

La memoria obstinada de Ranguelmo: vida y patrimonio en torno al ferrocarril y el ramal entre Ñuble y Biobío

The obstinate memory of Ranguelmo: life and heritage around the railway and the branch between Ñuble and Biobío

¹Claudio Contreras Véliz, ²Nelson Alarcón Medina, ³Germán González Jara & ⁴Carmen Hernández Zamorano

RESUMEN

En la localidad de Ranguelmo, comuna de Coelemu, Región de Ñuble, existe una memoria oral y tácita asociada al pasado ferroviario del sector y una remembranza hacia las formas de construcción cotidiana y social que esta generaba. Vivencias y materialidades que se plasman en la reproducción de una memoria histórica que se traspasa entre generaciones del sector. No obstante, en la actualidad, la memoria y oralidad colectiva de Ranguelmo resiste con dificultades ante los embates del tiempo y los cambios sociales. Las vivencias y relatos de las épocas de gloria del ferrocarril se apagan, desapareciendo sin dejar registros ni testimonios que permitan heredar debidamente las memorias de las experiencias pasadas a las nuevas generaciones, que bien perciben el importante rol del ramal de Rucapequén y su estación principal Ranguelmo en sus identidades y patrimonio local. El presente artículo busca presentar los resultados y experiencia asociada a una investigación patrimonial participativa con la comunidad de la localidad de Ranguelmo. En particular se propone identificar, socializar y poner en valor el patrimonio material e inmaterial relacionado al ramal de trenes de Ranguelmo, por medio de la conjunción de metodologías cualitativas y participativas que permiten un importante rescate de la memoria histórica y patrimonio material e inmaterial asociado al ramal, revitalizando la memoria y oralidad que vienen a reforzar la identidad de Ranguelmo.

Palabras clave

Patrimonio ferroviario, patrimonialización, memoria oral.

ABSTRACT

In the town of Ranguelmo, commune of Coelemu, Ñuble Region, there is an oral and tacit memory associated with the railway past of the surroundings and a remembrance of the forms of daily social construction that it generated. Experiences and materialities that are reflected in the reproduction of a historical memory are passed on between generations of the locality. However, at present, Ranguelmo's memory and collective orality resists with difficulties against the ravages of time and social changes. The experiences and stories of the glory days of the railway have been extinguished, disappearing without leaving records or testimonies that allow the memories of past experiences to be duly inherited by new generations, who well perceive the important role of the Rucapequén branch and its main station Ranguelmo in their identities and local heritage. This article seeks to present the results and experience associated with a participatory heritage investigation with the community of the town of Ranguelmo. In particular, we propose to identify, socialize and value the tangible and intangible heritage related to the Ranguelmo train branch. Through the conjunction of qualitative and participatory methodologies that allow an important rescue of historical memory, material and immaterial heritage associated with the branch, revitalizing memory and orality that come to reinforce Ranguelmo's identity.

Keywords

Railway heritage, patrimonialization, oral memory.

¹Universidad de Concepción, Concepción, Chile.
<https://orcid.org/0000-0003-3279-2498>

²Universidad de Concepción, Chillán, Chile.
<https://orcid.org/0000-0002-0641-359X>

³Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Santiago, Chile.
<https://orcid.org/0000-0002-2934-6393>

⁴Universidad de Chile Santiago, Chile.
<https://orcid.org/0009-0005-1152-8542>

Autor de correspondencia: Claudio Contreras Véliz.
Dirección: Victoria 486-490, Concepción, Chile.
E-mail: claudiocontreras@udec.cl

ISSN 2735-6078 Impresa
ISSN 2735-606X on-line
DOI: 10.29393/UR15-2MOCC40002

INTRODUCCIÓN

En el año de 1850 comienza la construcción de la primera línea férrea del país (Thomson & Angerstein, 2000). El trayecto entre la ciudad minera de Copiapó y el puerto de Caldera se transformó en el hito inicial de una nueva forma de conectar los territorios, cambiando radicalmente la forma de comprender y conectar al país. A diferencia de otros países latinoamericanos, el inicio del ferrocarril en Chile tiene características particulares. Su construcción fue desarrollada por iniciativas privadas, en polos productivos lejos de la capital del país y con un objetivo en particular, mejorar los tiempos de circulación de la distribución de minerales desde los centros de extracción hasta el puerto más cercano (Guajardo, 2007; Thomson y Angerstein, 2000).

En relación a la zona centro sur del país, unos años después, en 1858 comienza la construcción de la vía férrea que unirá el valle central con el sur de Chile, llegando en 1874 a Chillán. La inserción del ferrocarril en las actuales regiones de Ñuble y Biobío se caracterizó por la construcción de la línea férrea en su tramo sur y la instalación de varios ramales. En 1869, paralelo a la construcción de la red que conectará Santiago con Chillán, se inició la construcción del ramal entre Talcahuano y la capital de Ñuble, que posteriormente se conocería como el ramal de San Rosendo (Edward & Piedad, 2001). Para entonces, el río Biobío se mantenía como frontera natural entre el estado chileno y el territorio mapuche, reconocido a través de diferentes parlamentos y tratados, por la corona española y posteriormente por diversas autoridades de la joven república de Chile (Zavala, 2015; Correa, 2021). Precisamente, en la Región del Biobío, la instalación de una incipiente red de ferrocarriles tuvo las mismas características que las desarrolladas en el norte de Chile. Construida por inversiones privadas, fue descentralizada de la capital política del país y su objetivo fue mejorar el transporte de mercancía agraria y minera, permitiendo, además, conectar a los territorios interiores con las grandes urbes. En este sentido, la llegada del ferrocarril a zonas rurales de lo que hoy es la Región de Ñuble, será un hito relevante en la configuración de identidades colectivas y las economías locales (Marín, 2013).

Será el ramal entre Rucapequén y Penco, con la estación Ranguelmo como punto intermedio, que se convertiría en la red articuladora del transporte de productos y materias primas entre los valles de Ñuble y los puertos y ciudades del Biobío. Situación que permitió la interconexión de los pueblos interiores, acelerando la venta de sus productos, además de otorgar a la gran población rural, el acceso a la ciudad de Concepción,

con equipamiento de universidades, colegios, centros cívicos y balnearios como Tomé, Penco y Dichato (Marín, 2013). Si bien, en un comienzo, la construcción del ramal de Rucapequén fue financiada con aportes de capitales privados, la infraestructura ferroviaria y funcionamiento terminó siendo administrada por el Estado, tal como aconteció con muchas otras redes de ferrocarriles a nivel nacional. Aunque el desarrollo de un sistema de conexión férrea en Ñuble y Biobío tuvo un comienzo inorgánico, no podemos hacer una historia del ferrocarril, sin considerar el proceso histórico, político y económico en que se enmarca su construcción y posterior desarrollo, y con ello, el rol del Estado, de los sindicatos ferroviarios y de las propias comunidades locales en su crecimiento y mantenimiento por muchos años.

Es en esta etapa histórica fundamental del desarrollo ferroviario en las regiones del centro sur del país, que la pequeña localidad de Ranguelmo adquiere un importante valor como estación de encuentro y articulación de los itinerarios ferroviarios entre Ñuble y Biobío por varias décadas, iniciando su comunidad, importantes procesos de cambio ligados a la ruralidad chilena, y con ello, de patrimonialización de sus quehaceres en torno al ramal. Finalmente, con la dictadura cívico militar de 1973 se generó un profundo cambio socioeconómico, que se traduce en la instalación de un modelo económico neoliberal, el cual rompe con el rol de bienestar del Estado, y junto con ello, la empresa de ferrocarriles deja de percibir el subsidio que anualmente lo mantenía en funcionamiento (Guerrero, 2017; Álvarez, 2019). Ello implicó el cierre de varios ramales y ruptura de las dinámicas socioculturales y económicas ligadas a las comunidades interiores como Ranguelmo.

Ranguelmo es hoy una pequeña localidad rural y antigua estación ferroviaria, emplazada en un paisaje de pasado campesino, se fue constituyendo paulatinamente, en un poblado dependiente de la industria forestal (Alarcón, 2020). La estación da cuenta de profundas transformaciones en las últimas décadas, derruida por el paso del tiempo y el peso del olvido, la vieja estación simboliza los vestigios que han quedado de la que fuera una de las instituciones más importantes del país, Ferrocarriles del Estado. No obstante, es claro que, para sus habitantes, el propio patrimonio cultural no solo son los vestigios de la vieja estación, sus grandes puentes oxidados o las historias de su imponente túnel de piedra -únicos hitos que aún sobreviven de la infraestructura industrial ferroviaria del ramal- sino también, las memorias de sus antiguas vivencias, experiencias de vida que a través del relato manifiestan su arraigo y sentido de pertenencia a la localidad que habitan. Oralidades del presente que articulan la obstinada memoria de este poblado, sobre una época que añoran, pero que les identifica en el presente. El ramal, que se entiende como una línea subsidiaria de una vía férrea central (Red sur, en el caso de Ranguelmo) será el elemento articulador de dicha memoria.

En la actualidad, la principal problemática entre las comunidades que crecieron junto a los ramales de trenes, ha sido los efectos generados en las identidades locales por el proceso de cierre de los ramales de ferrocarriles en el país, se suma el abandono por parte del Estado, del patrimonio material de las estaciones, túneles y demás infraestructura

férrea, que fueron elementos relevantes en las identidades e historias de las comunidades que se configuraron en torno al funcionamiento del tren. Problemáticas a las que se suma la poca generación de alianzas y trabajos entre las distintas organizaciones y grupos etarios existentes en el territorio, generando pocos intercambios y encuentros entre las mismas, que permitan resguardar el patrimonio existente por parte del conjunto de la comunidad. De esta manera, surge la cuestión de cómo la ausencia de alianzas y actividades colaborativas entre los diversos actores territoriales afectan la convivencia y cuidado comunitario de los particulares valores patrimoniales de las comunidades de ramales, en este caso, de la comunidad de Ranguelmo.

Junto con la problemática, se articulan varias preguntas disparadoras para este artículo ¿Cuál es la importancia de la historia del ramal en la conformación de las identidades locales? ¿Cuál es el patrimonio material e inmaterial configurado por la comunidad de Ranguelmo? ¿Existe un vínculo entre la identidad de Ranguelmo y el patrimonio ferroviario?

En este artículo, se presentan algunos resultados de una experiencia de investigación patrimonial participativa con la comunidad de la localidad de Ranguelmo, que tuvo como objetivo principal: identificar y socializar el valor patrimonial material e inmaterial configurado por la comunidad de Ranguelmo, a partir de su relación con el desaparecido ramal de trenes de Rucapequén, en la comuna de Coelemu, Región de Ñuble. Los objetivos específicos fueron:

- a) Rescatar la memoria histórica asociada al patrimonio material e inmaterial del ramal de ferrocarril de Ranguelmo;
- b) Visibilizar las vivencias y prácticas cotidianas de la comunidad entorno al ramal a través de su registro y cartografía participativa;
- c) Generar un punto de encuentro intergeneracional entre los habitantes de Ranguelmo a partir del ejercicio de la memoria;
- d) Aportar a los conocimientos que hay sobre la relevancia que tenían los ramales de ferrocarril en el desarrollo de los poblados y territorios en Chile, a partir del caso de Ranguelmo, contribuyendo con ello, a la preservación o salvaguardia del patrimonio cultural local, regional y nacional.

MARCO TEÓRICO

Hacia un enfoque territorial de desarrollo patrimonial.

El ferrocarril fue el medio por el cual el Estado pudo instalar las premisas de un imaginario social asociado a un territorio nacional integrado, moderno y vertical (Núñez, 2010). Herramienta – el tren- que lideró por largas décadas el proyecto de modernidad instalado por las clases dirigentes de la nación, donde la amplia diversidad geográfica y territorial debía necesariamente ser asimilada a los idearios nacionales. En este sentido, la construcción y llegada del ferrocarril a distintos poblados, comunidades y territorios indígenas, rurales y áreas urbanas,

facilitó la consolidación del relato de una identidad nacional (Guerrero, 2017). Proceso basado en tres pilares relevantes en la segunda mitad del siglo XIX: La urgencia del Estado chileno por generar una conectividad vial y de comunicación a partir del proceso de conformación del territorio nacional; la modernización del transporte de mercancías agrícola¹ y de la industria minera entre los territorios intermedios y los grandes puertos frente a la gran demanda internacional de cereales y carbón respectivamente.

La figura del “Estado modernizador” caracterizó la segunda mitad del siglo XIX. La anexión de territorios salitreros después de la “Guerra de Pacífico” y territorios mapuches con la “Ocupación de la Araucanía”, establecieron la urgencia en poner al agente promotor de una cultura e infraestructura modernizadora. Mientras tanto, los grandes empresarios nacionales e internacionales, iban generando propuestas -sin mucha planificación ni visión de integración territorial- para establecer redes de conexión férrea para la exportación de los bienes producidos o explotados. Pero la historia del ferrocarril en las actuales regiones del Biobío y Ñuble, no solo se caracterizó por su vinculación con grandes grupos económicos y las políticas del Estado, los ramales de la zona configuraron el desarrollo cultural y económico de los territorios que comunicaban. Al respecto, los hitos vinculados al tren (línea férrea, estaciones y paraderos de trenes) se fueron transformando en elementos relevantes en la configuración social y cultural de las comunidades (Guerrero, 2017).

En este sentido, la memoria histórica constituye la reserva de identidad que se contrapone, en determinados momentos, con el actual devenir de la localidad, anclado en el modelo forestal de carácter extractivo (Alarcón, 2020). Es un elemento clave, de cómo la memoria y cohesión social, en parte, están ancladas a un pasado, pero también lo están en el propio territorio, en el presente. Es clave apreciar cómo, desde esta identidad compartida, se producen reconfiguraciones de la memoria histórica del territorio. El ferrocarril como elemento vinculante que potencialmente levanta una construcción social y comunitaria del patrimonio. Esta visión permite no sólo reivindicar el territorio, sino vincular a las personas y comunidades en base al patrimonio material e inmaterial existente. Se puede inferir que esta vinculación identidad - patrimonio produce espacios de memorialización (Alegría, Acevedo & Rojas, 2018).

Lo interesante de este aspecto, es que los patrimonios ferroviarios se edificaron como elementos identitarios y valores patrimoniales de las propias comunidades desarrolladas en torno a los ramales, y que fueron adquiriendo el estatus de espacio de memorialización en base a sus particulares relaciones con el ferrocarril. Aquí, el valor de los vestigios materiales dejado por el paso del tren, dan paso a otras puestas en valor, asociadas a las historias y memorias recuperadas desde la época ferroviaria, pero que se condensan en prácticas y tradiciones asociadas a sus propias vivencias que se potenciaron bajo la presencia del avance ferroviario (Guerrero, 2017). Para autoras como Guerrero, que abordan

¹ En el artículo “Historia económica de Chillán: entre tradición y modernización restringida (1848-1890)” de Marcos Parada (2020), se da cuenta del desarrollo que las autoridades consideraban importante para efectuar el tránsito de una economía tradicional a una que se insertará en modelos de exportación: “el Estado buscó promover el tránsito de una sociedad tradicional a una moderna con la creación de la provincia de Ñuble, en 1848, para lo cual estableció distintas iniciativas que debían beneficiar el abastecimiento de alimentos hacia la zona minera del norte del país. Además, la demanda en la producción de trigo por parte de California y Australia significó modificar los métodos de producción tradicionales hacia un enfoque moderno mercantil “orientado a las exportaciones, lo que consolidó a Chillán como eje dinamizador y centro neurálgico de toda economía del valle [del Itata]” (Parada, 2020, p.116).

los patrimonios ferroviarios y otros patrimonios derivados de ello, se definen 4 dimensiones en el eje de análisis ferroviarios: hitos históricos en torno al ferrocarril, vestigios materiales, memorias ferroviarias y acciones sociales en torno al patrimonio ferroviario. Los valores patrimoniales nacen de las prácticas desarrolladas en sus propios acervos y quehaceres que adquieren valor en la comunidad local, como en el presente caso, son las actividades derivadas de la economía familiar campesina, que adquirieron trascendencia al paso del tren, de nuevos pasajeros y nuevas conectividades a las grandes ciudades de la zona.

Salvaguardar el patrimonio ferroviario ha sido una tarea importante para instituciones públicas y privadas, como también de las propias comunidades que se desarrollaron al alero de las estaciones, paraderos y maestranzas del ferrocarril, especialmente en los últimos años. A lo largo del país, podemos encontrar diversas estructuras, en su mayoría abandonadas, que nos invitan a imaginar/recordar los años dorados del tren y su influencia en las configuraciones identitarias en diversos territorios. Pero ¿Qué ponemos en valor realmente cuando salvaguardamos el patrimonio ferroviario? ¿Qué significa para Chile, la interconexión territorial generada por más de 170 años por el tren? ¿Cómo se debe abordar el patrimonio ferroviario para ponerlo en el lugar que realmente debe tener?

Para Javier Marco Arévalo (2004) es necesario poder comprender que *“patrimonio no debe confundirse con cultura. Todo lo que se aprende y transmite socialmente es cultura, pero no patrimonio. Los bienes patrimoniales constituyen una selección de los bienes culturales. De tal manera el patrimonio está compuesto por los elementos y las expresiones más relevantes y significativas culturalmente.”* (Arévalo, 2004, 929). De esta manera, podemos ir comprendiendo la relevancia que la sociedad tiene sobre el vestigio patrimonial. En esta misma línea, es necesario comprender otras características de los patrimonios. Desde un enfoque crítico, los patrimonios son construcciones sociales: *“Lo que llamamos ‘patrimonio’ es el conjunto de significados e interpretaciones que surgen de la relación mediática entre el objeto-soporte y los individuos, por lo tanto, el patrimonio resulta de esta relación en el momento mismo de la interpretación, lo que supone su constante reactualización. Sin esta actualización permanente, el significado, entonces, puede perderse y el objeto volver a su estado inicial de artefacto artístico, arquitectónico, antropológico, etc.”* (Dormaels, 2011, 08), es decir, el significado y la valorización van variando según las sociedades (González-Monfort, 2019) y en una menor escala las comunidades.

Es precisamente esta afirmación lo que este trabajo busca abordar, la valorización patrimonio ferroviario, no sólo debe vincularse a los vestigios materiales del tren en Chile, también debe dirigirse a aquellas prácticas culturales asociadas a la época dorada del ferrocarril, que aún resisten en las diferentes comunidades.

METODOLOGÍA

La metodología de trabajo fue una investigación cualitativa con participación de la comunidad y sus organizaciones, en todas las actividades de levantamiento de información del trabajo de campo, y de diseño de sus productos finales.

Se levantó información patrimonial por medio de talleres de memoria en lugares de memorialización (Estaciones de trenes, túnel, puentes, casonas agrícolas, bodegas, etc.); recorridos participativos por parte de la trayectoria del ramal, estaciones de trenes, túneles e hitos geográficos relevantes ligados a identidad local; talleres de cartografías participativas; y talleres de trabajo ilustrativo digital en diálogo con la comunidad.

Figura 1.
Mesas con ejes temáticos para cartografías participativas.



Fuente: Elaboración propia.

Bajo este trabajo metodológico participativo, fue posible reconstruir y visibilizar en conjunto con la comunidad de Ranguelmo, las diversas vivencias y prácticas cotidianas que desarrollaba la colectividad en su relación con el funcionamiento del ramal de Rucapequén.

En particular el trabajo consideró cuatro etapas fundamentales:

a) Etapa de acercamiento territorial: se estableció contacto con actores claves y se trazó un cronograma de trabajo participativo multi-actor

e intergeneracional, ligando a su vez, con instituciones relevantes de la comunidad local, como su escuela de educación básica, museo autogestionado y sede vecinal.

b) Investigación patrimonial participativa: a través de técnicas de recopilación de información cualitativas, se releva información patrimonial por medio de instancias como: talleres de memoria en los lugares de memorialización; recorridos participativos; talleres de cartografías participativas; y talleres de trabajo ilustrativo digital, con fines de reconstrucción de las memorias en diálogo con la comunidad. Esto se combinó con la realización de entrevistas en profundidad a actores locales de Ranguelmo.

c) Etapa sistematización: etapa que considera la sistematización de las fuentes primarias recopiladas, así como los diversos relatos surgidos en los talleres de memoria y entrevistas desarrolladas a los actores locales.

d) Validación comunitaria: en base a la información recopilada se generaron instancias de validación y retroalimentación de los hallazgos surgidos en las distintas actividades desarrolladas en el proyecto. Este punto fue clave para la construcción de las ilustraciones digitales y cartografías finales.

La comunidad de Ranguelmo se vinculó a través de la inclusión de los vecinos jóvenes, adultos y de la tercera edad, con sus memorias y oralidades sobre el pasado ferroviario, como de las nuevas generaciones, en sus roles de cuidadores de la identidad y patrimonio local.

Por último, cabe destacar del trabajo metodológico, las reconstrucciones ilustrativas digitales de las memorias de los habitantes de Ranguelmo,

Figura 2.

Reconstrucciones ilustrativas digitales de actividades patrimoniales de la localidad.



Fuente: Elaboración propia.

las cuales daban cuenta de sus infancias, trabajos, vidas y actividades en torno a la influencia del ferrocarril. Esto permitió plasmar desde la subjetividad, del actor comunitario al dibujo, las visiones en torno al pasado vinculado al tren. En este sentido, las ilustraciones de reconstrucción de la memoria fueron fundamentales para que los testimonios de la comunidad participante reflejara sus vivencias y recuerdos.

Figura 3.

Croquis de reconstrucción de la memoria local sobre actividad de “carrunchos”.



Fuente: Ilustradora Carmengloria Hernández.

RESULTADOS

Memoria histórica asociada al patrimonio material e inmaterial del ramal de ferrocarril de Ranguelmo.

De acuerdo a la información recogida y analizada Ranguelmo se configura a través de una identidad territorial marcada por diferentes elementos históricos, culturales y naturales, los cuales están cohesionados bajo el trazado del ramal de Rucapequén y su infraestructura. La localidad de Ranguelmo configuró una identidad territorial en torno al ramal, siendo la columna articuladora de sus actividades sociales, culturales y económicas en el territorio. Con el cierre del ramal este y otros asentamientos que surgieron en torno a la industria del ferrocarril se transformaron en pueblos fantasmas, y hubo un dramático proceso de desterritorialización, proceso que se ha definido por algunos autores, como ‘ferrocidio’ (Álvarez, 2019), entendido como un proceso de desarticulación de modos económicos, prácticas culturales y relaciones de intercambio que desarrollaron las pequeñas localidades a través de los ramales. No obstante, con su desaparición surgen desde la propia comunidad, procesos de patrimonialización sobre las prácticas

socioeconómicas y tradicionales desarrolladas en torno al tren, y que en el presente dan cuenta de la identidad y patrimonios locales de Ranguelmo.

En los encuentros de activación de la memoria local se pudieron encontrar dos escalas de conocimiento del patrimonio local ferroviaria: huellas ferroviarias, asociadas a los hitos materiales en torno al recorrido del ferrocarril en la localidad. En este ámbito se pueden destacar la estación de trenes, las antiguas vías ferroviarias y el túnel ferroviario y, las interacciones sociales y redes de intercambio en Ranguelmo, asociados a los puntos de intercambio y encuentro en el propio territorio. En este ámbito se pueden destacar los puntos de venta de productos -entendidos como espacios de comercialización local- desarrollados principalmente en torno a los lugares de detención del tren, y las rutas comerciales asociadas al ferrocarril entre localidades y ciudades.

El patrimonio ferroviario del ramal de Ranguelmo de esta forma no solo incluye la infraestructura ferroviaria y el patrimonio material vinculado a él, sino también involucra a las comunidades en sus formas de intercambio y modos de vida en torno al ferrocarril. En este sentido, se resalta la importancia del ramal como configurador de una identidad territorial, que interactúa con el ecosistema existente, o más bien, a los vestigios y elementos sobrevivientes del brusco cambio productivo, social y económico de la localidad de los últimos 40 años.

Figura 1.

Reconstrucción del trazado del ramal de Rucapequén, a partir de los talleres de memoria y cartografía participativa.



Fuente: Ilustradora Carmengloria Hernández.

Patrimonio ferroviario como punto de encuentro intergeneracional entre los habitantes de Ranguelmo.

Entre los resultados destacados de la investigación patrimonial participativa, está el proceso intergeneracional de construcción social de patrimonios complementarios a la infraestructura y legado material del ferrocarril. El ferrocarril se ha transformado en un pilar de la identidad local, que se va traspasando a nuevas generaciones, esto se hace patente en los miembros más jóvenes de una comunidad, que, si bien no conocieron el tren en sus etapas de desarrollo y plenitud, son igualmente receptores de las historias orales de sus abuelos, abuelas o padres, constituyéndose en activos resguardadores del patrimonio local.

En el proceso de socialización de niños, niñas y jóvenes se expone el valor de prácticas culturales y económicas tradicionales, configurando memorias resguardadas en los vínculos intergeneracionales de la comunidad, especialmente sobre el valor puesto en las actividades sociales, económicas y culturales asociadas a las economías domésticas, que adquirieron un gran valor y centralidad con el paso del tren. Actualmente, diversos actores de la comunidad de Ranguelmo, relevan estas prácticas y sus significados como parte relevante del patrimonio ferroviario local.

Prácticas como la recolección de nalcas, digüeños o desarrollos agrícolas locales, se han revalorizado como elementos patrimonializables de la identidad local, y que son complementarios a la herencia del ferrocarril mismo, y que, en conjunto, aportan en la edificación identitaria y patrimonial actual de la comunidad de Ranguelmo.

Figura 2.
Economías locales asociadas al ramal de Rucapequén.



Fuente: Ilustradora Carmengloria Hernández.

Relevancia de los ramales de ferrocarril en el desarrollo de los poblados y territorios en Chile.

Como resultado del trabajo desarrollado a partir del caso de Ranguelmo, se ha aportado a visibilizar la relevancia que tenían los ramales de ferrocarril en el desarrollo de los poblados y territorios en Chile. Los ramales ferroviarios en Chile, entendidos como aquellas vías auxiliares que conectaban la línea central de ferrocarriles con áreas interiores o costeras de cada región, dieron paso a cientos de comunidades que se constituyeron al alero de la infraestructura férrea, articulando sus particulares dinámicas culturales, sociales y económicas en su relación con el paso del ferrocarril.

Ranguelmo, como estudio de caso, da cuenta de tales relaciones entre los ramales, la influencia de su infraestructura y funcionamiento, con las propias prácticas socioculturales y económicas desarrolladas por la colectividad en su espacio territorial. Manifestación de interacción que, con el tiempo, se fue configurando en elementos identitarios locales y en procesos de patrimonialización de sus prácticas culturales.

Al igual que en el caso de Ranguelmo en su relación con el ramal de Rucapequén que comunicaba Ñuble con el Biobío, en cada uno de los territorios por los cuales cruzaron otras líneas de ramales de trenes en el país, se configuraron particulares relaciones de comunidades de ramales con la herencia del ferrocarril, conformando sus propios elementos identitarios y proceso de patrimonialización que pujan entre la vigencia y el olvido en el seno de sus comunidades.

Figura 3. Recorrido participativo realizado a la estación del ramal Rucapequén.



Fuente: Elaboración propia.

DISCUSIÓN

La memoria colectiva ferroviaria nos retrotrae como sociedad, a la puesta en valor de ciertos vestigios materiales que apenas sobreviven por iniciativas de unos pocos. Con ello, desde la propia colectividad de las áreas desposeídas del tren, se construyen nuevos planteamientos territoriales de patrimonialización de sus particulares prácticas en torno al patrimonio ferroviario, y otras prácticas económicas y culturales complementarias. En particular, el cómo posicionar el patrimonio y la proyección del mismo más allá de un constante repaso al pasado, sino más bien, identificándose en el presente a partir de conceptos como participación, patrimonio local y resguardo, claves para generar un proceso de identidad y rescate patrimonial que nazca desde las propias comunidades, que permita tanto preservar el patrimonio existente como asegurar su reproducción en las nuevas generaciones.

El ferrocarril, sus vestigios y el ecosistema local, configuran una identidad territorial y arraigo asociado a ambas formas. Por arraigo se comprende el proceso y efecto mediante el cual se establece una relación específica con el territorio, generando lazos y procesos identitarios hacia el lugar (De Quezada, 2007). En el caso de Ranguelmo, existe un estilo de vida o forma de vincularse con el territorio que lo hace particular (Salazar y Posada, 2017).

En el trabajo de memorialización se detectaron dos escalas de conocimiento del patrimonio local: Huellas ferroviarias, asociadas a los hitos materiales en torno al recorrido del ferrocarril en la localidad e Interacciones sociales y redes de intercambio en Ranguelmo, asociados a los puntos de intercambio y encuentro en el propio territorio. Estas dos escalas de memorialización abren espacios para resignificar el patrimonio, en palabras simples, sacarlo del museo y llevarlo hacia la propia práctica cotidiana. Esta articulación entre la conservación del patrimonio ferroviario material e inmaterial permitiría producir espacios de encuentro dentro de la propia localidad de Ranguelmo, transformando espacios patrimoniales en puntos de encuentro vecinal. A su vez, reivindica el papel de las comunidades en la conformación del patrimonio material e inmaterial existente.

Desde esta mirada local, es necesario también ampliarlo hacia lo comunal, descentralizar el patrimonio cultural, y dinamizar la preservación y conservación desde las propias comunas. (San Martín, Abad, Aguilera & Navarrete 2020) apuntan a cómo la descentralización del patrimonio parte por dotar a los municipios de herramientas jurídicas, administrativas y presupuestarias para conservar y preservar el patrimonio. Implícito se encuentra el romper las lógicas centralistas que configuran el reconocimiento de lo que es y no es patrimonio.

De esta manera, la vinculación local - comunal permite dinamizar la preservación comunitaria del patrimonio, generando oportunidades para el desarrollo social de las comunidades que rodean el propio sector a resguardar. En particular, se pueden apreciar tres aspectos para esta vinculación:

- Aspectos presupuestarios/administrativos: Generar a nivel comunal unidades de patrimonio que puedan investigar, salvaguardar y generar estrategias de preservación del patrimonio. A su vez, incentivar la injerencia de las comunidades en la conservación de su propio patrimonio;

- Participación: Generar espacios de encuentro y participación de las comunidades a nivel de diagnóstico, planificación y preservación del patrimonio local existente. Esto involucra hacer a las mismas protagonistas del proceso; y

- Educación: Elemento transversal que permite generar concientización en las comunidades en torno a procesos tanto de identidad como de preservación del patrimonio.

Es entonces, que el estudio de caso se observa conciencia del patrimonio ferroviario singular, asociada a que no nace de ex ferroviarios o personas que trabajaron directamente en el tren, sino parte de los propios habitantes de la comunidad. Es así como la autogestión, la concientización comunitaria y la organización social, son elementos claves para reivindicar el patrimonio local ferroviario, el cómo pasar desde el impacto del ferrocidio a construir una nueva forma de preservación del patrimonio que vincula la comunidad, el territorio en torno al ferrocarril.

Ranguelmo, fue reflejo de tales procesos de patrimonialización de prácticas locales en su relación con las materialidades de la industria ferroviaria. La estación, el túnel, los puentes, sus ramales, son elementos que se sumaron a la configuración de espacios que fueron transformando los paisajes locales, revelando “espacios con diversas dimensiones del habitar que aún mantienen una significación para la generación que les dio vida, como para quienes han sido testigos y receptores de su memoria” (Ibarra & Ortega, 2017). La destrucción material de la infraestructura ferroviaria y la obsolescencia funcional de su industria trajo consigo un proceso de concientización del valor social del patrimonio ferroviario, no solo por parte de los ex ferroviarios, sino también de otros habitantes del entorno de las estaciones.

CONCLUSIONES

A través de una investigación patrimonial participativa, se dio cuenta que el patrimonio cultural material e inmaterial local de la comunidad de Ranguelmo está absolutamente ligado a las memorias del pasado, y que su transmisión intergeneracional, ha sido fundamental en el proceso de arraigo de la comunidad y de la patrimonialización como un proceso de valorización de su identidad construido socialmente, y que las resignificaciones del mismo, se hacen a partir de sus oralidades y vivencias acumuladas hasta el presente, haciendo del patrimonio un fenómeno eminentemente de construcción social y cultural.

Cabe destacar que la patrimonialización, como fenómeno social y cultural, se da por una parte en la misma herencia patrimonial del ferrocarril, cuyos vestigios materiales u oficios derivados de la actividad industrial ferroviaria adquiere un valor identitario en la sociedad; pero además, dicha patrimonialización, también se ajusta como un proceso de construcción social a partir de las particulares valoraciones de las actividades y prácticas locales que fundamentan el arraigo de una comunidad con su territorio, y que se complementan, económicamente primero, e identitariamente después, con la red ferroviaria.

El paisaje de Ranguelmo, otrora campesino infiltrado por los trazos de la modernidad, fue configurando modos de vida propios y particulares a cada comunidad ligada a los ramales, la significación del ferrocarril y su valor como patrimonio se refleja en los modos de vida de quienes habitaban en torno a él. Así, el patrimonio ferroviario no solo queda en los pocos vestigios materiales que sobreviven, sino en la historia y memoria obstinada de los habitantes de Ranguelmo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alarcón, N. (2020). *Fracturas metabólicas del extractivismo forestal y respuestas comunitarias frente a la escasez hídrica: El caso de Ranguelmo en la región de Ñuble*. Universidad de Concepción, Facultad de Ciencias Sociales, Programa de Magíster en Investigación Social y Desarrollo.

Alegría-Licuime, L., Acevedo-Méndez, P., & Rojas-Sancristoful, C. (2017). Patrimonio cultural y memoria: El giro social de la memoria. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 34, 21-35.

Almonacid, F. (2011). Transporte ferroviario y mercado agropecuario en Chile, 1930-1960. *Revista Historia Agraria*, 53, 97-128.

Álvarez, J. (2019). *El desmantelamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado: Historia oral del "ferrocidio" en La Calera (1973-1995)*. Instituto de Historia y Ciencias Sociales, Universidad de Valparaíso.

Arévalo, J. M. (2004). La tradición, el patrimonio y la identidad. *Revista de estudios extremeños*, 60(3), 925-956.

Contreras, E., & Gutiérrez, S. (2020). *Racionalización y Represión. Los primeros pasos para una privatización de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en el Gran Concepción 1973-1976*. Facultad de Educación, Departamento de Historia, Universidad de Concepción, Concepción.

Correa, M. (2021). *La Historia del despojo: El origen de la propiedad particular en el territorio mapuche*. Pehuén Editores.

Dormaels, M. (2011). Patrimonio, patrimonialización e identidad. Hacia una hermenéutica del patrimonio. *Revista Herencia*, 24(1-2).

Edward, A., & Piedad, M. (2001). La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 5, 143-161.

González-Monfort, N. (2019). La educación patrimonial, una cuestión de futuro. Reflexiones sobre el valor del patrimonio para seguir avanzando hacia una ciudadanía crítica. *El Futuro Del Pasado*, 10, 123-144.

Guajardo, G. (2007). *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles en coedición con el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Guerrero, R. (2017). Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del Sur de Chile. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 33,59-76.

Ibarra, C. (2019). La problemática carrilana en la construcción del ramal ferroviario Talcahuano – Chillán (1869 – 1873). *Rev. Hist.*, 26(1), 115 - 148.

León, V. (2017). *La decadencia del ferrocarril en la red centro sur de Chile (1950-1990)*. En XVI Jornadas Interescuelas. Departamento de Historia. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina.

Marín, S. (2013). *Los ferrocarriles de Chile/Santiago*. Cámara Chilena de la Construcción, junto con la Pontificia Universidad Católica de Chile y la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.

Núñez, A. (2010). La ciudad como sujeto: formas y procesos de su constitución moderna en Chile, siglos XVIII y XIX. *Revista de Geografía Norte Grande*, 46, 45-66.

Ortega, A., & Ibarra, M. (2020). La dimensión política del patrimonio. Reivindicación del valor social del ferrocarril en Chile entre dictadura y democracia (1973-2012). *Perfiles Latinoamericanos*, 29(58), 1 – 26.

Parada, M. (2020). Historia económica de Chillán: entre tradición y modernización restringida (1848-1890). *Revista Signos Históricos*, XXII (43), 112-151.

Pinto, S. (1986). Historia de los ferrocarriles en Chile: Volúmenes de carga y cantidad de pasajeros transportados (1901 - 1929). *Revista Cuadernos de Historia*, 6, 49-66.

San Martín, K., Abad, I., Aguilera, S., & Navarrete F. (2020). Descentralización de la gestión del patrimonio cultural: Una mirada desde los municipios. *Revista Territorios y Regionalismos*, 3, 122-136.

Thomson, I. (2001). *Los beneficios privados y sociales de inversiones en infraestructura: una evaluación de un ferrocarril del siglo XIX y una comparación entre ésta y un caso del presente*. División de Recursos Naturales e Infraestructura Unidad de Transporte, Santiago de Chile.

Thomson, I., & Angerstein, D. (2000). *Historia del Ferrocarril en Chile*. Colección Sociedad y Cultura.

Zavala, J. (2015). *Los parlamentos hispano-mapuches, 1593-1803: Textos fundamentales*. Ediciones Universidad Católica de Temuco.