales.

González:

-En lo que fue la integración social y cultural, Ferrocarriles hizo un aporte al país que no solamente tenía que ver con ser un medio de transporte, sino que permitió incorporación a la economía regional y nacional. Además, las externalidades que genera la empresa, la rentabilidad social, deben ser tomados en cuenta. Ha habido toda una discusión, reflejada además en un programa El Mirador, de Patricio (Bañados), porque querían cerrar el ramal Talca-Constitución. Se discutía si era necesario, que podría sustituirse por automóviles, colectivos, y mejorar las carreteras de acceso. Se levantó toda la comunidad, porque no era sólo un medio de transporte: es un medio de servicio público, un vehículo de encuentro, de cultura popular, de sociabilidad, de vínculo, de relaciones, que cumple ese pequeño ferrocarril entre Talca y Constitución, y que afortunadamente hubo sensatez para no terminar con él. Esa situación se podría multiplicar. Hoy día tenemos una gran cantidad de camiones movilizándose en la carretera, tanto en sentido longitudinal como transversal. Nosotros tenemos sub aprovechada la línea. Y si tuviéramos los ramales... El ramal de Pichilemu a San Fernando, por ejemplo, permitiría sacar toda la producción forestal de ese sector de secano costero, y eso lo hacen camiones. Y es irracional y es antieconómico no hacerlo por tren. Ló-

gicamente eso requiere una inversión. En este momento ese ramal tiene una solución "folclórica": la *ruta del vino, la ruta del tren del recuerdo*, pero esa solución debería ir acompañada de manera de habilitar ese ramal para poder sacar la producción forestal hacia San Fernando.

sino para el placer, para hacerme la vida grata. Cruzar el Canadá de Vancouver hasta Montreal, pasando las montañas rocosas, y despertar en la mañana a eso de las 8 y correr la cortinilla y ver todo nevado... ¿cómo podría describir esa situación de placer? De repente ves pasar un oso o un alce... Eso es

en Inglaterra y en Francia por su autofinanciamiento. Los trenes pocas veces se han autofinanciado. Tiene que haber un aporte estatal, pero tiene que estar dentro de una política pública matriz, en que el Estado tiene que ofrecer medios de transporte con calidad de vida, con comodidad y, sobre

se de la empresa de Ferrocarriles es la última cosa que se querría. Hemos tenido muy malos presidentes de la empresa, personas con una mirada muy inmediatista, pero creo que hoy hay una mirada distinta, más proyectiva... y en ese sentido (el Presidente Lagos se comprometió a que el tren tiene que estar el año 2005 en Puerto Montt. El tema es que la destrucción del Ferrocarriles del Estado está muy avanzada, y esa situación implica una reinversión tremendamente fuerte. El metrotrén, una experiencia exitosa, tuvo muchas críticas. Yo creo que fue una solución adecuada, se hizo con trenes dados de baja, y tienen buena calidad, aire acondicionado, música ambiental, algo pensado para el transporte público. Hay buenas señales.

¿A qué se debe la destrucción de ferrocarriles en Chile? ¿Solo a un tema económico?

González:

-Los ramales fueron los primeros en eliminarse. En un momento se quiso sacar la línea del norte, se quiso levantar. Y esto tiene que ver con favorecer a un sector, que son los gremios del rodado. Y por otro lado, en dictadura se puede hacer esto porque prácticamente están controladas todas las formas de expresión ciudadana. Era posible hacerlo. Hoy no. Si se le dice a las comunidades que se les va a quitar el tren, el nivel de presión social sería tremendo. Yo creo que hay una concomitancia de esos dos aspectos. No se puede entender lo de cortar los ramales. Se puede cortar el servicio, pero no era necesario sacar el tendido eléctrico, con todo lo que cuesta electrificar. No puede ser sólo producto de la estupidez.

uno de los placeres de la vida. ¿Por qué va uno a escuchar un concierto o a ver una obra de teatro? Por placer. Yo no lo encuentro pecaminoso. Mientras más placentera pueda ser la vida, mejor. El tren proporciona momentos de agrado que es muy difícil que se encuentren en otros medios de transporte: es imposible.

González:

-Ese placer es a lo que hoy se le llama calidad de vida. Creo que ahí está la naturaleza del concepto del viaje, del concepto de esta situación de poder disfrutar del traslado y que el traslado no sea solamente traslado. En Europa hay una cosa que no aceptarían por ningún motivo y es el estándar de muerte que nosotros tenemos en carreteras en este momento. Y esa situación tiene que ver con ese desapego que yo digo, ese desapego... Eso no sería aceptado por ninguna política pública en un estado europeo. Estamos liderando las estadísticas a nivel mundial de accidentes carreteros por buses y camiones. En relación al ocio, hay que ver el viaje no como lo llaman los ingenieros de un desplazamiento de origen y destino. Yo no quiero que me metan en esa cosificación de origen y destino. No es el desplazamiento: es el gusto de viajar. Una última cosa: el sistema ferroviario tiene grandes problemas

todo, con seguridad, algo que no cuidamos. El tren y el avión van a perdurar, eso dicen los expertos. Y en ese sentido nosotros en algún momento vamos a entenderlo. Te lo demuestra la construcción del metro hacia Puente Alto. ¿Está emplazado donde mismo existió el tren al cajón del Maipo! Lo mismo el caso del metrotrén hacia San Fernando. Se necesitan espacios para el tren. Es un patrimonio activo, no muerto. Es importante hoy día, cuando no están los recursos y no se ve la posibilidad de que esto se concrete, no perder un activo que está en una situación pasiva. Desde el gobierno militar a la fecha, prácticamente se han nombrado presidentes del directorio de Ferrocarriles a personas que no tienen ninguna tradición dentro del mundo del ferrocarril, cosa que nunca antes había ocurrido. Siempre el directorio eran personas que habían comenzado como ingenieros y habían hecho una carrera y estaban empapados de una cultura ferroviaria. Eso se cortó por una decisión política. Había que pagar una deuda política con los camioneros y los empresarios del rodado. Había que pagar un favor ya hecho: recuérdese la gran huelga de camioneros del 72. Hoy encargar-



Estación Pirque o Providencia en Plaza Baquedano, Santiago. Archivo Fotográfico de la Universidad de Chile.

Política y ferrocarril en el Chile del siglo XIX

Rafael Sagredo Baeza

La influencia del desenvolvimiento ferroviario sobre la evolución general del país a lo largo del siglo XIX fue notable. Tanto como para sostener, como lo hacen algunos autores, que "la mayor parte de los cambios ocurridos con posterioridad a 1850 en la estructura de la sociedad chilena están, de uno u otro modo, estrechamente ligados al desarrollo del ferrocarril"¹.

do. La bonanza de las rentas públicas provocada por los ingresos del salitre y, en especial, la función que éste le asignaba a los ferrocarriles como instrumento de acción del Estado, ex-

de la existencia de vías férreas y vapores a través de los cuales podía desplazarse por el territorio nacional. Si se considera que en todas sus salidas a la provincia -24 aproximadamente-

figura en la sociedad. El ritmo de construcciones ferroviarias del país no sólo le dio la oportunidad de viajar frecuentemente a la provincia con el objeto de estudiar el trazado,

La cercanía del ferrocarril al público común, la majestuosidad de su material rodante, el ritmo de vida que sus horarios impuso a las poblaciones que atravesaba, la alteración que su proximidad provocaba, la actividad que su sola existencia implicaba para las tareas productivas, de servicios y burocráticas, sin duda transformaron la vida nacional, contribuyendo a sacarla del ritmo pausado tradicional. De hecho, el viaje se transformó en una práctica más frecuente, dejó de ser un suceso extraordinario y pasó a ser parte de la cotidianeidad.

La construcción de líneas férreas estimuló el desarrollo de la ingeniería nacional y de los profesionales dedicados a ella, favoreció la formación de obreros calificados, acercó el medio rural a las novedades del mundo urbano y, por último, hizo posible la práctica de nuevas formas de hacer política como lo fueron los viajes del poder que Balmaceda protagonizó. En definitiva, el ferrocarril no sólo implicó un mejoramiento cuantitativo en muchas áreas del devenir nacional, sino que también trajo consigo una nueva visión de la vida, en algunos aspectos y casos muy diferente de la existente hasta su introducción en el país.

Gracias a los medios de transporte y comunicación en general, pero en especial al ferrocarril, en el Chile del XIX se dilató la esfera de acción pública y política

plican el fenómeno. Así, entre 1886 y 1890 se estudiaron y construyeron líneas férreas que, una vez entregadas al uso público, significaron casi duplicar los 2.522 kilómetros existentes en 1886 entre líneas públicas y privadas².

Balmaceda no sólo concibió los ferrocarriles como una herramienta para

Balmaceda utilizó en algún tramo de su recorrido, y en otros en la totalidad, el ferrocarril, se comprenderá mejor lo que afirmamos.

La disponibilidad de un transporte regular y seguro no sólo hizo posible la frecuencia de las excursiones de Balmaceda. También posibilitó que éste

iniciar los trabajos o inaugurar una línea o una obra ya concluida; también le permitió vincular su nombre, y el de las administraciones de que formó parte, a obras de ingeniería que representaban un evidente beneficio para la nación. Así lo dejan ver la mayor parte de las crónicas que daban cuenta de ellas, las cuales, además, permiten de-

ducir

Además de la importante función que los ferrocarriles cumplieron en el proceso de expansión nacional decimonónico en su calidad de medio de transporte de materias primas y productos agrícolas y, por lo tanto, de integración de la economía nacional a los mercados mundiales, ellos también influyeron en la evolución política nacional al propiciar la democratización de la sociedad como consecuencia de las facilidades en las comunicaciones que las líneas férreas hicieron posible entre las provincias, condicionar las prácticas políticas y, por ello, transformarse en un eficaz instrumento de modernización. Se puede sostener que gracias a los medios de transporte y comunicación en general, pero en especial al ferrocarril, en el Chile del siglo XIX se dilató la esfera de acción pública y política.

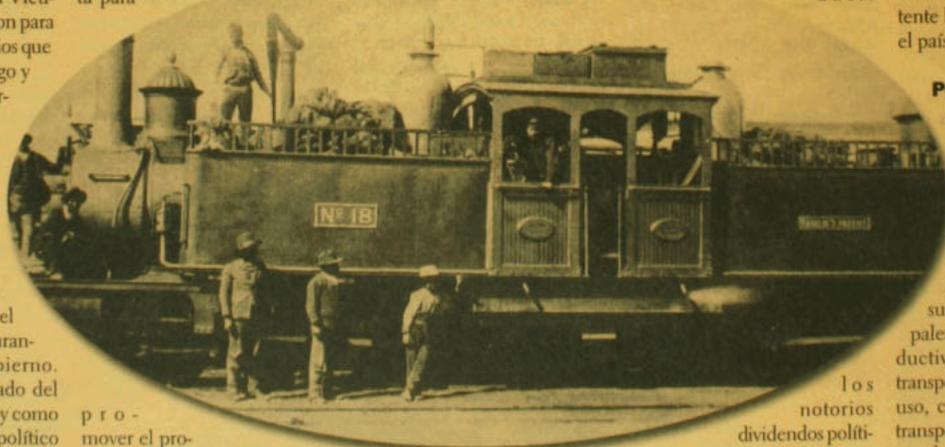
La primera manifestación evidente del uso del ferrocarril como medio para la acción política se aprecia con motivo de la campaña presidencial de 1876. Entonces, tanto el candidato oficial, Aníbal Pinto, como su contendor, Benjamín Vicuña Mackenna, lo utilizaron para desplazarse por los espacios que éste cubría entre Santiago y Concepción. Sin embargo, sería en la década de 1880, en concreto a partir de 1883 y hasta 1891, que el ferrocarril se constituyó en un privilegiado instrumento de acción política. En especial, debido al uso que José Manuel Balmaceda hizo de él durante su paso por el gobierno. Como ministro de Estado del Presidente Santa María y como Primer Mandatario, el político salió constantemente a la provincia, alcanzando a la casi totalidad del territorio entonces integrado al quehacer nacional. Consciente de la importancia de las líneas férreas, cuando Balmaceda llegó a la Presidencia, el Estado emprendió la construcción de líneas de ferrocarril a un ritmo muy acelera-

pro-mover el progreso. Además, los aprovechó como medio para desarrollar una práctica hasta entonces inédita, como lo fueron sus viajes por el país en su calidad de gobernante. Las posibilidades, frecuencia, características e itinerarios de las salidas del político a la provincia fueron resultado, justamente,

desarrollara una gran actividad en provincias, sin que haya sufrido algún tipo de contratiempo derivado de problemas en los medios que lo transportaron. Lo anterior, como es obvio, representó una ventaja que ningún gobernante antes que él disfrutó, lo cual contribuye a explicar su práctica. Pero los ferrocarriles beneficiaron también a Balmaceda en relación a la proyección de su

Por otra parte, el tren, junto con otros medios de comunicación y transporte como el telégrafo y la navegación a vapor, pero hay que recalcarlo sobre todo el ferrocarril, por la extensión de sus líneas, su proximidad a los principales centros urbanos y productivos, el volumen de sus transportes y la intensidad de su uso, constituyó un medio de transporte que consiguió integrar la geografía nacional. De norte a sur, gracias a las líneas longitudinales, y de cordillera a mar, en virtud de los numerosos ramales construidos a partir de la línea central.

En el contexto señalado, resulta esencial aquilatar la trascendencia que el ferrocarril tuvo en la concepción espacial del territorio nacional y, por ello, en el ejercicio del poder. Este medio, junto al vapor y al telégrafo, contribuyó a reducir, en térmi-



Locomotora N° 18.

¹ La afirmación está en Agustín Venturino, *Sociología chilena con comparaciones argentinas y mexicanas*, Barcelona, 1929, p. 255.

² En 1851 había en el país 81 kilómetros de líneas de ferrocarril; en 1913, éstas alcanzaban los 8.883 kilómetros, la mayor extensión ferroviaria de la historia de Chile.



Estación Central de Santiago.

Con el tren, Chile se redujo en términos del imaginario social, y la mayor parte de su territorio se puso al alcance de quienes quisieran o tuvieran que recorrerlo

nos de imaginario y concepción mental, las dimensiones físicas del país al hacer abordables zonas y áreas que antes de su existencia aparecían lejanas y, prácticamente, inaccesibles.

Ejemplo de esta evolución es la clara noción que Balmaceda tuvo del papel integrador del ferrocarril cuando afirmó:



Cabina de Estación Mapocho. Colección del Museo Histórico Nacional.

«Si la naturaleza nos dividió de la región oriental por una muralla de piedra, si el mar nos separa del mundo, ofreciéndonos una huella de comercio tan ancha y barata como el océano, debemos completar la obra de la naturaleza, unificando y extendiendo la viabilidad interior del territorio. Es la manera de substituir a nuestra voluntad las depresiones de los Andes y las relativas deficiencias de las marinas». En otra oportunidad señaló: la locomotora y sus carros de acero «abren en el valle y la montaña el surco» por donde la producciones van «a través de todas las resistencias y de las sinuosidades del suelo».

Chile, gracias al tren, se redujo en términos del imaginario social, y la mayor parte de su territorio se puso al alcance de quienes quisieran o tuvieran que recorrerlo, condicionando así la vida y el quehacer de sus habitantes. En el plano político lo dicho es evidente.

Los políticos dispusieron de amplias oportunidades para hacer proselitismo por el país gracias a la existencia de un siste-

ma de transportes que, en términos de líneas férreas, cubría desde el extremo norte hasta Collipulli, en la Araucanía y que, desde el punto de vista de la navegación, lo hubiera podido conducir hasta las regiones que hubiesen querido alcanzar. El mismo que, además, les ofreció la posibilidad de utilizar un nuevo espacio de práctica, de sociabilidad política que, convenientemente empleado, fue de gran utilidad para sus intereses y, por ello, representó un aliciente más para desplazarse a la provincia, como el caso de José Manuel Balmaceda lo demuestra.

En efecto, la trascendencia del ferrocarril en los viajes de Balmaceda no se limita sólo a facilitar y justificar los desplazamientos gubernamentales en sí, como viajes que es posible realizar porque existen los medios adecuados. Además, es preciso tener presente que el ferrocarril hizo posible que Balmaceda viajara acompañado de una comitiva, en ocasiones muy numerosa, como cuando inauguró el viaducto del Malleco en octubre de 1890.

La composición de un séquito oficial, y el efecto político que su existencia producía en los lugares recorridos y en el país en general gracias a la prensa, fue posible debido a la existencia de un medio de transporte masivo, al cual sólo bastaba sumarle o restarle carros para adecuarlo a las necesidades del gobernante y de sus acompañantes.

El tren favoreció también el arribo de sujetos provenientes de provincias que no estaban incluidas en el destino definitivo de la comitiva oficial. El hecho señalado, al cooperar en el traslado de personas, benefició muchas de las visitas de Balmaceda al dotarlas de un marco de público, con todo el ambiente que ello implica, que sin el ferrocarril hubiera sido muy difícil de lograr. Más aún, el simple hecho de que en ocasiones la autoridad local dispusiera gratuitamente de «más trenes extraordinarios para ir a recibir al honorable señor», o con «motivo de la inauguración oficial de los trabajos del ferrocarril», sin duda, contribuyó a mejorar en términos de imagen los actos organizados con motivo de la presencia del gobernante.

Resulta así que para Balmaceda y sus colaboradores los medios de transporte no fueron un asunto insignificante, y que respecto de ellos siempre hubo preocupación.

La atención del Presidente se comprenderá mejor si se

considera la gran cantidad de viajes que realizó, la extensión de algunos de ellos y, sostenemos, el sentido de autoridad y dignidad que Balmaceda tuvo de la institución Presidencia de la República. Todo ello lo llevó a utilizar medios de transportes especiales con una frecuencia y de una forma inédita para su época, a veces con un gran desembolso para el erario público como, en más de una ocasión, se lo enrostraron sus críticos. Favoreció el uso que Balmaceda dio al ferrocarril el que el arribo del tren gubernamental siempre fue visto como un hecho especial, como una situación digna de apreciarse, no sólo por las personalidades que éste transportaba, sino también por el espectáculo a que daba lugar.

La visión del convoy adornado con banderas chilenas en medio del humo de la locomotora y del sonido característico de un tren en movimiento, junto a los vivas y aclamaciones del público y los sonos de la canción nacional interpretada por la respectiva banda, motivaron sensaciones que los sentidos de los asistentes captaron de múltiples maneras, todas ellas perdurables. De esta forma, el desenvolvimiento ferroviario en el país, y la mística que éste provocó, también fueron aprovechados por Balmaceda.

Rafael Sagredo es historiador, académico del Instituto de Historia de la Universidad Católica de Chile e investigador de la DIBAM.

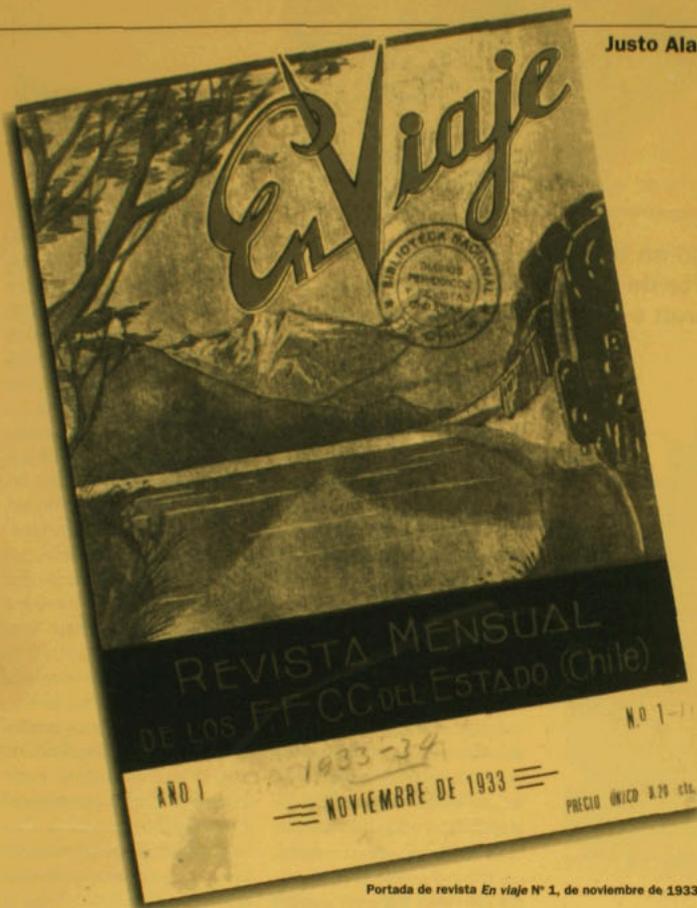


Estación de Talagante. Colección de Pablo Moraga Feliú.

En viaje

La revista del tren

Justo Alarcón



Portada de revista *En viaje* N° 1, de noviembre de 1933.

La revista de Ferrocarriles del Estado, en cuarenta años, y mes a mes, de aparición ininterrumpida, se transformó en una publicación de inestimable valor patrimonial.

extranjeros, proporcionando itinerarios de trenes, horarios, tarifas, precios de custodia de equipajes, de servicios de cafetería, de camas altas y bajas, etcétera. Los primeros números bordeaban las 50 páginas, pero en pocos años creció y, en épocas de esplendor, llegó a sobrepasar las 200. En julio de 1973 desapareció con el número 470. Ignorada víctima del golpe militar, así desaparecieron sus 40 años de vida.

Desde sus comienzos, *En viaje* manifiesta preocupación por lo formal: páginas con texto e ilustraciones en colores sepías, violetas, verdes, azulinos; hermosas viñetas y hojas insertas con propagandas en colores. En sus cuarenta años de vida, es un ejemplo del desarrollo del diseño, de la gráfica, de la publicidad y de la fotografía en Chile. Baltazar Robles, uno de sus fotógrafos estables, retrató ciudades, pueblitos, rincones y personajes de Chile. Su archivo fue famoso por ser la más completa colección chilena de fotografías de escritores, políticos y sindicalistas.

Hacia los años cuarenta dos directores sucesivos, ambos poetas, Washington Espejo y Carlos Barella, remozaron *En viaje*, poniéndola a la altura de los principales magazines de América. Por su excelente contenido, adquirió prestigio, transformándose en un gran compañero de viaje para los

medio de información sobre el país.

En 1953 se hace cargo de la dirección de la revista don Manuel Jofré, quien le da un nuevo impulso, abriendo mayor espacio a la cultura y el arte. Edita números monográficos dedicados a Valdivia, Osorno, Punta Arenas, Concepción, Talca, Termas de Chile, el Mundial de 1962, arte popular chileno, Premios Nobel de Literatura. Logró que las colaboraciones fuesen bien remuneradas, de manera que numerosos escritores consagrados escribieron constantemente en ella: Francisco Coloane, Augusto D'Halmar, Jaime Eyzaguirre, Nicomedes Guzmán, Juan Marín, Juan Uribe Echevarría, Daniel de la Vega, Sady Zañartu. Sobresalen series de artículos de viaje de Luis Durand y Manuel Rojas; crítica literaria de David Perry Barnes ("Pizarra de libros") y Olga Arratia ("Glosario artístico" y "Libros"); y secciones como "Memorias del teatro chileno", de Antonio Acevedo Hernández, "Geografía religiosa de Chile" de Oreste Plath, "Premios Nacionales de Literatura" de Miguel A. Díaz, "Diccionario de autores de la literatura chilena", de Claudio Solar, "Sintesis botánica de Chile", de Roberto Montandón, "Breve historia de la plástica chilena", de Alfredo Aliaga Santos, o "Pintores chilenos" de Ricardo Bindis.

También dio espacio a los poetas y narradores que iban surgiendo. En sus páginas han quedado las primeras composiciones de Miguel Arteche, Efraín Barquero, Juan Cámeron, Rolando Cárdenas, Poli Délano, Edilberto Domarchi, Jaime Gómez Rogers (Jonás), Sergio Hernández, Fernando Jerez, Omar Lara, Hernán Lavín Cerda, Enrique Lihn, Diego Maquieira, Gonzalo Millán, Marino Muñoz Lagos,

Servicio Marítimo, una flota de nueve naves entre las que todavía se recuerdan los vapores Puyehue, Alondra y Viña del Mar. Claramente la política de Ferrocarriles del Estado se insertaba en el concepto de "hacer país", al tiempo que ejercía la función de una verdadera Secretaría Nacional de Turismo.

También incursionó en terrenos más intelectuales. Durante un tiempo circuló un "vagón cultural", con seis fun-

naban millones de boletos de cartón, folletos de turismo, cartillas de pesca, calendarios, afiches, las famosas *Guías Turísticas*, con textos de Oreste Plath y excelentes mapas regionales... y la revista *En viaje*.

Las primeras palabras de su primer editorial afirman: "Viajar no sólo requiere comodidades materiales para que constituya un placer. Al confort, a la buena atención, a esa serie de condiciones que hacen que el viajero se sienta en

Por su excelente contenido, adquirió prestigio, transformándose en un gran compañero de viaje para los pasajeros

cionarios que daban charlas, prestaban libros o exhibían cortometrajes. Así, en 1941 la empresa construyó un edificio de cinco pisos exclusivamente, para crear los Talleres Gráficos de los Ferrocarriles del Estado, en ese momento, una de las imprentas más grandes de Chile, donde se confeccionaban

un vagón 'como en su propia casa' o mejor que en su propia casa, hay que añadir bienestar y regocijo espiritual". Así es como la revista comenzó a publicarse mensualmente desde noviembre de 1933 para ser el instrumento de difusión de la empresa y del turismo, dando a conocer el país a chilenos y

pasajeros. Desde entonces se vendía masivamente en estaciones, kioscos de diarios, librerías y en los mismos vagones en movimiento junto con la "Malta, Bilz y Pilsener". También circuló bastante en el extranjero a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, que la difundió como



Portada de Santiago Nattino para *En viaje* N° 233, de marzo de 1953.

En sus cuarenta años de vida, es un ejemplo de desarrollo del diseño, de la gráfica, de la publicidad y de la fotografía en Chile

Floridor Pérez, Jaime Quezada, Waldo Rojas, Federico Schopf, Jorge Teillier y Enrique Valdés, entre otros. La revista puso énfasis en la geografía e historia nacionales

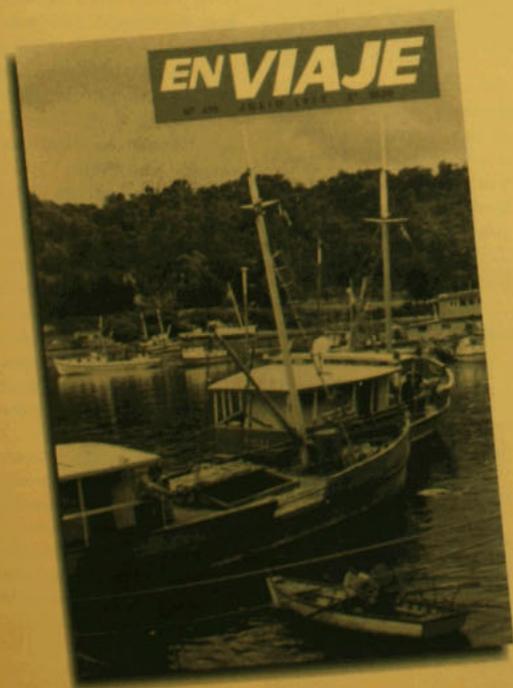
y en literatura chilena, publicando un cuento en cada número y dedicó espacio a temas curiosos, raros o difíciles de encontrar: afiches, anagramas, ascensores, bandidos,

brindis, cafés, calles, caricaturas, cementerios, circos, ciudades extintas, curanderos, fantasmas, onas (selknam), peleas de gallos, radio nacional, sirenas, smog y vida nocturna de Santiago (durante años publicó una columna titulada "Candilejas").

Como numerosos investigadores habían dedicado extenuantes jornadas a revisar la revista completa, número por número y hoja por hoja buscando información, en 1995, junto a un equipo de documentalistas, publicamos el *Índice General de la Revista En Viaje*, financiado por Fondart, Fondo Nacional del Libro y Fondo Barros Arana de la DIBAM, el cual permite ordenar y recuperar su contenido.

Aún hoy es posible encontrar números sueltos en mercados persas y ferias libres, los que son hojeados por nostálgicos paseantes que terminan comprándolos por algún secreto motivo, claro indicio de que la revista todavía no ha perdido interés.

Justo Alarcón, es investigador de la Biblioteca Nacional.



Último número de la revista *En viaje*, de julio de 1973.

En viaje

Año I Noviembre de 1933 N° 1

Editorial

Una revista para los que viajan

Viajar no sólo requiere comodidades materiales para que constituya un placer. Al confort, a la buena atención, a esa serie de condiciones que hacen que el viajero se sienta en un vagón "como en su propia casa" o mejor que en su propia casa, hay que añadir bienestar y regocijo espiritual.

Nunca, como cuando se viaja, el espíritu está más dispuesto a nutrirse de sensaciones halagadoras. Goza el espíritu ante la rápida sucesión del paisaje que se tiene ante nuestros ojos; ante la cascada de agua que se precipita por las laderas; ante la carrera del río que juguetea por entre el lecho pedregoso; cuando el convoy atraviesa un puente elevado; cuando abandona la lóbreguez del túnel y se recibe, de nuevo, la caricia de la luz solar. Todo ello regocija y expande el espíritu del viajero.

Pero no sólo hay que ofrecerle al que viaja esa sensación de la Naturaleza. Es preciso darle también amabilidad a la mente.

¿Qué mejor manera de hacer agradable un viaje que obsequiarle a la mente lectura instructiva y regocijada? La lectura, a la vez que nutre el espíritu, aliviana la mente de las preocupaciones de la vida diaria. En los tiempos actuales, leer es una necesidad como comer y vestir. No puede prescindirse del libro, de la revista o del diario, como una necesidad o como una distracción.

Si aún en medio de los afanes cotidianos, se destinan algunos minutos para leer, con mayor razón habrá que aprovechar las horas de viaje para distraer el espíritu y restar preocupaciones a la mente. Una buena lectura resulta siempre una incomparable compañera de viaje. Así lo comprende la Empresa de los FF.CC. del Estado al dar publicidad a esta Revista que, no obstante su limitado formato, se propone ser una amable amiga del viajero.

Es esta publicación, por lo demás, parte de la modernización de nuestros servicios ferroviarios quienes, cada día, logran mayor favor del público.

La Empresa no se satisface con movilizar al viajero de un punto a otro, simplemente. Quiere rodearlo de cuantas comodidades sean posibles para que el trayecto se convierta en un placer.

Modernización del servicio no sólo consiste en este coche amplio, ventilado y confortable en que el viajero va instalado; no sólo consiste en la atención correcta y oportuna del personal; en el costo económico del pasaje; en el cómodo dormitorio, en el amplio comedor o en el elegante coche salón. Modernización es también dar al que viaja, junto con las comodidades materiales, regocijo para su espíritu por medio de la lectura chispeante, amena e instructiva que haga más insensible la ausencia de la familia o la distancia por recorrer.

En estas páginas encontrará el lector el cuento ágil, el relato de aventuras sensacionales, la información de actualidad sobre temas generales, la noticia sobre servicios ferroviarios, las indicaciones útiles al turista, al industrial y comerciante, el programa de una excursión, todo aquello, en suma, que le haga agradables las horas que debe permanecer sobre la línea férrea.

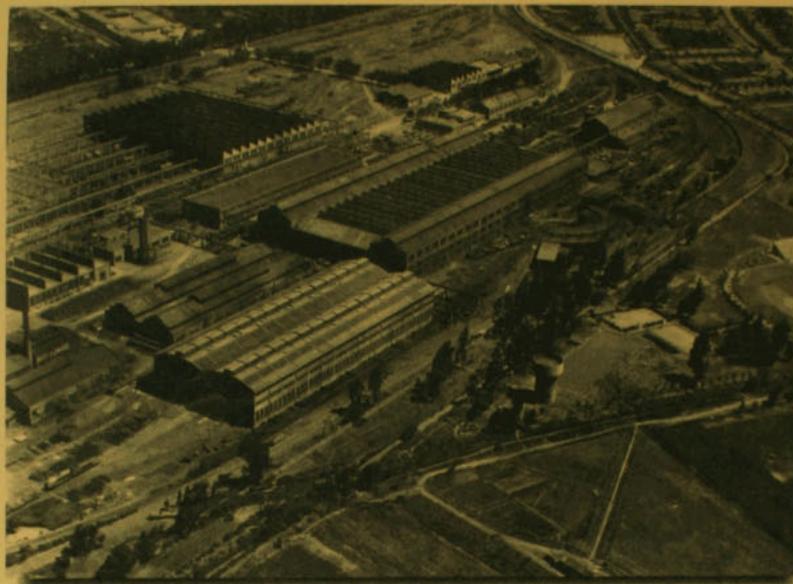
Si esto lo consigue la Empresa, con la publicación de estas páginas, se sentirá recompensada del sacrificio que le significa y que lo realiza gustosamente en el deseo de servir mejor al público viajero.

Esta Revista se expenderá al público al precio de 20 centavos, cantidad ínfima en relación con su valor intrínseco y con el esfuerzo que entraña su publicación. Al cobrar este precio tan módico, se persigue solamente crear mayor interés de parte del distribuidor y del público alrededor de esta publicación.

Maestranza de noche

David Ponce

La hora del ocaso está cumplida para la vieja Maestranza de San Bernardo, alguna vez centro de la industria ferrocarrilera chilena. Lo que queda de ella hoy es ruina: mañana será museo y mall.



Maestranza Central de San Bernardo, fotografía de Víctor Valencia.

La silueta imponente de una nave varada en el horizonte parece custodiar desde el pasado los jardines, casas y avenidas del conjunto habitacional Maestranza Sur en San Bernardo. Ha estado aquí por ochenta años, como una inmensa catedral abandonada. Es el pabellón central de la vieja Maestranza de San Bernardo. -Aquí va a estar el shopping, sonríe con alguna sorna el guardia de turno esta tarde soleada en la entrada del pabellón. Según los planes de la constructora a cargo, en dos años el edificio albergará un centro comercial, y un museo ferroviario y unas multicanchas techadas serán instalados en los viejos talleres de Calderería y Herrería. -Pero tiene que ir a ver el bodegón de al lado. Ahí sí que impresiona entrar -ecomienda el guardia, señalando al frente. Otro pabellón espera ahí su turno para morir. Es un sobreviviente: a su alrededor, todo el resto de la Maestranza ya ha sido demolido.

Levantada en esta ciudad a dieciséis kilómetros al sur de Santiago, la Maestranza de San Bernardo fue inaugurada en 1920 con dieciocho talleres y 47 hectáreas: la más grande de Sudamérica. -Cuando yo llegué aún era el auge de las máquinas a vapor. En ese tiempo reparábamos 22 locomotoras mensuales. Salía una locomotora diaria -dice Reynaldo Flores, sambernardino y jubilado ferroviario. La Maestranza era el centro de reparación de las locomotoras a vapor, en una era en que rodaban por Chile más de mil máquinas de diversos tipos, inglesas las primeras, y luego alemanas, estadounidenses o japonesas. Hijo de ferroviario, Reynaldo Flores tiene 65 años, trabajó aquí entre 1955 y 1983 como uno de los mil novecientos obreros que llegaron a operar entre los años 40 y los 60, además de un contingente de empleados y técnicos que elevaba la cifra sobre los dos mil: una mayoría de santiaguinos y una fracción de sambernardinos que vinculaba a la ciudad con la usina. -Cuando pagaba Maestranza todo el mundo tenía plata aquí

en San Bernardo. Hasta las monjas del hospital iban a pedir plata -recuerda Flores. -El comercio vivía de lo que ganaban los ferroviarios -coincide Manuel Rodríguez, hijo y nieto de ferroviario, tras el escritorio que ocupa hace seis años como presidente de la Unión de Ferroviarios, Jubilados y Montepiadas del ex Consejo Maestranza Central, más conocida como el Círculo de Ferroviarios Jubilados, que reúne a 730 socios y socias. **Antecesora de la usina fue** la Maestranza de Concepción. -De allá se trajo personal especializado con sus familias y se

nardo Central. Este es uno de los cuatro clubes que Ferrocarriles del Estado llegó a subsidiar, junto a Ferroviarios (heredero de Ferrobádminton) y los aún existentes Trasandino de los Andes y Fernández Vial de Concepción. -Maestranza Central partió como amateur, pero empezó a contratar futbolistas, a argentinos como Balza, De Angelo, Coretti, Campana -recuerda Flores. Cambió el nombre a San Bernardo Central para que la ciudad se vaciara a apoyar al equipo. Hubo jugadores muy buenos de Maestranza, netamente ferroviarios -agrega Rodríguez, y pasa lista: Luis Co-

nejo González, el Mono Cid, el Paparrucha Gallardo, el Canuto Aguilera, el Gitano Santelices, el Turco Satt, el Indio Verdejo, el Narigón Barreira o El Señor Romero, bautizado en honor a sus notables modales. Carlos Gorguerino era el Gringo y Manuel Soto, el Huaso. El Huatravo Gallardo construyó un callejón alejado a la línea férrea que lleva su apodo. Evaristo Hernández, el Paco Hernández, debe su nombre a su oficio de guardia y su pasado de carabinero, y Orlando Salazar, el Nailon, a su palidez y flaqueza. El Flor de Té era llamado según su muletila favorita; el Cara de Puta por

“Aquí va a estar el shopping”, sonríe con alguna sorna el guardia de turno

crear las poblaciones en San Bernardo -dice, aludiendo a barrios y poblaciones como la Sur, Balmaceda o Ernesto Merino Segura, más conocida como La Lata. Aún existe el Gimnasio Ferroviario que data de 1947, y el equipo Maestranza Central, iniciado por trabajadores de la usina hacia 1928, llevó su camiseta albinegra a la segunda división del fútbol local bajo el nombre de San Ber-

pucha Cabrera, que había jugado en Audax; Abilio Laucha Hidalgo o Rodolfo Collao, operario del taller Tender que tras jubilar siguió a la cabeza del club hasta su muerte, hace dos años. **La lista de Rodríguez da** cuenta además del folklore de sobrenombres de la población ferroviaria. En la Maestranza laboraron el Pijo Blanco, el Co-

la finura de sus rasgos, el Pico de Oro por los finos rasgos de sus hijos y el Poto Redondo por motivos del todo misteriosos. **Los operarios solían em**plear sus pases libres de Ferrocarriles del Estado para ir en tren de vacaciones o luna de miel, participaban en las fiestas familiares que cada taller organizaba los días 17 de septiembre y pertenecían al sindicato

y por su intermedio a la CUT. -El movimiento gremial era muy unido -recuerda Manuel Rodríguez, dirigente socialista desde su juventud y uno de los primeros exonerados de la usina tras el golpe de Estado en 1973. Otros compañeros tuvieron peor suerte: el 6 de octubre de ese año once obreros ferroviarios fueron fusilados sin juicio previo por militares en el cerro Chena. Y si para Reynaldo Flores el ocaso de la Maestranza comenzó con la llegada de las locomotoras Diesel y luego las máquinas eléctricas, para Rodríguez el problema es más reciente. -La política económica del gobierno militar favoreció al particular, primero por la huelga de los camioneros, después se fueron creando nuevas flotas de buses -dice el dirigente. Cuando Flores jubiló de la empresa, en 1983, no quedaban allí más de trescientos obreros, y la Maestranza de San Bernardo cerraría sus portones para siempre cinco años más tarde.

Grandes paneles anuncian hoy las casas del conjunto habitacional Maestranza Sur. Cerca, en la plazoleta de la vieja estación de San Bernardo, una placa del sindicato ferroviario recuerda a Alfredo Acevedo, Roberto Ávila, Raúl Castro, Hernán Chamorro, Manuel González, José Morales, Adiel Monsalves, Arturo Koyck, Pedro Oyarzún, Joel Silva y Ramón Vivanco, los obreros asesinados en 1973. Y unas cuadras más al sur, un último pabellón espera la hora de la demolición. El techo, una mole de concreto con el característico relieve en zigzag de una vieja usina, yace en el suelo como víctima de un bombardeo, y el viento filtra una música hecha del ruido de miles de vidrios rotos golpeando sus oxidados marcos metálicos. -Yo llevo más un año trabajando aquí y todavía me impresiona ir a ese lado -dice el guardia, ya solitario mientras cae la tarde. -A veces se oyen adentro ruidos como de alguien martillando fierros: ruido de gente trabajando, así, al lado tuyo. Pero no hay nadie.

David Ponce es periodista; nació en San Bernardo.

Bibliotrén Estación Biblioteca Nacional

Margarita Pereira

El lunes 23 de abril se inaugurará, en los jardines de la Biblioteca Nacional, el segundo *Bibliotrén* de nuestro país. La iniciativa tiene su versión análoga en Talca: un vagón de metal cargado de libros instalado en la Alameda de la ciudad desde 1997. Este proyecto es parte de las actividades que desde 1993 está realizando la DIBAM para promover el placer de la lectura.

en sus rieles. Es así como la elección de un tren como soporte del libro sólo subraya una relación que siempre ha sido estrecha y que se extiende en el viaje. El vagón, de 14 metros de largo por 3 de ancho, con capacidad para unas cincuenta personas, tendrá

alrededor de 3.000 libros y, otro placer, contará con una cafetería de modo de permitir la lectura tomándose un café a bordo. Dar libertad a los lectores para manipular los libros en el vagón-biblioteca o pedirlos en préstamo es la propuesta de Bibliotecas Pú-

blicas -la institución de la DIBAM responsable del proyecto-, para poder ampliar el espectro de los usuarios. Así, además de leer, quienes suban al Bibliotrén podrán participar de diversas actividades culturales: recitales poéticos y musicales, cine, etcétera.

"Llegar a las personas con un libro" ha sido el lema de la Coordinación de Proyectos de Bibliotecas Públicas desde que, en 1993, comenzaron a desplegar la imaginación para hacer efectiva esta iniciativa y este sueño. El asunto es que el libro llegue y sea leído. Una fotocamé y constancia de dirección bastan para tener el pasaporte-credencial, llave para ingresar al mundo de los libros en Bibliotrén. Se trata de que todos puedan probar el maravilloso viaje que da la lectura, la excelsa emoción que provoca sumergirse en el universo de las letras impresas en papel.

Este vagón de madera varado en la Biblioteca Nacional será un punto cultural visible de la ciudad en un edificio que es patrimonio de todos y en el que, por su naturaleza, se conserva la memoria impresa de nuestro país. Así, personas desde 0 a 99 años, podrán acceder a esa memoria, acceder a los libros y a la lectura. Sin solemnidad. Ahí están los libros al alcance de la mano. Bibliotrén, además de hacer *sacar del subterráneo* el proyecto de Bibliómetro, va a intentar el sueño de democratizar el libro. Que sea un feliz tropiezo en las vidas cotidianas. La lectura es esparcimiento y con este soporte ferroviario se quiere recordar a viva voz que se trata de una actividad propia de la vida pública y ciudadana.

Todo está listo para la partida. El pitazo está a punto de sonar. La restauración del vagón, a cargo de la empresa Garrido Söhrens, ya está en marcha. Ésta permitirá que el carro se adapte a las diferentes necesidades: biblioteca, cafetería, sala de poesía, de recitales, de música. Los libros, protegidos electrónicamente, facilitarán la manipulación de los visitantes, provocando el reiterado suceso de que la Biblioteca se proyecte a la comunidad. Desde ahora, la nueva estación "Biblioteca Nacional" se incorpora al paisaje céntrico de Santiago como una parada más, parte de nuestro patrimonio cultural, a la que todos están invitados.

Margarita Pereira es periodista y profesora de Literatura.



Tornamesa en Estación de Villarrica, Colección de Pablo Moraga Feliló.

A no dudar: este vagón de madera, varado en la Biblioteca Nacional, será un punto cultural visible en medio de la ciudad

Para que los libros lleguen a puerto

(Iniciativas emprendidas por Bibliotecas Públicas de la DIBAM)

- **El casero del libro.** En Huechuraba (Santiago) se presta libros, entre tomates y papas, en las ferias libres.
- **Fonolibro,** en Curicó: basta llamar y el libro llega al domicilio.
- **Dibamóviles:** tres buses que llevan libros y actividades culturales a sectores carentes.
- **Bibliómetros:** centros de préstamos en siete estaciones del Metro urbano.
- **Bibliobús:** transportan colecciones a zonas apartadas, Coyhaique por ejemplo
- **Cajas viajeras** que transportan libros a poblaciones de extrema pobreza.
- **Kioscos** en Valparaíso. En cerros Rocuant, Rodelillo y Esperanza.
- **Bibliotecas vecinales.**
- **Bibliolancha** desde Quemchi a las islas de Chiloé.
- **El carrito del libro** (El Salvador, Tercera Región).
- **El mensajero del libro** (Chañaral, Tercera Región).
- **La bibliocicleta amarilla** (Freire, Novena Región).
- **El cartero del libro** (La Serena, Cuarta Región).
- **Bibliotrén** en Talca.

Trasladar un vagón de tren a los jardines de la Biblioteca Nacional no es tarea fácil ni menos un hecho fortuito. Tren y libro han estado estrechamente vinculados no sólo en la literatura, sino en la posibilidad que permite el transporte ferroviario a viajeros y a lectores empedernidos de tener un espacio para desplegar al unísono estos dos placeres: el viaje y la lectura. Asimismo, éste posibilita el ocio, en un tiempo que es viaje en cuanto a traslado, pero también viaje interno (hacia uno mismo) y hacia los mundos ficticios o reales que permite la lectura. Todo esto se vincula con el tiempo del tren. La cadencia. El sosiego. El tiempo dilatado.

Nombrados estos beneficios, una buena noticia: dentro de poco los santiaguinos contaremos con un vagón de tren (de madera de pino oregón y roble), instalado en pleno centro de Santiago, frente a la calle Mac Iver, con toda su imponente presencia, concretamente en el jardín de la Biblioteca Nacional. Desde allí se podrá viajar a través de la lectura hacia esos mundos que reales e imaginarios.

El traslado del carro desde el puerto de Ventanas (Quinta Región) hasta los jardines de la céntrica y capitalina Biblioteca Nacional no fue poca cosa. Antes de introducir el pesado artefacto a su lugar de destino y así completar la faena, debió hacerse una parada en la mitad de la Alameda, pudiéndose vislumbrar entonces el espectáculo de la permanencia de un tren en medio de la gran avenida principal. Era madrugadora, eso sí, y con pocos testigos, quienes en todo caso nunca olvidarán un periplo que recordó a la locura amazónica emprendida por Fitzcarraldo de intentar hacer viajar un barco por el territorio de un cerro. Este artefacto, de naturaleza móvil, permitirá acceder en su detención a viajes múltiples. Llevará a los lectores a diversos lugares y a distintos mundos posibles. Y he aquí la paradoja: en ese viaje el tren no se moverá, quedará anclado

Viaje por la República Carrilana (de Tiltill a Los Loros)

Benjamín Vicuña Mackenna

Benjamín Vicuña Mackenna hizo el viaje entre Tiltill y Los Loros, hurgando con lupa como se terminaba el trazado férreo entre Santiago y Valparaíso. Pero no se quedó en ello: escribió, a modo de carta a su amigo Guillermo Matta Melón, fechada el 21 de enero de 1863, una extensa crónica de ruta, de la cual ahora presentamos extractos. Reunidos bajo el rótulo de *Viaje por la República Carrilana*, los textos son un notable y agudo registro de la construcción de la vía férrea.

El tren Santiago-Valparaíso se habría de inaugurar sólo unos pocos meses después.

la provincia de Aconcagua, por un espacio de más de veinte millas inglesas. Y vamos a dar un rápido trasunto de nuestra amenísima excursión por todo su territorio para que aun los más poltrones de nuestros amigos de Santiago lean en "El

se termina el elegante y sólido puente de hierro que cruza el río. Otros diez minutos, y el maquinista, como un experto amansador que hubiese soltado la brida por la llanura a un indómito potro y lo detuviese de súbito, moviendo sólo con

puerta del valle de Aconcagua. En efecto, apenas deja el tren las dos puntillas del cerro de Renca, que ha ido rebanando enérgicamente, se entra en las dilatadas y áridas planicies de Colina y Batuco, en las que no se ve, como en la línea del sur,

Mi querido amigo:

Apenas sospecharás tú, que después de habernos separado antes de ayer a la sombra de nuestra grata Alameda, te escriba hoy al pie de la sierra de Curichilongo, cuarenta leguas al norte de la capital. Pero tu asombro será mayor cuando sepas que, sin salir de Chile, en este espacio de cuarenta y ocho horas, haya hecho un viaje por un país enteramente desconocido a los pacíficos habitantes de Santiago del Nuevo extremo.

¡Y qué país! Un territorio extenso, brotado como por sortilegio entre valles y montañas, a la manera de aquella isla que fue a visitar la "Esmeralda" en las dereceras de Copiapó y que

sin duda había descubierto algún capitán inglés, mirando al horizonte al través de su espeso vaso de grog...

Pero el país de que yo te hablo no tiene nada de fantástico ni inverosímil: es una comarca que cuenta más pueblos que la que se extiende del Mapocho al Maule, que numera más habitantes que ninguna de nuestras ciudades de segundo orden, que tiene leyes hábitos y códigos especiales y, por último, un rey o potentado independiente que,

nómada como sus pobladores, anda en alas del rayo gobernando a sus súbditos y obrando prodigios. Este país que acabamos de recorrer a lomo de caballo y que hemos llamado democráticamente *República Carrilana*, como otros llaman San Marino a la de Italia y Andorra la de los Pirineos (y que a fe juntas ambas no son mayores que la nuestra), se extiende desde la quebrada de Tiltill, en la provincia de Santiago, hasta el desfiladero de los Loros, en

Mercurio", a la sombra de las higueras y parrones, algo de lo que es y será el camino fierro que va a hacer de Valparaíso (con perdón de sus cultos hijos) un suburbio de Santiago, y a meter un brazo de mar (con espanto de clérigos y beatas) por las alamedas de Matucana y Las Delicias.

IV

En pocos minutos el tren se detuvo en la orilla del Mapocho y pudimos observar la extraordinaria actividad con que

un dedo el muelle del vapor, contuvo otra vez ese fogoso monstruo que parece ir tragando la distancia con sus alas de fierro y de fuego. Habíamos recorrido la vega del río, en el primer arranque del tren, y en esta segunda jornada atravesamos los marchitos y terrosos frutillares de Renca, únicos sitios que ofrecen a la vista alguna amenidad de vegetación y cultivo a los ojos del viajero desde las puertas de la capital hasta el túnel de Los Loros, que desde hoy va a ser la

ni árboles, ni animales, ni pintorescos caseríos, sino tierras salitrosas y tostadas que en lugar de la olorosa alfalfa sustentan sólo pastos débiles y enfermizos. La línea, en esa parte, corre recta como una flecha por espacio de cinco leguas hasta el pie del portezuelo de Polpaico y no se divisa más objeto en el horizonte, interrumpiendo la monotonía de estos lugares, que la tradicional alameda de Colina o "de los Pintos", una de cuyas ramificaciones corta el tren por el centro.

La ascensión del aplastado portezuelo de Polpaico no es difícil ni ha sido tampoco costosa en su construcción, notándose sólo dos o tres cortes de alguna profundidad. Sin embargo, la máquina que nos conducía era demasiado pequeña para arrastrar tras sí todo el tren, y tuvo que fraccionarse éste en tres porciones, que sucesivamente fue conduciendo hasta la altura. La máquina *Porvenir* nos aguardaba en la cima como un caballo de remuda; pero la *Mapocho* desdobló su auxilio y seguimos felizmente con ella hasta bajar el declive opuesto.

VI

Apenas habíamos andado unas pocas cuadras desde que montamos a caballo en la punta del Cobre, mis ojos se fijaron en una pequeña eminencia, que la línea férrea besa con sus rieles y durmientes. Era aquel un sitio sagrado, antiguo cementerio de los indígenas del estrecho pero rico ya urífero valle de Tiltill, cuyas *Ancubiñas*, o tumbas en forma de montículos, son tan familiares a todos los que vivimos desde niños al norte del Mapocho.

Mas yo buscaba entre aquellas oscuras tumbas una tumba ilustre, cavada por un funesto acaso en aquel distante osario; buscaba el ara de un gran martirio, sombra y dolor de nuestra historia. Ahí, el 26 de mayo de 1818, al caer la noche, la

bala del asesino Navarro traspasó el cuello del inmortal *Manuel Rodríguez*, víctima de su propia grandeza. Hacía muchos años que yo conocía este lugar; pero el solitario y tradicional maitén que le daba sombra y con ella cierta triste solemnidad, ha desaparecido bajo el hacha o en el fogón de los carrilanos. Queda sólo el anfiteatro de *Ancubiñas*, de las que pueden contarse 25 a 30, en el espacio de 50 a 60 varas, y se mantienen intactas, excepto unas pocas que a he-



Estación de Llay-Llay, fotografía de Oscar Guzmán.



Estación Central de Santiago, Colección del Museo Histórico Nacional.

cho cavar Mr.Keith, sacando algunos cadáveres y piezas de loza, curiosamente pintadas, que vi más tarde.

Como el camino de fierro pasa en esta parte por el centro de la antigua vía y al pie mismo de las *Ancubiñas*, vino seme a la mente la idea de que sería un pensamiento simpático para todos, el levantar un monumento expiatorio a los manes de aquel ilustre chileno. Consulté la idea a mis dos compañeros, y ambos la acogieron en el acto con entusiasmo, ofreciéndose generosamente el señor Keith a construir a sus expensas una pirámide de granito en aquel sitio y el señor Ovalle a costear la plancha de mármol o de bronce que debe llevar la inscripción apropiada al monumento. A mí me ha cabido sólo la liviana contribución de redactar la última.

Si hay dos cosas en Chile que no se parecen en nada, son sin duda el *Proyecto* de una cosa y la cosa misma. Pero para ciertos caracteres el pensamiento y el hecho son un solo acto. Así, debes dar tú por hecho el monumento de Manuel Rodríguez. Mr. Keith me mostró los hermosos trozos de granito que iba a emplear en la construcción y yo, desde

luego, por encargo del señor Ovalle, te pido hagas esculpir al mismo inteligente grabador que trabajó la plancha de bronce de la estatua de Freire, otra de iguales dimensiones para Rodríguez. Te cedo también con el mayor gusto, aunque no sin un poco de envidia, el honor de hacer esto en hermosos versos, y te será grato que el viajero, mas justiciero y menos necio que tus críticos, distraiga la fatiga del viaje leyendo alguna vez tus ardientes sentencias. Hemos convenido con el señor Keith en que el 26 de mayo

que aguardan, como él, su apoteosis".

XI

Al salir de la quebrada de San Ramón, sobre las mesetas de Rungue y de Rutal, que corren directamente hacia el oriente, encontramos un carruaje que el señor Ovalle había hecho adelantarse desde el día anterior hasta aquel punto; y echando sobre sus blandos cojines nuestras no poco maltraídas máquinas, fuimos otra vez a reposarnos a corta distancia en la faena de Colo.

"No sin razón hemos llamado República Carrilana la vía que hemos recorrido entre Tiltit y Llay-Llay, porque de distancia en distancia íbamos encontrando estas faenas"

próximo iremos en un tren especial a hacer la inauguración de esta modesta y póstuma tumba del héroe. Con que, ¡manos a la obra! Y entonces se cumplirá lo que tu mismo escribiste, como una profecía al trazar la vida de aquel hombre extraordinario. "Si su cuerpo yace en ignorada tumba, que su memoria viva ensalzada entre sus compañeros de armas,

No sin razón hemos llamado "República Carrilana" la vía que hemos recorrido entre Tiltit y Llay-Llay, porque de distancia en distancia íbamos encontrando estas faenas, o estados federales donde éramos tratados con toda la cordialidad de enviados de una nación amiga. Hízonos los honores de la estación del Colo el señor don José Hill, a quien, vaso en

mano, deseamos toda la prosperidad que su celo e inteligencia en empresas de ferrocarriles merece. El punto en que está situada la faena y su población es sumamente ameno y explayado, con dilatada vista en todas direcciones, incluso la de los Andes, sin la cual parece que en Chile no hubiera en realidad perspectiva. Además, los ingenieros residentes habían embellecido el sitio con un pequeño lago deteniendo las aguas del estero Rungue, a cuyas cristalinas ondas no faltaba, sin duda,

centenares de ranchos y ramadas donde viven los trabajadores con sus mujeres y familia. Al amanecer, una campana colocada en un punto elevado da las señas del trabajo y todos salen llevando sus herramientas a sus respectivas ocupaciones.

A las ocho tienen un almuerzo y media hora de descanso: a las doce la comida, cuya base son los frejoles, legumbre que el peón chileno prefiere a la misma carne, cuando está bien guisada con grasa y ají, y pueden en seguida disponer de hora y media para dormir la sista del mediodía.

Después trabajan hasta puestas de sol y reciben por última ración una o dos libras de pan. En algunas faenas, como la de los Maquis, el toque de la campana llama a dormir a las nueve de la noche y desde ese momento todos tienen que entrar a sus ranchos. La campana de Los Maquis está pintorescamente situada en una roca a una inmensa elevación, por lo que se oye en las faenas inmediatas, cinco o seis leguas a la redonda y como su toque matinal tira-niza el sueño de algunos miles de obreros, la han bautizado éstos con el nombre de la *grandísima...* campana.

alguna encantada aunque escondida sirena...

XVIII

Por lo demás, la organización de las faenas es sumamente sencilla. Alrededor de la casa de los contratistas e ingenieros, en la que no se ha escaseado ni el papel para las paredes ni el tripe para los pisos, se agrupan en desorden o formando estrechas callejuelas

Sábat, humorista gráfico

Periodista sin palabras

Patrimonio Cultural

Quizás la mejor manera de hacer justicia a Sábat sea hacerle un dibujo que capte la humanidad y libertad que se desprende de su obra. Habríamos querido que fuese así, pero esta vez son las palabras las que tratarán de registrar el saludable aire fresco que nos trajo con su visita, en papel y en persona.

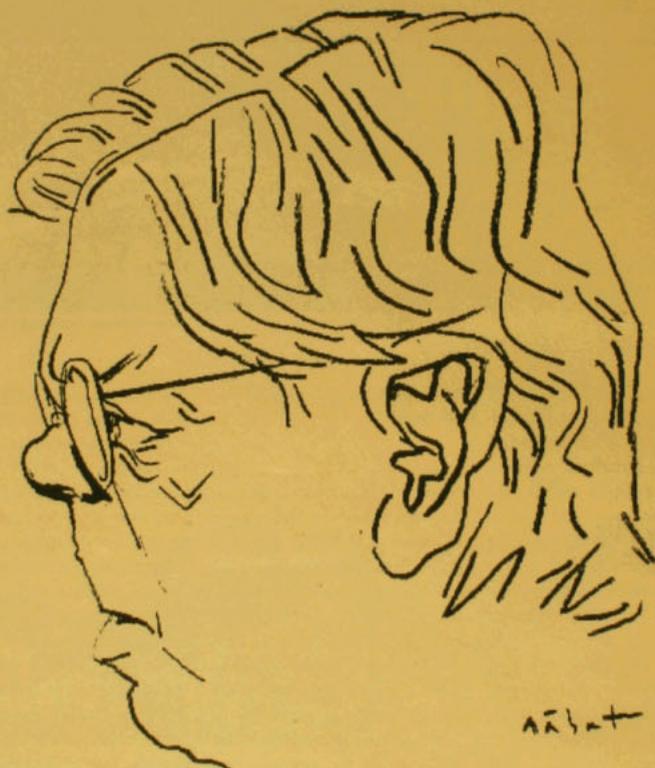
Miguel Rojas Mix -quien dirige el Cexeci, ubicado en Cáceres, España- preparó una muestra representativa de la obra de este caricaturista uruguayo avecinado en Buenos Aires, que desde hace ya mucho tiempo viene ejerciendo la tarea de editorializar y tomarle el pulso a la actualidad noticiosa a través de sus dibujos, crónicas lúcidas que se empinan sobre el humor para otear el horizonte.

Alrededor de 114 obras entre caricaturas políticas, retratos de personajes (con la música del jazz y el tango como fondo) y escenas noticiosas plasmadas con sutil ironía, constituyen la exposición *Hermenegildo Sábat, obra gráfica*. Ésta fue, también, la ocasión propicia para conocer en primera voz su opinión sobre este imprescindible oficio patrimonial, sus obsesiones personales y la descripción del oficio periodístico en el que se desempeña. He aquí un apretado extracto de una extensa conversación, donde nos encontramos con Sábat fuera de los dibujos.

En él existe una simetría

histórica curiosa: herencia de su abuelo (llamado Hermenegildo Sábat, como él), quien en el anterior cambio de siglo también ilustró una época desde la revista uruguaya *Caras y Caretas*. "Sí, yo tengo el nombre de mi abuelo, yo trataba de hacer las cosas que hizo él: él trabajó en la prensa. La verdad es que a él le concedían espacios que yo nunca he tenido, porque había más diarios-sábanas, entonces hacía dibujos de página entera. Él ayudó a quien era en ese momento Presidente del país (José Battle y Ordóñez). Él hizo una campaña muy fuerte para separar a la Iglesia del Estado, entonces mi abuelo hizo a su vez dibujos que ilustraban esa idea, recuerdo, por ejemplo, algunos esqueletos con sotana. Era un

La obra de Sábat no incluye palabra. En ella habla magistral y finamente, irónica, la línea. Se trata de uno de los más notables humoristas gráficos del río de la Plata, lo que no es poco. Tras inaugurar en enero pasado su exposición de caricaturas en la Biblioteca Nacional -preparada por Miguel Rojas Mix, director del Centro Extremeño de Estudios y Cooperación con Iberoamérica (Cexeci)-, conocimos las palabras de este artista de gran humanidad y rebeldía. Habló con *Patrimonio Cultural* sobre su oficio (el periodismo, dice), que es el contexto de sus impúdicos trazos.



Sábat, por Sábat, especialmente para la revista *Patrimonio Cultural*.

“Si he podido trabajar y sobrevivir en los diarios que trabajé, y en el tiempo difícil de la dictadura militar, fue precisamente porque no usé palabras”

dibujante muy mordaz. Creo que él vivió en un tiempo en que una de las cosas más importantes que se hicieron en Uruguay fue esa separación Iglesia-Estado”.

A los 15 años Sábat nieto empezó a trabajar en el periódico montevideano *El Día* y así inicia una extensa aventura

profesional en distintos medios de Uruguay y Argentina, hasta anclar en *Clarín* donde desde hace 27 años dibuja diariamente. Lo hace directamente desde un despacho que posee en la redacción, a la manera antigua, alimentándose y palpando el vértigo de la noticia. Tiene una cercanía con el medio y con el aconte-

cer que lo hace definirse sabidamente como un *periodista*. “Yo derivé de la noticia, siempre me he considerado un periodista. Lo que pasa es que tengo habilidad para dibujar, pero lo que hago es un trabajo periodístico”. A propósito de esa dimensión de su obra, Sábat advierte que el mérito de esto radica en que, estando

dentro de la información, los dibujos contienen en sí un *plus* que está dado por la posibilidad de interpretación del lector. En consecuencia, un enriquecimiento del proceso de comunicación, que no se da con la palabra. En la ausencia de textos, está además una de las características de su trabajo: su impresionante forma de levantar catastros psicológicos o sociológicos tan sólo con la maestría de su trazo. “Fue el compromiso conmigo mismo cuando empecé a trabajar en el diario *La Opinión*: que el día que yo ponga una palabra perderé todo tipo de credibilidad. Creo que existe una confusión respecto a ciertas palabras, al sentido, al uso. El manoseo y la pérdida de valor de la palabra democracia, por ejemplo. Si he podido trabajar y sobrevivir en el marco de los diarios que trabajé, y en el tiempo difícil de la dictadura militar, fue precisamente porque no usé palabras”.

Sobre la situación de los

dibujantes en Chile, quienes por lo general no se conciben a sí mismos como periodistas, ni el medio los asume como tales, sino más bien como complementos de la palabra escrita, su visión es bastante iluminadora: “Yo creo que Coke era un periodista. Ahora, todo depende de los objetivos que tenga cada uno. Para entender algo de la profesión, dejé de dibujar un tiempo y traté de hacer otras cosas, para poder comprender más lo que hacía: escribía, titulaba, diagramaba. Porque el periodista redactor puede tener una cultura muy florida y cuando te da una explicación de lo que quiere que vos le dibujés, vos repetís lo que él te dijo y te sale un fracaso. Es decir la realización de un dibujo es una cosa que la puede entender un dibujante o un pintor, pero para eso hay que pensar con la cabeza de un periodista. Yo noto que hay gente que no le interesa acceder al periodismo. Se trata de eso: hay que tener un poco de paciencia con uno mismo y ejercer ciertas cosas para poder entenderlas. Una cosa es importante: la inserción de textos en ilustraciones humorísticas. El chiste real con una leyenda o epigrafe fue una invención de la revista

Muerte lenta

Pablo Azócar



Jefe de la Estación de Penco y familia. Colección del Museo Histórico Nacional.

“Nací arriba de un tren, asistido por una matrona mapuche, a la altura de Chimbarongo”

Nací arriba de un tren, asistido por una matrona mapuche, a la altura de Chimbarongo, a unos kilómetros de San Fernando. Por alguna estúpida razón, siempre supuse que esto constituiría una especie de karma, un designio, un vínculo de por vida con las líneas férreas. Es tan arbitrario y absurdo como suponer que si un niño nace en una casa de campo estará condenado a ser campesino, o capataz, o corralero. Pero así lo he sentido siempre y la fórmula me satisface. Romanticon irreparable, creo, necesito creer que entre los trenes y yo hay algo personal. Algo ineludible, íntimo: fatal. O sea que voy a morir a bordo de un vagón, entrando a la estación Santa Apolonia, en Lisboa, después de pensar que mi vida ha propendido, como tendencia general, al descarrillamiento. El bautizo, el ritual definitivo, lo tuve a los 21 años, cuando gracias a un chilensísimo truco con el Eurail Pass viví más de veinte meses en vagones europeos de todos tipos y destinos. El billete adulterado me permitía moverme donde quisiera, gratuitamente, siempre que estuviera arriba de un tren, de modo que los vagones se convirtieron en mis hoteles. Acabé destruyéndome los riñones, y odiando concienzudamente todo lo que oliera a riel o estación. Pero había sobrevivido casi dos años sobre vagones que juré no volver a pisar en mi perra vida y a los cuales (acaso una maldición oracular) terminé volviendo una y otra vez, como el victimario que vuelve para cerciorarse de que el crimen fue verdad y encuentra su propio cadáver, pero diez años más viejo. Han transcurrido otros veinte años y todavía puedo verme allá, fantasmal, hambriento, dubitativo, cambiando de andén, calculando horarios y transferencias, preguntando por un baño, dilapidando monedas en una cabina telefónica, o despertándome en la mitad de la noche para descubrir que el tren se ha detenido en un descampado, horas enormes en las que todo queda suspendido en ese hoyo negro de la noche que se estira hasta el espanto, interminable, horas en

las que no tienes pasado ni porvenir ni señas de identidad, has caído en una isla sin nombre en la que todos respiran y duermen, salvo los insomnes, los alcohólicos y los adictos como tú. Pocas drogas existen como la sensación de fin de mundo que se produce a bordo de un tren que no te lleva ninguna parte, no hay estación en la que te espere nadie, no hay razón para llegar a algún destino, sólo dejar que el tiempo transcurra y vaya matando sin ruido esos jirones de ti mismo que ya no quieres ni puedes ver ni sentir porque eres tú mismo tu enemigo y tu ombligo narciso es el que más odias en el mundo. Lo odias sin odiarlo completamente, como odias al pelotudo que asoma cada mañana en el espejo del baño, como se odian los curas integristas y los amaneceres prematuros, con la ansiedad y la derrota anticipada del viajero compulsivo. Como odiaste alguna vez la casualidad de nacer en este lado del andén, con estos rieles y esta maleza en el camino y no con los otros, con los de tus compañeros de viaje, con ese tipo de barba que te mira con recelo

y tiene olor a patas, con esa esposa australiana que se recuesta frente a tus narices levantando justo la pierna. Nací arriba de un tren (y no de un barco o de un avión, ni menos en una casa de campo) en un país largo como un riel donde, para escándalo de nadie, los trenes se transformaron prematuramente en piezas inútiles de un rompecabezas de reliquias, casa de pensionados o museo de historia natural con millares de osamentas sin cara y sin firma. Si la circularidad me acompaña y el vaticinio se cumple y yo sigo a las ballenas en su ruta ciega (acabo de enterarme de que las ballenas, además de ser suicidas, vuelven para morir en el lugar donde nacieron), sospecho que mi muerte comenzará muy pronto, con el óxido de los rieles y la maleza y más maleza de las viejas locomotoras locales. Será, eso sí, una muerte como la de Brassens, de a poco, en puntillas, sin urgencia, con la mirada tartamuda y las manos húmedas. Será (puedo verla) una muerte lenta.

Pablo Azócar es periodista y escritor.

Newyorker. Hay gente que no usaba textos, es el caso de Saul Steinberg. Yo hago lo que la noticia a mí me sugiere. Tengo que trabajar dentro de la redacción, no puedo trabajar fuera de ella. Estando en la redacción me entero sin preguntar. Dibujo en la redacción. Ha habido grandes periodistas que no han necesitado ir a la redacción y que hicieron grandes comentarios políticos. Había uno muy famoso que se llamaba Walter Lihn. Él trabajaba en su casa. Se enteraba de los chismes por teléfono. Pero yo hago este trabajo en la redacción o, si no, no existe. Repito esto para que quede claro: yo no puedo transcribir a estos políticos en muñecos o en personajes, en historietas. Además, siempre utilizo fotos, para no dejarme guiar por la memoria”.

Hay un concepto bastante clave en el trabajo del dibujante uruguayo y es el de editorializar. Para Sábát, la crítica que

establece un dibujo surge como consecuencia y no como motivación. Sin embargo, la opinión por sobre el mero transcurrir de la noticia siempre está ahí, a la vuelta de su inconfundible manera de poner la tinta en orden. En la historia (que no historieta) de este dibujante, cuya sapiencia va de la mano con el talento, hay varios hitos importantes, aparte de los galardones conseguidos en distintas ocasiones y la infinidad de muestras que también han dado origen a diversas publicaciones. Uno de ellos es su presencia en el diario *La Opinión*, donde se reprodujo una apuesta editorial bastante peculiar y célebremente conocida en el diario francés *Le Monde*; esto es, la ausencia de fotografías, utilizando sólo ilustraciones para acompañar los textos. “Cuando salió el diario *La Opinión*, en 1971, era una especie de novedad en el periodismo argentino establecido. Los otros diarios (que eran *La Nación*, *La Prensa* y *Clarin*)

eran diarios que además tenían su propio taller de impresión. Entonces Jacobo Timmerman, el director, tuvo que arrendar un taller para sacar los diarios. Pero no era un diario que estaba en condiciones de competir con los otros en calidad de impresión. De ahí la idea de parecerse a *Le Monde*; era más por falta de recursos, que por un proyecto. Así, mis dibujos durante mucho tiempo fueron el único soporte gráfico. Al principio todo marchaba bien, yo hacía uno o dos dibujos. Al tiempo ya había gente que me pensaba como burócrata y calculaba un espacio de dibujo para trabajar. Había días que yo salía con el brazo prácticamente enyesado”.

Sus experiencias en años difíciles, los de la dictadura militar argentina, y la expresión de su obra como un permanente llamado de alerta en favor de la bondad y contra la violencia y la represión se sin-

teizan perfectamente cuando dice, a modo de conclusión: “Sí, yo creo que el humor tiene que ver con la libertad”. *Humorizar* (no poco dudoso verbo que ahora creamos y que, sin embargo, bien podría dar cuenta de la acción patrimonial imprescindible para la identidad de todos los pueblos: ver *Patrimonio Cultural* N°20) la realidad como tarea básica de oxigenación cultural: trabajo que cumple con creces Sábát prescindiendo de la palabra. Tal vez, entonces, resulta que la posibilidad de *humorizar* es un síntoma (y también una causa, por cierto) de la expansión de los espacios de libertad.

Para Sábát, junto con todo lo dicho, existe una palabra clave en el marco de su quehacer: inercia. “Mirá, yo siempre repito la definición de la palabra inercia. Inercia es la resistencia a un cambio de estado. Estado en e minúscula y mayúscula. Pero ¿cómo se puede romper esa inercia?

Bueno, sugiriendo un dibujo, y ahí ver qué pasa. No se trata de una actitud autocomplaciente. Obviamente no se puede poner una bomba ni a francotiradores. Pero hay que tener dos cosas: por un lado la picardía y por otro la paciencia. Dos elementos muy importantes en este trabajo. Y, también, todas las cosas que se puedan tener para trabajar sobre el papel. Como periodista, uno debe estar enterado de las cosas y luego concentrarse y trabajar. Un día hace tres o cuatro años me llevaron a un canal de televisión y yo dije que todos los días me levantaba y miraba mi libro (los dibujos hechos por mí antes). Me dijeron: “¡Ah! qué gracioso que sos”. Y yo dije: Sí, porque si no, me echan. El hecho es que si vos vas a dibujar, tenés que tener una capacidad crítica. Puede ser que yo viva de una manera muy extrema. Esos cinco años que viví sin trabajo y en forma muy crítica, hicieron que viviera la vida de este modo: de manera muy extrema”.

Juan Augusto Grosse Ickler (1903-1998)

Explorador, colono

Miguel Ramírez

Un hombre atraviesa el mundo para trazar caminos en una tierra desconocida, "virgen a los ojos, a la planta y a las ambiciones del hombre". Un adelantado que pone al alcance de otros el futuro. Una fe visionaria. Una exploración al sueño. Una historia.



Juan Augusto Grosse en sus últimos años de vida.

Nace el 22 de marzo de 1903 en Bochum, provincia alemana de Westfalia. Hizo estudios de Agronomía en Hersfeld, de agricultura mecanizada en Berlín y cursos de contabilidad y administración. En Holanda se especializa en crianza de ganado bovino. Durante diez años se desempeña como administrador de diversos predios en su Alemania natal. En 1930, Juan Augusto Grosse viaja a Canadá para realizar estudios de perfeccionamiento. Allí conoce a un matrimonio alemán que había pasado ocho años en Chile. Encantado por los relatos de la pareja, Grosse cambia de planes y parte al Sur con la idea inicial de quedarse un par de años. Una vez en Chile, trabaja en el campo "Aparición de Paine" y luego como directivo en la Hacienda Los Domínicos.

En 1932 viaja a una tierra virgen conocida como Aisén integrando la expedición de Max Junge al Valle del Río Cisnes, expedición que busca estudiar las posibilidades camineras y el potencial colonizable. De regreso en Santiago, los ingenieros alemanes Carlos Ludwig y Otto Uebel le invitan a crear una colonia en el extremo sur. "Durante dos años y medio, con capital de mis amigos, exploramos hacia el interior buscando caminos", relató. En 1935 se instalan y fundan Puerto Puyuhuapi. En 1936 viaja a Alemania, Suiza, Suecia y Holanda para dar conferencias sobre la región austral e incitar a otros a unirse a la aventura. Sin embargo, la atención de los europeos estaba en la próxima guerra ad portas, lo que le impide entusiasmar a un gran número de personas.

De regreso en el país, el Ministerio de Obras Públicas lo contrata como explorador para la colonización de Aisén. Durante 31 años se dedica a explorar la desconocida región, "mi tierra", como gustaba decir. En 1953 contrae matrimonio con Ilse Werner y recién diez años más tarde abandona las excursiones porque así lo requería la educación de su hijo, retornando a Santiago.

"Luchamos todo el día con el río, con sus rápidos, corrientes y árbo-

les atravesados. Sobre estos debemos pasar el bote, y sólo ahora nos damos cuenta de los peligros de esta aventura" (*Visión de Aisén*)

Ya instalado en la tumultosa capital, el aventurero Grosse no opta por quedarse tranquilo: vuelve a su tierra prometida para realizar informes fotográficos de todas las obras de vialidad que esa cartera ejecuta. Viaja periódicamente a Aisén donde "sus años no eran impedimento para las excursiones. En plena discusión del trazado del Camino Longitudinal Austral con sus 77 años a cuesta, lo cruzamos por la densa selva del Queulat a través de una pequeña senda

abierta por la empresa. Si pasaba él en estas condiciones, también tendrían que hacerlo los ministros para asegurar la realización de la vía conside-

rada imposible por muchos escépticos", como relató en 1997 el senador por la región Antonio Horvath, su último compañero de aventuras por varios años.

"Desde 1932, cuando, por primera vez, tuve la oportunidad de contemplar el gigantesco ventisquero de San Rafael, ansiaba poder escalar desde su ribera norte, para caminar sobre el hielo continental que fluye del glaciar" (*Expediciones en la Patagonia Occidental / hacia la Carretera Austral*).

Gracias a su trabajo, muchos inversionistas, turistas y futuros colonos conocieron y se interesaron en Aisén, moti-

vesó la tupida selva húmeda, tramontó escarpadas montañas, se aventuró en rústica embarcación -un tronco ahuecado por sus hacheros chilotesa través de lagos y corrientes", escribe el abogado Helmut Brunner. En 1955 publica su libro *Visión de Aisén*, donde relata sus primeras expediciones. El 84 continúa con otro texto impreso de sus exploraciones, *Visión histórica y colonización de la Patagonia Occidental*, y en 1990 aparece *Expediciones en la Patagonia Occidental/Hacia la Carretera Austral*, diario de viaje con catorce expediciones entre 1940 y 1958. Grosse, además, crea un importante y copioso

archivo visual que, junto con dar cuenta de las obras públicas, documenta el lento y esforzado proceso de colonización en la región undécima.

Es también el primero en tomar fotografías del patrio huemul, concitando la preocupación de las autoridades por la conservación del ciervo andino.

Juan Augusto Grosse es considerado como autor intelectual de todas las rutas camineras que existen en la región de Aisén, incluida la Carretera Austral. En su primer libro, agradece y pide "que estas exploraciones se prosigan y que sus informes sirvan en forma positiva para las nuevas obras camineras que el excelentísimo señor Presidente de la República ha prometido a los esforzados habitantes de Aisén". Antes del aventurero, desde el río Palena a los hielos continentales de la Patagonia Occidental, "la tierra firme sólo conoció la presencia de escasos chilenos, generalmente oriundos de Chiloé, que desde la Argentina avanzaron hacia el poniente en busca de espacio y posibilidades para sus incipientes actividades ganaderas y agrícolas", según Brunner. En 1982 el gobierno de Chile concede al explorador por servicios distinguidos y el gobierno de la entonces Alemania Federal lo inviste con la Orden al Mérito Primera Clase. Además, es declarado Hijo Ilustre de las ciudades de Coyhaique y Puerto Aisén.

"De su largo período de exploraciones y reconocimientos -dijo Horvath-, desde 1933 hasta 1965 en Aisén, tal vez una de las más trascendentes fue la de Puerto Tranquilo en el Lago General Carrera hasta Bahía Exploradores en el Pacífico. Demostró que era una ruta posible y atractiva y permitió definir el alcance del Campo de Hielo Patagónico Norte. Si se hubiera hecho caso de su informe y fotografías de 1944 -continúa- Laguna del Desierto sería chilena".

En sus últimos años, el adelantado Grosse vivió en el sueño constante, caminando distraído en un eterno ahora. Una maldición para aquellos que ya no pudieran reconocerse en el rostro del magnífico hombre. Sosiego quizás, para aquel que ha visto, explorado y siempre vuelve a la tierra de Dios.

Miguel Ramírez, es periodista.

Poesía para un otoño fluorescente

"ChilePoesía" es el nombre que identifica al Encuentro internacional de poesía que recién comienza a realizarse en este otoño santiaguino. La ciudad de Santiago, y la Quinta región, tendrán el privilegio de ser escenario y anfitrionas, entre el 20 y 26 de este mes.

Los objetivos y fundamentos de éste son diversos. Uno de ellos es que la lectura de poesía es un ritual y, por ende, genera espacios de comunicación. El encuentro pretende, además, recuperar la memoria histórica de los grandes recitales de poesía que se realizaban en el pasado y potenciarla como una de las más valiosas tradiciones culturales chilenas. Las motivaciones siguen: rescatar el encuentro de las personas con la palabra poética. Éste último es, quizás, uno de los puntos medulares de ChilePoesía.

Ya instalados en otro siglo, este encuentro reunirá a algunas importantes figuras de la poesía contemporánea mundial: Ernesto Cardenal (Nicaragua), Ferreira Gullar (Brasil), Carlos Germán Belli (Perú), Amanda Berenguer (Uruguay), Juan Gelman (Argentina), Alberto Blanco (México), Gonzalo Rojas (Chile), Nicanor Parra (Chile), Miguel Arteche (Chile), Rita Dove (Estados Unidos), Adrienne Rich (Estados Unidos), Hans Magnus Enzensberger (Alemania) y Yevgeni Yevtushenko (Rusia).

El comité de honor de este evento está presidido por Luisa Durán de Lagos, los alcaldes de Santiago y de Valparaíso, los presidentes de las fundaciones Pablo Neruda, Vicente Huidobro y Gabriela Mistral y los poetas Nicanor Parra, Gonzalo Rojas y Raúl Zurita. Su director general es José María Memet.

Un experto en libros "raros", en Chile

¿Qué significa la denominación libros "raros"? Bueno, ésa fue una de las preguntas que se le hizo a Bart Op de Beeck, experto en este tipo de libros, que está a cargo en la Real Biblioteca de Bélgica, específicamente de una colección de unos 40.000 ejemplares, más 3.000 incunables, que estarían en esta categoría.

El motivo principal de su visita fue contribuir a la definición -tras un exhaustivo análisis-, del destino y modo de manejo, de la biblioteca de los dominicos. Para ello hizo un informe a la DIBAM, dirigido específicamente a la Biblioteca Nacional. Uno de los libros más "raros" que "descubrió" De Beeck en la Recoleta Dominica es una Biblia poliglota.

Charlas y conversaciones acerca de las colecciones y funcionamiento de la Real Biblioteca de Bélgica, de restauración y de conservación fueron, entre otras actividades, las que Bart Op De Beeck realizó en Chile. A propósito de la misteriosa denominación "raro", él explica que tiene una lógica impecable, pero también una subjetividad maravillosa: escaso, único, con imágenes extrañas, de amanuenses, antiguo o nuevo, son sólo algunas categorías que definirían la "rareza" de un ejemplar.



Letreros de estaciones y ramales.

Brevísima estación...

¿Qué se ama cuando se ama?

Así se llama el libro de poesía erótica del poeta Gonzalo Rojas, realizado por el Departamento de Extensión Cultural de la DIBAM. Editado por Mario Andrés Salazar y Regina Rodríguez, el libro conjuga hermosamente los poemas de este vate de eros con fotografías de Claudio Bertoni y Mariana Matthews. Además del soporte impreso, la estación Santa Lucía del metro exhibe una muestra de él.

Marianne North, la naturaleza chilena 1884.

Es una exposición de esta botánica inglesa que se puede visitar en el Museo Nacional de Historia Natural, en la Quinta Normal. Las reproducciones de estas representaciones de la naturaleza chilena que North captó en el año 1884 constituyen la muestra.

Brasil Profundo.

Es una notable muestra de arqueología, etnografía, arte popular, moderno y contemporáneo que se está presentando en el Museo Nacional de Bellas Artes. La exposición da cuenta de 500 años del Brasil primitivo al Brasil contemporáneo.

Una exposición de **Giacomo Balla**, artista italiano y representante del movimiento futurista -una de las primeras van-

guardias del siglo XX- se puede ver en la Sala Matta, del Museo Nacional de Bellas Artes.

Las rutas del capricornio andino.

Es un libro del Consejo de Monumentos Nacionales de Chile. Editado por Radomiro Spotorno, y con cuidado diseño, este libro reúne en nueve capítulos el recorrido que hacen diversos autores por diversos senderos y temas que cruzan la Cordillera de los Andes y que la unen con las provincias argentinas de Jujuy y Salta en la Región de Antofagasta. Los Andes, la Cordillera de la Costa, volcanes, el océano Pacífico, la vida indígena, son sólo algunos de los elementos que rigen esta travesía. La ruta que realizan sus autores da cuenta de una zona regida por el Trópico de Capricornio.

Aguas turbias.

La central hidroeléctrica Ralco en el alto Bío-Bío se llama el libro de Jorge Moraga, publicado por el Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales y recién presentado en la Biblioteca Nacional. El texto da cuenta de los conflictos ambientales e indígenas originados por la construcción de las represas y en el estuvieron presentes las hermanas Berta y Nicolasa Quintremán, resistentes aún a este megaproyecto que afecta la subsistencia y el patrimonio pehuénche.

La política cultural del gobierno

Un "Diálogo sobre la política cultural del gobierno del Presidente Lagos" se desarrolló en la Sala América de la Biblioteca Nacional, el 15 de enero pasado. Este es el cuarto encuentro de esta naturaleza. En él participaron Agustín Squella, asesor presidencial de cultura, y Luis Guastavino, de la Subsecretaría de Desarrollo Regional. El tema central fue el proyecto de ley que crea un Consejo Nacional de Cultura, proyecto que se encuentra hoy en la Cámara de Diputados. En la ocasión también participaron, personajes de diversos ámbitos de la cultura como José Balmes, Silvio Caiozzi, Paulina Urrutia y Arturo Navarro, entre otros.

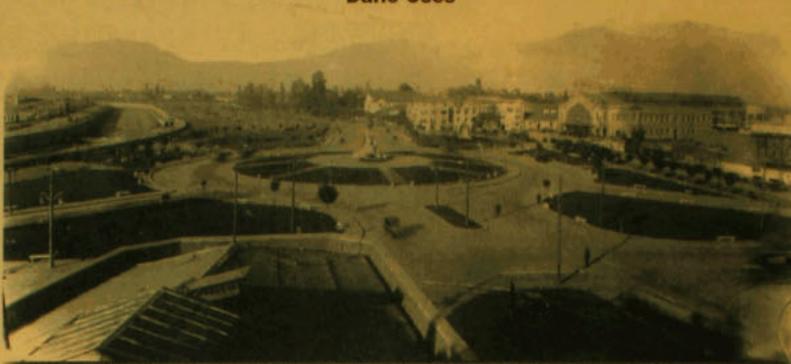
Los ojos de los dioses

Darío Oses

El hombre del termo gastado apareció un mediodía de esos en que todo parecía estancado en la ciudad: los vehículos que se estorbaban unos con otros; el aire pegajoso, sin una sola brisa; el cielo parejo, como una nata de smog. No llevaba Biblia. No predicaba. Sólo apuntaba con el dedo índice hacia arriba para decir, una y otra vez: ¡Nos miran!

Al principio nadie le prestó mucha atención. Los peatones del sector céntrico lo incorporaron en el inventario de vagos inofensivos y locos pintorescos, que eran tal vez lo único que le daba cierto carácter a esa ciudad que en sus delirios de modernidad había pisoteado y demolido su propia historia.

Por un día la locura aque-lla empezó a hacerse contagiosa. Los predicadores callejeros abandonaron los evangelios y las interpellaciones admonitorias para dedicarse a repetir: ¡Nos miran! Poco a poco las esquinas se fueron llenando de hombres y mujeres que reiteraban la misma monótona advertencia: ¡Nos miran! Se plegaron a ellos los vendedores ambulantes, los huelguistas que tocaban pitos y tarros en demanda de reajustes, y hasta esos maniqués humanos que representan a personajes de distintas épocas. Éstos, con sus movimientos mecánicos y sus caras y manos pintadas, señalaban al cielo y su mímica decía claramente: ¡Nos miran! Cada vez con más frecuencia los oficinistas, secretarías y co-



Vista general de la Plaza Baquedano y la Estación Providencia, Santiago. Colección Archivo Fotográfico de la Universidad de Chile.

rredores de bolsa se detenían en los paseos peatonales a mirar el cielo, lo mismo que los encargados de la seguridad ciudadana, que desde sus atalayas exploraban las alturas, porque algún peatón aseguraba que por

ciones. Los hombres que caminaban monologando con sus teléfonos inalámbricos, presumiendo ser tipos ocupados, absorbidos por tareas importantes, o las mujeres escotadas, que avanzaban irradiando seduc-

irrefutables, que la ciudad desde hacía siglos estaba siendo observada por seres poderosos, remotos e inalcanzables. Más aún, había sido creada, como esos acuarios, terrarios o formicarios que hacían los colegia-

nos de Santiago del Nuevo Extremo a la condición de insectos, y se inició una polémica encendida.

De un día para otro, la ciudad fue declarada zona en estado de emergencia, y a través de discretos bandos se informó sobre la estricta prohibición de informar, comentar o aludir a los ojos de los dioses. Los infractores serían sometidos a juicios sumarios, exponiéndose al fusilamiento.

Los santiaguinos, dando pruebas de una ejemplar madurez ciudadana, acataron sin chistar estas disposiciones e intentaron seguir viviendo como si nada hubiera pasado. Todos entendieron el peligro al que se habían expuesto: si los observadores se daban cuenta de que los habitantes de Santiago se sabían observados, lo más probable era que cancelaran el experimento y destruyeran la ciudad.

“Un sacristán robó de los archivos secretos de la Recoleta Dominica el documento más reservado, y lo vendió a un coleccionista particular”

entre la bruma se asomaban los ojos o los reflejos de los poderosos instrumentos ópticos de los que nos miraban.

Muchos perdieron el sueño pensando que el firmamento estaba lleno de pupilas fantasmales. Otros creían advertir en la noche el brillo fugaz de los lentes de los observadores.

Y he ahí que cundió entre todos los habitantes de la ciudad la incómoda sensación de estar expuestos a una mirada implacable, permanente y tan poderosa que traspasaba muros y techos. Y entonces cada cual empezó a mirarse a sí mismo y a descubrir sus propias actua-

ción, se encontraron con la pobreza de sus representaciones, se avergonzaron de ellas y no sabían cómo seguir moviéndose ni como pararse en el mundo.

Los siquiátras opinaron

que se estaba produciendo una peligrosa sugestión epidémica e iban a proponer un plan de terapias masivas cuando estalló la terrible revelación. Un sacristán robó de los archivos secretos de la Recoleta Dominica el documento más reservado, y lo vendió a un coleccionista particular. El legajo llevaba el título de *Los ojos de los Dioses*, y en él se revelaba, con pruebas

les de otros tiempos, para observar la vida de los peces, las hormigas y de otros insectos. Las visitas del apóstol Santiago y sus intervenciones a favor de los fundadores de la ciudad contra los indígenas eran parte de esta operación, cuyos verdaderos alcances se ignoraban. Podía ser tanto un experimento de grandes dimensiones, destinado a conocer el comportamiento del *homo sapiens*, como una tarea escolar o un juego de los niños de la raza arcana de los observadores.

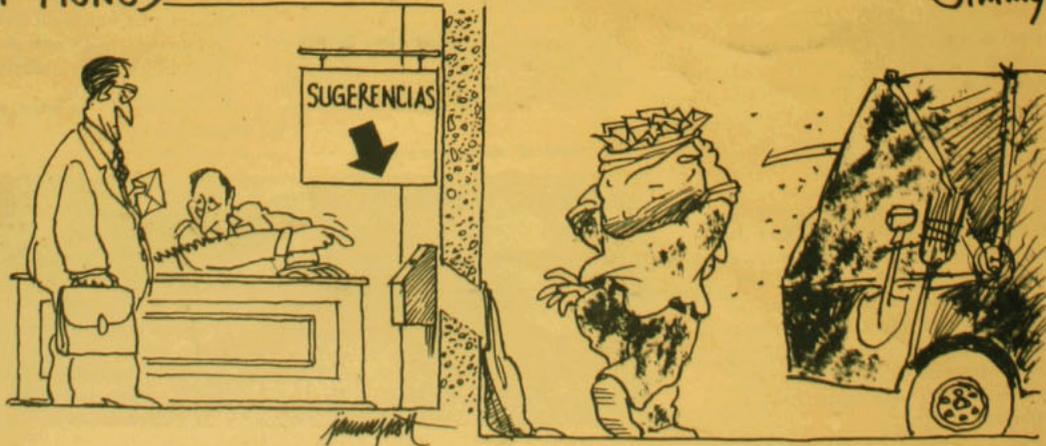
No faltaron los que protestaron contra esas afirmaciones que reducían a los dignos ciudada-

Los viajeros que hoy día

visitan Santiago encuentran que sus hombres y mujeres son duros, reservados, que bailan salsa y merengues de academia, que no tienen ni la espontaneidad, la alegría de vivir ni el ritmo de los países tropicales ni la vitalidad de otros pueblos de América. Es que los santiaguinos se sienten observados por los ojos de los dioses y tienen que hacer como si nada sucediera, y vivir, bailar y moverse con una naturalidad forzada, estudiada, ensayada, aprendida.

Darío Oses es escritor y director de la Biblioteca Central de la Universidad de Chile.

PATRI-MONOS



Jimmy Scott