

CARACTERIZACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO DE LA REGIÓN DE LOS RÍOS



CONSEJO NACIONAL DE LA CULTURA Y LAS ARTES
2015

INDICE

1.- INTRODUCCIÓN	PAG. 3
2.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS	PAG. 4
3.- METODOLOGÍA	PAG. 6
4.- IDENTIFICACIÓN Y REGISTRO DE LAS MANIFESTACIONES DE PATRIMONIO CULTURAL FERROVIARIO	PAG. 7
5.- ANÁLISIS TERRITORIAL	
5.1 Cartografía regional con las estaciones y su distribución dentro de las Comunas.	PAG. 15
5.2 Ámbito natural y componentes significativos del paisaje y ocupación Humana del territorio	PAG. 17
6.- USO ACTUAL	
6.1 Análisis demográfico	PAG.20
6.2 Identificación del uso y dinámica actual que tiene la manifestación del Patrimonio cultural ferroviario	PAG. 22
6.3 Identificación de la significación cultural del patrimonio cultural ferroviario	PAG. 27
6.4 VINCULACIÓN	PAG. 28
7.- ACTORES RELEVANTES VINCULADOS	PAG. 28
8.- TALLERES	PAG. 29
9.- CONCLUSIONES	PAG. 38
10.- ANÁLISIS FODA	PAG. 39

1. INTRODUCCIÓN

El Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, interesado en recuperar el patrimonio de la región de Los Ríos se ha decidido realizar una caracterización y un diagnóstico de la tipología patrimonial ferroviaria de la región. Para ello se ha propuesto conocer los orígenes de este patrimonio, su contexto territorial y humano. También busca conocer el estado actual en que se encuentra este patrimonio ferroviario e identificar los elementos relacionados con este que aún perduran.

La presencia de estaciones de ferrocarril en casi todas las comunas de la región nos señala que el papel que jugó el ferrocarril en esta como un elemento de comunicación, transporte, acercamiento y crecimiento tuvo un gran impacto en el desarrollo de la región. La posible pérdida de este legado, expresado en patrimonio material como edificaciones y estructuras, y el inmaterial, reflejado en las experiencias de vida de quienes trabajaron en ferrocarriles es algo que preocupa al Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, ya que con esa pérdida desaparecería también parte de la identidad de las comunidades que surgieron al alero de ferrocarriles.

El surgimiento de agrupaciones sociales y de emprendimientos organizados orientados a la puesta en valor de este patrimonio ha abierto una puerta a la esperanza de que haya posibilidades de rescatar los bienes patrimoniales que aún existe y que este pueda ser conservado y re-usado como un legado histórico que pretende mantenerse a través del tiempo unido al desarrollo de las comunidades que crecieron con él.

La iniciativa de hacer resurgir el ramal Valdivia – Antilhue como una ruta turística para el “Tren El Valdiviano” que no solo apunta a dar a conocer el patrimonio ferroviario, sino que también la cultura de las comunidades donde este pasa, ha sido el punto de partida para la revalorización de este patrimonio y la oportunidad de desarrollo de las poblaciones por él visitadas.

Esta caracterización permitirá conocer el estado de conservación de este patrimonio, lo que permitirá a las entidades que desarrollen un plan de gestión para este patrimonio, saber en qué lugares invertir y cuánto se puede rescatar. Pero también dará luces de lo que las comunidades asociadas a este patrimonio necesitan y quieren hacer con ese patrimonio para su crecimiento social, cultural y económico

2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El primer tren a vapor funcional a escala real fue construido en Gales, Gran Bretaña, en 1804 por el ingeniero Richard Trevithick. Este tren constaba de una locomotora que tiró de cinco vagones cargados de acero y pasajeros a una velocidad de 8km/h durante 15km. Este primer éxito, aunque modesto, abrió las puertas para que en 1825, George Stephenson construyó la primera línea ferroviaria pública que utilizó locomotoras a vapor entre Stockton y Darlington.

A mediados del siglo XIX ya se habían construido muchos kilómetros de vía férrea y para 1850 el ferrocarril de vapor había llegado ya a todos los continentes.

En nuestro país, el primer ferrocarril se inauguró el 25 de diciembre de 1851, a solo 25 años del trabajo de Stephenson. La construcción de líneas férreas, que con un carácter netamente económico en un primer momento y social posteriormente, se abordará tempranamente logrando instalar una extensa red, la que se extendió desde Iquique hasta Puerto Montt, incluyendo a la Isla de Chiloé, y algunos ferrocarriles internacionales como el de Arica a La Paz o el Trasandino por Juncal.

El año 1890, en el gobierno del presidente José Manuel Balmaceda, se inaugura el viaducto del Malleco, dando inicio al avance definitivo del ferrocarril hacia el sur del país. Este hecho algo tardío frente a la puesta en marcha del primer tren en el país, permitiría el desarrollo social y económico de esta importante zona del país.

El ferrocarril en la Región de los Ríos remonta su historia hacia finales del siglo XIX. En 1892 se inicia la construcción del primer tramo del ferrocarril de Valdivia a Osorno, el cual comprendía el tramo desde la ciudad de Valdivia hasta la estación de Pichirropulli, llegando a La Unión en 1896 y a la ciudad de Osorno en el año 1899.

Al comenzar el siglo XX rápidamente se comenzaron a fundar nuevas estaciones en la provincia de Valdivia: Lanco inaugurada en el año 1903, la estación Mariquina o Mailef en el año 1905 y la estación de Máfil en 1906.

En 1899 las líneas ferroviarias llegan a la ciudad, que así queda conectada al troncal a través del ramal Antilhue – Valdivia. La obra se inaugura el 11 de abril de 1906 con la presencia del Presidente Federico Errazuriz en la locomotora 260. También estuvieron presentes el ministro de Industria y Obras Públicas, Ramón Antonio Vergara Donoso y el de Relaciones Exteriores, Federico Puga Borne. Acude la gente en un tren especial; la bendición la efectúa el obispo Ramón Ángel Jara y el discurso inaugural Arturo Alessandri Palma. En la ciudad se crea una planta de empleados e instalaciones.

En 1907, para lograr la unión de la ciudad de Valdivia con la red ferroviaria nacional, la Empresa de Ferrocarriles del Estado construye el puente Mulpún sobre el río calle-calle, el cual permitió conectar la estación de Antilhue con la red ferroviaria principal, la cual queda completada definitivamente en el año 1913, uniendo de esta manera los 1198kms que separaban la ciudad de Santiago con Puerto Montt y sus ramales, con 600 locomotoras.

Una de las características relevantes de la instalación del ferrocarril en la Región de los Ríos fue la de contar con una serie de ramales ferroviarios que unían las grandes ciudades con las poblaciones asentadas en las zonas lacustres cordilleranas. Estas últimas tenían una gran importancia económica porque en ellas se desarrollaba una producción agropecuaria como maderera, siendo esta última de vital importancia para el desarrollo del ferrocarril, ya que de zonas como Panguipulli, Futrono o Lago Ranco se explotaron grandes cantidades de madera de Pellín o roble envejecido, con la cual se producían los “durmientes”. Esta madera se utilizó primordialmente para la construcción y arreglo de las líneas ferroviarias de todo el país.

En estas zonas cordilleras y lacustres la utilización de los vapores fue fundamental para el transporte de la madera a los puntos de embarque, que eran las estaciones ferroviarias. La dualidad ferrocarril-vapor se dio especialmente en los lagos: Ranco, Panguipulli, Riñihue y Calafquén.

Estos ramales fueron: Valdivia-Antilhue construido a finales del siglo XIX, Los Lagos-Riñihue a principios de del siglo XX, Lanco-Panguipulli construido en los años 40s y la Unión-Lago Ranco, el cual comienza a operar plenamente en 1954. Existieron también sub ramales como el de Crucero- Entre Lagos o el que existió entre Lanco - Calafquén el que operó hasta mediados de los años 50s.

En la región de los Ríos, las comunas de Futrono y Corral no contaron con red ferroviaria conectada a una ramal o la red central, pero esto no quiere decir que el ferrocarril no tuviera influencia en su desarrollo económico.

En el caso de Futrono, esta comuna estuvo muy conectada a las estaciones de Reumén y Paillaco, ya que en estas se realizaba la mayoría del intercambio comercial de la comuna, ya sea de madera y productos agropecuarios.

En cuanto a Corral, esta comuna puerto contó a partir de 1906 con una pequeña línea ferroviaria interna que conectaba la Fundición de acero de los Altos Hornos con el puerto; esta pequeña red ferroviaria transportó materiales y personas dentro de la ciudad siendo parte importante del paisaje de la época, impulsando además el desarrollo de la comuna. Esta pequeña red funcionó hasta finales de los años 50s.

La implementación del ferrocarril en la que hoy es la Región de Los Ríos fue fundamental para el desarrollo social y económico de sus habitantes. Permitted conectar a las ciudades y poblados que ante del tren solo eran accesibles a caballo o por agua, como es el caso de Valdivia. La integración de los diferentes ramales a la red central abrió una puerta a la prosperidad que acompañó a la región por muchos años.

Los restos materiales como la vivencia de sus habitantes se convierten hoy día en los testigos que aún sobreviven de un patrimonio que nunca debiera perderse.

3. METODOLOGÍA

Descripción trabajo:

Recopilación de antecedentes históricos

Se revisarán los antecedentes disponibles para hacer una presentación sobre la historia del Ferrocarril en la Región de los Ríos. Se contextualizará este desarrollo dentro de un breve marco sobre el surgimiento del ferrocarril como medio de transporte moderno en el país y el desarrollo particular de este medio en la Región de Los Ríos y su impacto en el crecimiento de la misma. Para cumplir con este punto se revisará bibliografía sobre la historia del ferrocarril, el ferrocarril en Chile y la historia del ferrocarril en la región de Los Ríos. Esto se deberá realizar entre los días lunes 2 al lunes 9 de noviembre.

Identificación y registro de las manifestaciones de patrimonio cultural ferroviario

Se recopilará la información sobre los elementos ferroviarios en la Región con el fin de determinar su cantidad, estado de conservación y posible re-utilización. Para ello se revisará el catastro patrimonial de la región realizado por la Universidad Austral de Chile y el catastro ferroviario efectuado por SERNATUR. Al existir estos catastros es más rápida la identificación del patrimonio a estudiar. Se tomará la información y se presentará en tablas con los datos más importantes de cada bien patrimonial. Esta tarea se deberá realizar entre los días jueves 5 de y el viernes 13 de noviembre.

Análisis territorial

Luego se realizará un análisis territorial para conocer el contexto físico en el que se encuentra inserto cada bien patrimonial ferroviario. Para ello se confeccionará un mapa de la región de Los Ríos que muestre la ubicación de cada una de las estaciones que existieron en la región para contar así con una contextualización de la distribución geográfica. De esta forma se podrán conocer las características físicas como si se trata de tierras de cultivo, forestales, suelo rocoso, alturas si son cruzadas por ríos, lagos o mar. Esta información será vital para conocer la razón de ser primera de los bienes ferroviarios cercanos y poder así, tomar medidas de resguardo de estos bienes o buscar propuestas para integrarlo al contexto paisajístico o territorial.

Análisis de la ocupación humana

Por otro lado, se verá conjuntamente con el análisis territorial, el de la población humana que lo habita para conocer la relación que existe y como ésta puede favorecer o perjudicar la conservación del patrimonio. Ferroviario. Esta tarea se deberá realizar entre los días jueves 5 de y el viernes 16 de noviembre.

Uso actual del patrimonio ferroviario

También se observará el actual uso que la población cercana está haciendo de estos bienes ferroviarios. Es importante conocerla relación que estas personas o agrupaciones tienen con el patrimonio ferroviario que está inserto en medio de sus comunidades. Esto consistirá en una breve descripción que se realizará, por comuna, sobre las actividades humanas que allí se realizan y su relación con las estructuras ferroviarias aún existentes.

Esta tarea se deberá realizar entre los días jueves 5 de y el viernes 16 de noviembre.

Se chequeará cada una de las estaciones para conocer cuál es el uso que se les ha dado a sus estructuras. Así se tendrá claro las condiciones de cada una de ellas, para qué las usan, cuántas se utilizan y cuáles ya no sirven.

Vinculación de las poblaciones con los bienes patrimoniales ferroviarios

También se verá cuál es la vinculación que poseen las comunidades con el patrimonio ferroviario. Se busca encontrar alguna manifestación material o inmaterial de una relación entre las personas y este patrimonio.

Actores vinculados

Se identificará a los actores relevantes que estén vinculados a este patrimonio y a los que posiblemente se puedan invitar a participar del desarrollo de un plan de gestión que permita tomar el patrimonio ferroviario y convertirlo en un proyecto que pueda ser implementado y financiado por estos diferentes actores.

Mesas de Trabajo

Reunida toda la información antes mencionada, se procederá a realizar dos mesas de trabajo con las agrupaciones sociales relacionadas con el patrimonio ferroviario para obtener información sobre el conocimiento que poseen sobre los bienes ferroviarios existentes en sus comunas y su actitud hacia ellos. También se buscará recoger las propuestas que estas agrupaciones tienen, tanto para la protección como para el uso de este patrimonio.

La modalidad de trabajo será la de invitar a una primera mesa de trabajo en el pueblo de Antihue por tratarse del destino final del tren turístico que mueve un buen volumen de turistas y porque en este lugar existen varias agrupaciones organizadas en torno al patrimonio ferroviario. Se les explicará en qué consiste el proyecto que está realizando el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes para luego entregárseles material para responder un cuestionario con dos secciones.

La primera sección consistirá en cuatro preguntas de alternativa con más de una opción que mida el conocimiento que los encuestados poseen sobre la historia y funciones de algunas estructuras ferroviarias que existen o no en sus estaciones, además de dos preguntas para medir su actitud o predisposición hacia ese patrimonio.

La segunda sección del cuestionario contará con dos preguntas de desarrollo que buscan recoger las propuestas que tienen los encuestados sobre qué se debería hacer para proteger el patrimonio ferroviario y qué se debería hacer con el patrimonio ferroviario para que este ayudara al desarrollo de sus comunidades.

Concluida la recolección de los cuestionarios, se realizarán gráficos que serán analizados para conocer las respuestas y propuestas de los encuestados lo que permitirá tener información valiosa para el diseño de un plan de gestión de este patrimonio.

Finalmente, se tomará toda esta información y se aplicará el análisis FODA para determinar la situación de cada elemento tipificado y así poder tomar luego las decisiones necesarias para un futuro plan de intervención.

4. IDENTIFICACIÓN Y REGISTRO DE LAS MANIFESTACIONES DE PATRIMONIO CULTURAL FERROVIARIO

Para el trabajo de catastro del patrimonio ferroviario de la región de Los Ríos se utilizó el informe “Turismo Patrimonial Ferroviario SERNATUR 2015”, presentado a comienzos de este año. Allí se encuentran catastrados todos los elementos ferroviarios identificados de la región de Los Ríos. Esto se consideró por el hecho de que no se aportaba nada nuevo con realizar el catastro para este proyecto, debido al poco tiempo con que se cuenta para desarrollarlo. Estas fichas recogen todo el material identificado en el terreno, desde grandes edificios hasta las pequeñas palancas de cambio de rieles. Todo esto está identificado por ubicación comunal, número de conjunto, localidad, infraestructura ferroviaria, dirección, localización, N° ficha de catastro y por georeferenciación.

COMUN A	N° CONJ UNTO	LOCALIDAD	INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	DIRECCION	LOCALIZACION	N° FICHA CATASTRO PPVP	GEORREFERENCIA		N°
							OESTE	SUR	
RIO BUENO	1	Crucero	Estación pasajeros Crucero	Ruta T-929	Rural	2	687812	5523276	1
		Crucero	Bodega Ferroviaria	Ruta T-929	Rural	5	687791	5523219	2
		Crucero	Casa Cambiador	Ruta T-929	Rural	3	687477	5523456	3
		Crucero	Casa Oficina	Ruta T-929	Rural	4	687969	5523212	4
		Crucero	Rampa de carga	Ruta T-929	Rural	6	687703	5523182	5
		Crucero	Copa de agua	Ruta T-929	Rural	no tiene	687903	5523256	6
		Crucero	Caballo de agua	Ruta T-929	Rural	no tiene	687903	5523256	7
	2	Guzmán	Estación Guzmán	Ruta T-909	Rural	14	681771	5527054	8
		Guzmán	Bodega Ferroviaria	Ruta T-909	Rural	15	681738	5527114	9
	3	Río Bueno	Antigua Estación Río Bueno (Demolida)	Carlos Condell	Urbano	22	674112	5533659	10
	4	Piruco	Estación pasajeros Río Bueno	Ejército libertador	Rural	50	675715	5532707	11
		Piruco	Bodega Ferroviaria	Ejército libertador	Rural	51	675716	5532725	12
		Piruco	Plataforma de carga	Ejército libertador	Rural	52	675770	5532676	13
		Piruco	Plataforma de Bodega	Ejército libertador	Rural	55	675895	5532557	14
		Piruco	Vivienda ferroviaria 1 (casa larga)	Ejército libertador	Rural	53	675523	5532898	15
		Piruco	Vivienda ferroviaria 2 (palillaje)	Ejército libertador	Rural	58	675404	5532941	16
		Piruco	Vivienda ferroviaria 3	Ejército libertador	Rural	no tiene	675468	5532925	17
		Piruco	Copa de agua (Botada)	Ejército libertador	Rural	54	675764	5532622	18
	5	Piruco	Señal de aspás	Ejército libertador	Rural	no tiene	675715	5532707	19
Trapi		Estación pasajeros Trapi	Ruta T-875	Rural	62	694356	5525134	20	
Trapi		Radier bodega ferroviaria	Ruta T-875	Rural	no tiene	694340	5524897	21	
Trapi		Rampa de carga	Ruta T-875	Rural	63	694340	5524897	22	
P1	Trapi	Rampa de pasajeros	Ruta T-875	Rural	no tiene	694340	5524897	23	
	Pilmaiquén	Puente colgante Pilmaiquén	Ruta T-801	Rural	56	670001	5527767	24	
P2	Chirre	Puente Chirre	Ruta T-941	Rural	57	698274	5507517	25	
LOS LAGOS	6	Antilhue	Estación Antilhue	O"Higgins	Rural	101	674812	5591815	26
		Antilhue	Sala Combustibles	O"Higgins	Rural	103	674856	5591784	27
		Antilhue	Sala de máquinas	O"Higgins	Rural	104	674874	5591773	28
		Antilhue	Casa ferroviaria	O"Higgins	Rural	107	674679	5591916	29
		Antilhue	Fundaciones Bodega	O"Higgins	Rural	no tiene	674812	5591815	30
		Antilhue	Copa de agua	O"Higgins	Rural	105	674894	5591766	31
		Antilhue	Caballo de agua	O"Higgins	Rural	106	674730	5591894	32
		Antilhue	Señal de aspás	O"Higgins	Rural	no tiene	674730	5591894	33
		Antilhue	Palanca de maniebra	O"Higgins	Rural	no tiene	674730	5591894	34
		Antilhue	Poste de iluminacion	O"Higgins	Rural	no tiene	674730	5591894	35
	7	Antilhue	Carro de carga	O"Higgins	Rural	no tiene	674730	5591894	36
		Purey	Estación de trasbordo Purey	Ruta T-35	Rural	113	675784	5590498	37
	8	Purey	Palanca de maniebra	Ruta T-35	Rural	no tiene	675784	5590498	38
		Huidif	Fundacion Estación Huidif	Ruta T-45	Rural	117	709597	5589174	39
	9	Lipingüe	Estación Lipingüe	Por Ruta T-515	Rural	121	687074	5578668	40
	10	Los Lagos	Estación Los Lagos	Brasil s/n	Urbano	no tiene	686598	5585177	41
		Los Lagos	Bodega Estación	Brasil s/n	Urbano	137	686598	5585177	42
		Los Lagos	Ex Estación Collilelfu	A. Prat /Baquedan	Urbano	126	687224	5585203	43
		Los Lagos	Copa de agua	Puente Collilelfu	Urbano	172	687006	5585191	44
		Los Lagos	Señal de aspás	A. Prat /Baquedan	Urbano	no tiene	686598	5585177	45
11	Riñihue	Boletería ex estación de ferrocarriles	Ruta T-45	Rural	188	718974	5589245	46	
P3	Los Lagos	Puente peatonal, "ex puente Ramal"	Puente Peatonal	Urbano	173	687008	5585048	47	
P4	Los Lagos	Tunel ferroviario	Sin info.	Urbano	185	Sin info.	Sin info.	48	

COMUN A	N° CONJUNTO	LOCALIDAD	INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	DIRECCION	LOCALIZACIÓN	N° FICHA CATASTRO PPVP	GEORREFERENCIA		N°
							OESTE	SUR	
VALDIVIA	12	Valdivia	Estación de ferrocarriles	Ecuador	Urbano	812	651995	5590219	49
		Valdivia	Bodega 1 de Tren	Ecuador	Urbano	810	652220	5590221	50
		Valdivia	Bodega 2 de Tren	Ecuador	Urbano	811	652413	5590242	51
		Valdivia	Restos muros sala máquina	Ecuador	Urbano	no tiene	652715	5590372	52
		Valdivia	Restos portal de acceso	Ecuador	Urbano	no tiene	652715	5590372	53
		Valdivia	Tornamesa Ferroviaria	Ecuador	Urbano	809	652715	5590372	54
		Valdivia	bodegas	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	55
		Valdivia	Vestigios muelle ferroviario	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	56
		Valdivia	Copa de agua	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	57
		Valdivia	Caballo de agua	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	58
		Valdivia	Palanca de maniebra	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	59
		Valdivia	Señal de aspas	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	60
		Valdivia	Torre de iluminación	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	61
		Valdivia	Topes de carros	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	62
		Valdivia	Tubo de humo Caldera	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	63
		Valdivia	Carros transporta equipaje	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	64
		Valdivia	Estanque petroleo	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	65
		Valdivia	Estanque agua y carbón	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	66
		Valdivia	Brogui	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	67
		Valdivia	Carro aljibe	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	68
	Valdivia	Carros planos	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	69	
	Valdivia	Locomotora 630	Ecuador	Urbano	no tiene	651995	5590219	70	
	13	Huellehue	Estación Huellehue	Lado Vía Férrea	Rural	850	660972	5593685	71
		Huellehue	Conjunto viviendas ferroviarias	Lado Vía Férrea	Rural	851	661098	5593703	72
		Huellehue	Señal de aspas	Lado Vía Férrea	Rural	no tiene	660972	5593685	73
		Huellehue	Palanca de maniebra	Lado Vía Férrea	Rural	no tiene	661098	5593703	74
	14	Pishuínco	Estación Pishuínco	Lado Vía Férrea	Rural	928	663854	5592131	75
		Pishuínco	Fundaciones Bodega	Lado Vía Férrea	Rural	no tiene	663854	5592131	76
P5	Pishuínco	Puente Cuicuilelfu	Ruta T-35	Rural	927	663854	5592131	77	
P6	Pishuínco	Puente Ferroviario Arique	Ruta T-35	Rural	931	667320	5591154	78	
LANCO	15	Lanco	Estación de Trenes	Centenario	Urbano	198	691057	5630795	79
		Lanco	Bodega Estación de Trenes	Centenario	Urbano	199	691046	5630757	80
		Lanco	Señal de aspas	Centenario	Urbano	no tiene	691057	5630795	81
		Lanco	Caballo de agua	Centenario	Urbano	no tiene	691134	5630929	82
	16	Purulón	radier)	Purulón s/n	Rural	no tiene	700241	5626117	83
		Purulón	Radier casa ferroviaria	Purulón s/n	Rural	no tiene	700539	5626019	84
	17	Malalhue	Radier bodega ferroviaria	Malalhue s/n	Rural	231	713878	5619912	85
		Malalhue	Copa de agua	Malalhue s/n	Rural	no tiene	713910	5619947	86
P7	Lanco	Puente de Fierro	Ruta 5 s/n	Rural	218	690655	5630911	87	
MAFIL	18	Mafil	Estación Ferrocarriles Mafil	Arturo Prat	Urbano	239	675848	5607388	88
		Mafil	Bodega Estación	Pedro de Valdivia s/n	Urbano	255	675884	5607367	89
		Mafil	Rampa de carga (ruinas)	Pedro de Valdivia s/n	Urbano	no tiene	675920	5607336	90
		Mafil	Señal de aspas	Arturo Prat	Urbano	no tiene	675848	5607388	91
	P8	Iñaque	Puente Ferroviario Iñaque	Sin info.	Rural	238	676108	5606996	92
	P9	Mulpún	Puente ferroviario sobre Río San Pedro	Pedro de Valdivia s/n	Rural	265	67836	5592152	93
PAILLACO	19	Paillaco	Estación (construcción nueva)	18 de Octubre	Urbano	no tiene	680973	5562182	94
		Paillaco	Bodega Estación Paillaco	18 de Octubre	Urbano	311	680956	5562160	95
	20	Pichirropulli	Estación Ferroviaria Pichirropulli	O'Higgins	Rural	328	679044	5553344	96
		Pichirropulli	Radier bodega	O'Higgins	Rural	no tiene	679078	5553345	97
		Pichirropulli	Rampa de carga	O'Higgins	Rural	no tiene	679098	5553367	98
	21	Reumen	Estacion Reumén	Sin info.	Rural	no tiene	684798	5571200	99
		Reumen	Bodega estación	Sin info.	Rural	no tiene	684763	5571198	100
		Reumen	Rampa de carga	Sin info.	Rural	no tiene	684726	5571183	101
P10	Reumen	Puente Ferroviario Collilelfu	Longitudinal Sur	Rural	333	683902	5570103	102	

COMUNA	N° CONJUNTO	LOCALIDAD	INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	DIRECCION	LOCALIZACIÓN	N° FICHA CATASTRO PPVP	GEORREFERENCIA		N°
							OESTE	SUR	
PANGUIPULLI	22	Melequén	Fundaciones Estación	Sin info.	Rural	357	719956	5616234	103
	23	Huellahue	Estación de Ferrocarriles	Ruta T-203	Rural	380	726106	5612728	104
	24	Panguipulli	Estación de Ferrocarriles	Fugueroa s/n	Urbano	375	728490	5608258	105
MARIQUINA	25	Ciruelos	Estación Ferroviaria	Ruta T-217	Rural	407	683660	5620867	106
		Ciruelos	Casa Cambiador	Ruta T-217	Rural	412	683983	5620901	107
		Ciruelos	Señal de aspas	Ruta T-217	Rural	no tiene	683983	5620771	108
	26	Est. Mariquina	Cimiento estación	Ruta T-237	Rural	no tiene	677576	5618442	109
		Est. Mariquina	Cimiento bodega	Ruta T-237	Rural	no tiene	677631	5618381	110
		Est. Mariquina	Copa de agua	Ruta T-237	Rural	413	677589	5618399	111
LA UNIÓN	27	La Unión	Estación Ferrocarriles	M. Ossa s/n	Urbano	572	663762	5537332	113
		La Unión	Vagón de carga	M. Ossa s/n	Urbano	no tiene	663762	5537332	114
		La Unión	Señal de aspas	M. Ossa s/n	Urbano	no tiene	663762	5537332	115
		La Unión	Caballo de agua doble N° 1	M. Ossa s/n	Urbano	no tiene	663762	5537332	116
		La Unión	Caballo de agua doble N°2	M. Ossa s/n	Urbano	no tiene	663762	5537332	117
	P11	La Unión	Puente de Fierro	Augusto Grob	Rural	622	664793	5539434	118
LAGO RANCO	28	Lago Ranco	Estación Lago Ranco	Los Angeles s/n	Urbano	no tiene	715062	5534005	119
		Lago Ranco	Bodega Ferroviaria	Los Angeles s/n	Urbano	no tiene	714708	5533734	120
		Lago Ranco	Muelle Ferroviario	Los Angeles s/n	Urbano	no tiene	714644	5533864	121
		Lago Ranco	Casa Ferroviaria 1 (blanca remodelada)	Los Angeles s/n	Urbano	401	714761	5533912	122
		Lago Ranco	Casa Ferroviaria 2 (cambiador)	Los Angeles s/n	Urbano	no tiene	714509	5533171	123
		Lago Ranco	Casa Ferroviaria 3 (roja)??	Los Angeles s/n	Urbano	no tiene	714708	5533734	124
		Lago Ranco	Copa de agua	Los Angeles s/n	Urbano	no tiene	714865	5533935	125
		Lago Ranco	Caballo de agua	Viña del Mar	Urbano	402	715003	5533975	126
	29	Ignao	Radier bodega ferroviaria	Sin info.	Urbano	no tiene	707525	5532442	127
		Ignao	Copa de agua	Sin info.	Urbano	no tiene	714000	5533510	128

Se extrajeron tres tablas donde aparecen las 29 estaciones con sus respectivas manifestaciones ferroviarias. El total de estructuras muebles e inmuebles reconocidas es de 128 de las cuales hay varias edificaciones, especialmente 27 edificios de estación y 18 bodegas ferroviarias, varias de las cuales se encuentran solo con sus cimientos. En cuanto a las otras edificaciones, se cuenta con 9 viviendas ferroviarias, y 3 casas de cambiadores, 7 rampas de carga y de pasajeros. También existe una sala de combustible (Antihue), 9 copas de agua, 10 caballos de agua, 2 muelles, 8 señales de aspas y otros elementos únicos, los cuales, en su mayoría, se encuentran en la estación ferroviaria de Valdivia. A todos estos elementos se suman 11 puentes y túnel ferroviarios distribuidos, todos por la región.

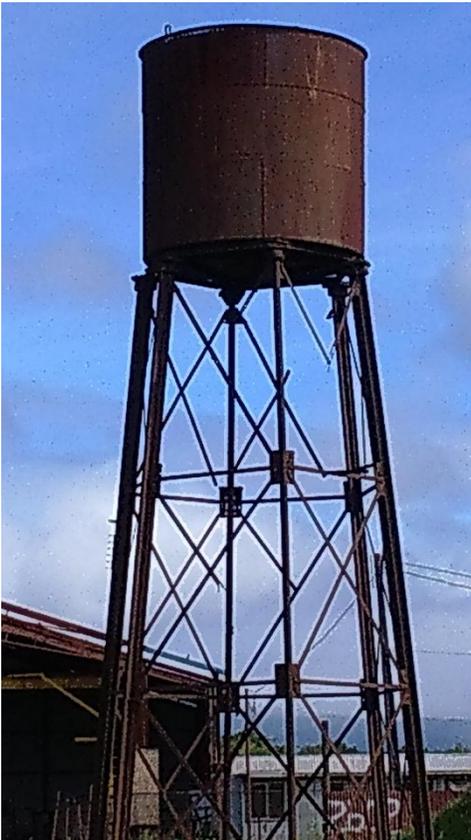
Fotografías de elementos ferroviarios



Estación de ferrocarriles de Valdivia



Estación de ferrocarriles de Antilhue



Copa de agua de Valdivia



Copa de agua de Antilhue



Sala de combustible



Estanque de combustible



Caballo de agua



Base del caballo de agua



Casa de pesa de carga



Casa de pesa de carga, interior



Poste de señales



Poste de señales, detalle



Cambiador de rieles



Cambiador de rieles



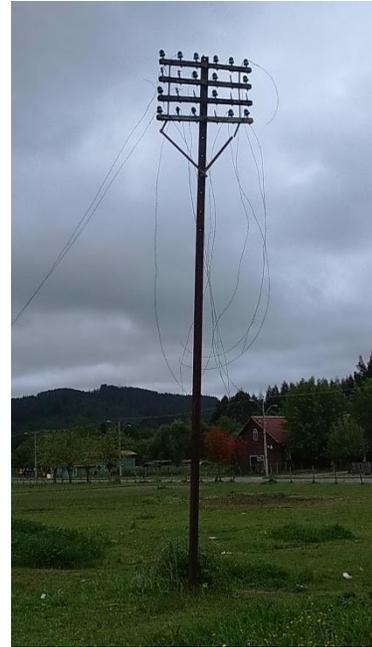
Tornamesa depositado en Antilhue



Tornamesa de Valdivia



Bodega Valdivia



Poste de telégrafo



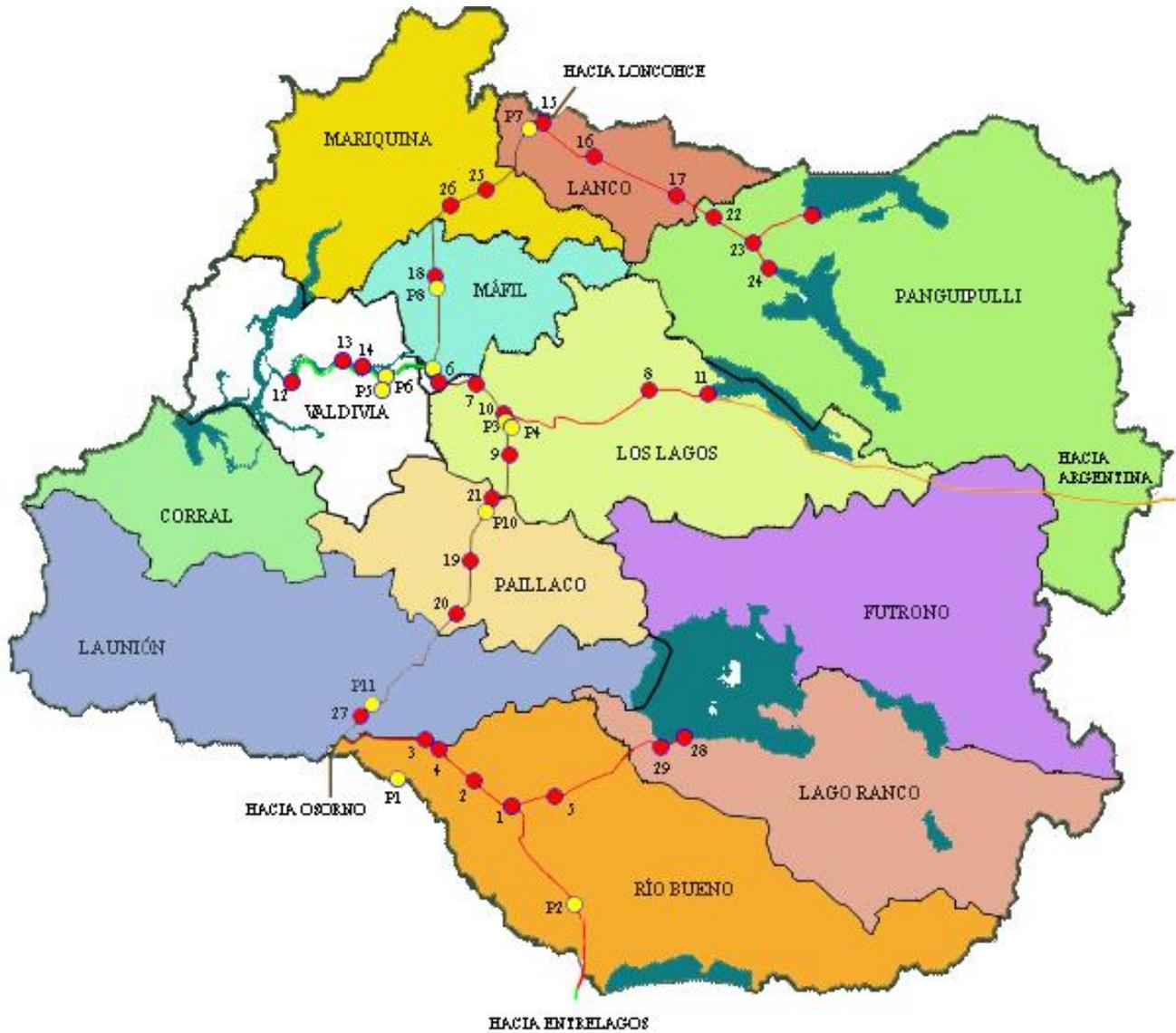
Estanque de combustible en Valdivia



Estanque de combustible en Antilhue

5. ANÁLISIS TERRITORIAL

5.1 Cartografía regional con las estaciones y su distribución dentro de las comunas.



Nº	ESTACIÓN	ELEMENTOS MÁS REPRESENTATIVOS	COMUNA
1	CRUCERO	ESTACIÓN Y BODEGA	RÍO BUENO
2	GUZMÁN	ESTACIÓN Y BODEGA	RÍO BUENO
3	RÍO BUENO	NO QUEDA NADA	RÍO BUENO
4	PIRUCO	ESTACIÓN Y BODEGA	RÍO BUENO
5	TRAPI	ESTACIÓN Y BODEGA	RÍO BUENO
6	ANTILHUE	ESTACIÓN, SALA DE COMBUSTIBLE, PESA DE CARGA, CASA FERROVIARIA, FUNDACIÓN DE LA BODEGA,	LOS LAGOS
7	PUREY	CASA ESTACIÓN	LOS LAGOS
8	HUIDIF	NO QUEDA NADA	LOS LAGOS
9	LIPINGÜE	SOLO ESTACIÓN	LOS LAGOS
10	LOS LAGOS	ESTACIÓN Y BODEGA	LOS LAGOS
11	RIÑIHUE	NO QUEDA NADA	LOS LAGOS
12	VALDIVIA	ESTACIÓN, DOS BODEGAS, TORNAMEZA (MÁS INTERESANTE)	VALDIVIA
13	HUELLEHUE	ESTACIÓN, VIVIENDAS FERROVIARIAS	VALDIVIA
14	PISHUINCO	ESTACIÓN, FUNADACIÓN DE LA BODEGA	VALDIVIA
15	LANCO	ESTACIÓN Y BODEGA	LANCO
16	PURULÓN	NO QUEDA NADA	LANCO
17	MALALHUE	RADIER BODEGA Y COPA DE AGUA	LANCO
18	MÁFIL	ESTACIÓN Y BODEGA	MÁFIL
19	PAILLACO	ESTACIÓN (COSNSTRUCCIÓN NUEVA) Y BODEGA	PAILLACO
20	PICHIRROPULLI	ESTACIÓN Y RADIER BODEGA	PAILLACO
21	REUMÉN	ESTACIÓN Y BODEGA	PAILLACO
22	MELEFQUÉN	RADIER DE ESTACIÓN	PAILLACO
23	HUELLAHUE	ESTACIÓN	PANGUIPULLI
24	PANGUIPILLI	BODEGA (TRANSFORMADA)	PANGUIPULLI
25	CIRUELOS	ESTACIÓN, CASA DEL CAMBIADOR	PANGUIPULLI
26	MARIQUINA	RADIER DE ESTACIÓN Y BODEGA	MARIQUINA
27	LA UNIÓN	ESTACIÓN Y VAGÓN DE CARGA	LA UNIÓN
28	LAGO RANCO	ESTACIÓN, BOEGA, MUELLE, TRES VIVIENDAS FERROVIARIAS, COPA DE AGUA	LAGO RANCO
29	IGNAO	RADIER BODEGA Y COPA DE AGUA	LAGO RANCO

Nº	PUENTE	LOCALIDAD	COMUNA
P1	PUENTE COLGANTE PILMAIQUÉN	PILMAIQUÉN	RÍO BUENO
P2	PUENTE CHIRRE	CHIRRE	RÍO BUENO
P3	PUENTE PEATONAL "EX PUENTE RAMAL"	LOS LAGOS	RÍO BUENO
P4	TUNEL FERROVIARIO	LOS LAGOS	RÍO BUENO
P5	PUENTE CUCUILEFU	PISHUINCO	VALDIVIA
P6	PUENTE FERROVIARIO ARIQUE	PISHUINCO	VALDIVIA
P7	PUENTE DEL FIERRO	LANCO	LANCO
P8	PUENTE IÑAQUE	IÑAQUE	MÁFIL
P9	PUENTE SOBRE RÍO SAN PEDRO	MULPÚN	MÁFIL
P10	PUENTE COLLILEFU	REUMEN	PAILLACO
P11	PUENTE DE FIERRO	LA UNIÓN	LA UNIÓN

5.2 Ámbito natural y componentes significativos del paisaje y Ocupación humana del territorio

Comuna Río Bueno

Ámbito natural y componentes significativos del paisaje

Se trata de una comuna agrícola y ganadera. Lomas suaves con muchos cultivos y rodeada de ríos que nacen en los lagos Ranco y Puyehue. Se trata de tierra muy fértil. Las estaciones servían para recoger la producción de los campos y llevarlas a los destinos conectados a la red central de ferrocarriles.

Ocupación humana del territorio

La población vive principalmente de la producción agrícola de los campos, de la lechería y la ganadería. En las últimas décadas se ido desarrollando una nueva actividad económica que es el turismo. Este ha permitido aprovechar áreas que no eran utilizadas para las otras actividades humanas. También, ha sido el turismo lo que ha permitido volver a poner los ojos en el patrimonio ferroviario. La comuna es bastante equilibrada en sus características ambientales y humanas.

Comuna Los lagos

Ámbito natural y componentes significativos del paisaje

Esta comuna se encuentra en el centro de la región. Limita con cinco comunas, dos de las cuales, Valdivia y Panguipulli son muy fuertes. La atraviesa el río San Pedro y se encuentra con una parte del valle central, donde se desarrolla la agricultura, pero mayoritariamente está rodeada de montañas donde se realiza explotación forestal. Al oriente, le corresponde una parte del lago Riñihue, lugar donde se encontraba la última estación del ramal que partía desde la estación Collilefu, en la ciudad de Los Lagos.

Ocupación humana del territorio

La población se dedica, principalmente, al trabajo agrícola y maderero. También comienzan a desarrollarse actividades turísticas lo que está repercutiendo en nuevas fuentes de empleo e iniciativas innovadoras en la comuna. El tren permitía el movimiento de pasajeros y de las cargas extraídas de la comuna.

Comuna Valdivia

Ámbito natural y componentes significativos del paisaje

Las riquezas de esta comuna son bastante variadas. Cuenta con una hoya hidrográfica muy grande, debido a la presencia de muchos ríos provenientes de los lagos que existen en la región. Esto ha permitido contar con buenas tierras de cultivo y grandes bosques. Además, la comuna cuenta con la ventaja de tener contacto con el mar y abrirle las puertas a otros productos alimenticios.

Ocupación humana del territorio

Los habitantes de la comuna se dedican a la agricultura, explotación maderera, los servicios, actividades culturales y científicas, debido a la presencia de varias universidades, el turismo, gracias a la cantidad de patrimonio cultural y natural, además de paisajes propicios para el desarrollo de actividades turísticas de mar, lago, agro, aventura, entre otras. El tren fue tan importante para el transporte de carga y pasajeros que en la actualidad se puso en funcionamiento el tren turístico de Valdivia a Antihue para diversión de las personas y para recordar cómo era tener esa experiencia en el pasado.

Comuna Lanco

Ámbito natural y componentes significativos del paisaje

Esta comuna es la puerta norte a la región. Se encuentra en un estrecho pasaje que cruza una cadena montañosa que atraviesa el valle central desde cordillera a mar. Este corredor una a la región de Los Ríos con la región de la Araucanía. La divide el río Cruces, el cual va a desembocar en el mismo río Valdivia, en esa ciudad. Posee predios agrícolas y bosques.

Ocupación humana del territorio

Es una zona agrícola y maderera y también posee algunos servicios al ser paso obligado del transporte que se desplaza entre el sur y el norte del país. EL ferrocarril sirvió para desplazamiento de los productos y pasajeros venidos de las zonas cercanas.

Comuna Máfil

Ámbito natural y componentes significativos del paisaje

Está en una sección del valle de la Mariquina que se interna al sureste del cordón cordillerano que atraviesa el valle central. Es una comuna muy rica en la agricultura, ya que se encuentra en el valle de Mariquina que es muy productivo. La atraviesa el río Cruces el que riega las tierras y las hace más fértiles. También existen bosques y hay riqueza mineral.

Ocupación humana del territorio

La población se dedica a las actividades agrícolas, especialmente frutas, maderera y minera, principalmente con la explotación de la minería de oro (minas Madre de Dios y San Pedro) y de carbón. A través del ferrocarril

se movían esos productos a los lugares de destino. El ferrocarril era muy importante al punto de que todavía pasa por ahí el tren de carga.

Comuna Paillaco

Ámbito natural y componentes significativos del paisaje

La comuna se encuentra en el centro de la región, justo debajo de la comuna de Los Lagos. La atraviesa la Ruta 5 Sur y también la línea de la red central de ferrocarriles. Es una comuna rica en tierras fértiles para cultivo y bosques para explotación maderera. Las tierras cultivables son en su mayoría planas y se encuentran en valle central. La explotación forestal se desarrolla en las cadenas montañosas cercanas.

Ocupación humana del territorio

Se han instalado varias empresas relacionadas con esas actividades económicas y otras de construcción al borde de la ruta que une Paillaco con Valdivia. La mayoría de la población vive de esas actividades a las cuales se les suma, en menor grado los servicios por encontrarse en el cruce de la Ruta 5 y la ruta de acceso a Valdivia. Por la estación se extraían los productos explotados.

Comuna Panguipulli

Ámbito natural y componentes significativos del paisaje

Esta comuna que limita con la región de la Araucanía por el norte y Argentina por el este, es conocida como la “comuna de los siete lagos”, porque en su territorio se encuentran los lagos Calafquén, Pullinque, Pellaifa, Neltume, Riñihue, Piriñueico y Panguipulli. Posee una parte menor de tierras planas, pero la mayor parte de su territorio lo constituyen montañas donde surgen los siete lagos anteriormente nombrados y una serie de ríos asociados a ellos. También, por las características montañosas de su lado oriental, existen muchas termas naturales.

Ocupación humana del territorio

Antiguamente, los habitantes de la comuna desarrollaban la actividad maderera, ya que se necesitaba mucha de ella para la instalación de durmientes para las líneas ferroviarias. Al desaparecer el ferrocarril como medio de transporte surge, en el último tiempo, la actividad turística asociada al entorno natural, idóneo para el turismo aventura y de esparcimiento. Esta comuna es reconocida internacionalmente como uno de los mejores destinos turísticos de Chile.

Comuna Mariquina

Ámbito natural y componentes significativos del paisaje

En esta comuna se encuentra el valle más fértil de la región de los Ríos. Es conocido por la producción de frutas como manzanas, ciruelas, berries, entre otros productos. Posee grandes extensiones de bosques, especialmente en la cordillera de la costa y en la misma costa se desarrolla la extracción de pescado y mariscos.

Ocupación humana del territorio

Históricamente, ya los huilliches poseían una gran producción de alimentos con los que alimentaban, incluso, a los españoles. También heredaron de ellos muchos animales, lo que al día de hoy aún se puede observar, ya que igualmente se practica la ganadería. También se desarrolla la explotación forestal donde trabajan muchos

de los habitantes de la comuna y en la costa existen varios poblados dedicados a la explotación pesquera artesanal. Por la estación se cargaban los productos de la comuna.

Comuna La Unión

Ámbito natural y componentes significativos del paisaje

Esta comuna es conocida por ser una comuna agrícola, ganadera, pero sobre todo lechera. Su topografía la componen lomas suaves de verdes praderas, acompañadas de verdes bosques en los alrededores. La atraviesa el Río Bueno, el cual, con sus afluentes, riega esos campos. La comuna tiene conexión con el Lago Ranco por el este y tiene borde costero en su límite occidental.

Ocupación humana del territorio

La población está asociada a las actividades anteriormente mencionadas, siendo la industria de la leche una de las que más riquezas genera en la comuna. También se desarrolla la industria de la minería del carbón con la explotación de la mina Catamutún. El ferrocarril jugaba un papel muy importante, porque permitía la extracción de estos recursos de la comuna hacia sus destinos finales.

Comuna Lago Ranco

Ámbito natural y componentes significativos del paisaje

Esta comuna es cordillerana como lo son Futrono y Panguipulli. Si bien es cierto, se puede encontrar un desarrollo agrícola, la comuna no tiene mucha superficie de cultivo, ya que su territorio es principalmente montañoso. Cuenta con la mitad de la superficie del Lago Ranco, lo que le permite abrirse a las otras comunas que poseen otros tipos de recursos. La cordillera le entre paisajes y destinos interesantes. Ríos, termas, bosques e incluso nieve en invierno

Ocupación humana del territorio

Se desarrollan actividades agrícolas y forestales, además de las de servicio y turismo. En esta última actividad económica, es la presencia del lago, del mismo nombre que la ciudad y la comuna, la que le ha permitido a la comuna crecer, ya que éste y los recursos naturales cercanos al mismo han sido idóneos para el turismo aventura y de esparcimiento cercanos. Pero lo que ha ayudado mucho al crecimiento de ese sector es la asociación con las comunas de Futrono y Panguipulli, quienes, además, están asociadas a balnearios cordilleranos de la novena región. En el pasado, el tren llegaba a las estaciones de Ignao y Lago Ranco, ciudad, Donde subían pasajeros y cargas que estaban muy lejos de la Ruta 5 y de todo el desarrollo regional.

6. USO ACTUAL

6.1 Análisis demográfico

Río Bueno

En esta comuna existen cinco estaciones ferroviarias. De ellas, cuatro están en zonas rurales o cerca de los poblados que dan su nombre. La población convive con sus estructuras a diario, pero no existe ninguna agrupación social asociada al ferrocarril. Las estructuras han sido demolidas, como ocurrió con la estación de Río Bueno (zona urbana), para hacer calles o darles otros usos.

Los Lagos

Esta comuna cuenta con seis estaciones. Todas son rurales a excepción de la capital comunal, Los Lagos. La estación Antilhue y Los Lagos son las únicas con potencial de desarrollo. La estación Antilhue congrega a un grupo de personas, especialmente mujeres, que desarrollan actividades de índole económica aprovechando el recorrido del tren Valdiviano. Se trata de dueñas de casa de esta zona rural que trabajan en esta actividad para subsistir durante todo el año con lo generado en la época primavera-verano. En la ciudad de Los Lagos se utiliza la bodega ferroviaria como centro cultural y eventos.

Valdivia

A pesar de ser el complejo más grande de la región, se encuentra en bastante mal estado. Recién se logró el traspaso de parte de los terrenos al Consejo Nacional de la Cultura y las Artes para crear un centro de creaciones artísticas y otra sección para un barrio cívico. Por otro lado, está funcionando el tren a vapor que hace el recorrido a Antilhue. Es este tren la única actividad que une a este patrimonio con la comunidad, ya que genera algunos puestos de trabajo y desarrolla un apego de la sociedad a ese patrimonio que se puede experimentar. A raíz de todo esto surgió la *Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia*, entidad que se ha encargado de promover y recuperar este patrimonio.

Las otras dos estaciones de esta comuna, Huellethue y Pishuinco, aunque con poco patrimonio ferroviario, también han formado agrupaciones comunitarias en torno al tren a vapor y están en continuo contacto con la *Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia*.

Lanco

De las tres estaciones que había en la comuna, solo la de la ciudad de Lanco se podría restaurar y utilizarla con fines culturales o sociales. Hay un proyecto municipal para armar una ciclovía utilizando el ramal, desde Lanco a Panguipulli. No existen agrupaciones organizadas en torno a la recuperación de ese patrimonio.

Máfil

El conjunto se encuentra en la zona urbana y los inmuebles se encuentran en condiciones de poder ser restaurados y reutilizados. La municipalidad tiene un proyecto para crear un centro cultural y oficinas. La comunidad se podrá beneficiar con esta recuperación y debiera surgir alguna organización cultural asociada a ese patrimonio.

Paillaco

La comuna cuenta con tres estaciones, dos de las cuales son rurales y podrían ser restauradas. En Paillaco, se está construyendo una biblioteca en el edificio de la antigua estación y hay un proyecto para darle uso a la bodega. Estos son proyectos que surgen del municipio y se espera que se sumen organizaciones sociales.

Panguipulli

Las dos estaciones rurales de Melefquén y Huellalhue desaparecieron por lo que casi no hay posibilidades de hacer nada allí. De la estación de Panguipulli solo queda la bodega en plena ciudad. Está convertida en un museo-mercado perteneciente a la comunidad indígena parlamento de Coz-Coz. La utiliza como centro cultural de eventos y emporio para la venta de sus productos.

Mariquina

Cuenta con una estación rural, Ciruelos, que no tiene valor arquitectónico, ya que su única dependencia era la casa del cambiador que está habitada y no es interesante. La estación está apartada del núcleo urbano y al no tener estructuras ferroviarias, no existe ninguna agrupación interesada en recuperar nada. En la estación Mariquina no hay ninguna agrupación asociada a ese patrimonio ferroviario. Solo existe un caballo de agua.

La Unión

Esta estación cuenta con el edificio de la estación del cual se utilizan algunas salas para actividades culturales. Se podrían dar otros usos, no solo al edificio, sino que al terreno que está muy bien ubicado en la ciudad. Se podría trabajar con la municipalidad y motivar la creación de nuevas agrupaciones ligadas al rescate patrimonial ferroviario.

Lago Ranco

A pesar de existir elementos ferroviarios en la estación de lago Ranco, es muy difícil restaurarlo y/o rescatarlo, ya que el terreno fue loteado y las estructuras quedaron dentro de diferentes recintos privados. No es posible organizara la comunidad, porque al ser recintos privados, va depender de la voluntad o interés que tengan los propietarios de recuperar y poner en valor ese patrimonio. La estación de Ignao, desapareció. No hay vinculación de la población con ese patrimonio.

6.2 Identificación del uso y dinámica actual que tiene la manifestación del patrimonio cultural ferroviario

Para poder identificar el uso actual que la comunidad está dando al patrimonio ferroviario, se realizará un análisis de cada una de las estaciones de cada ramal que funcionó en la Región y que está presente en el catastro realizado por SERNATUR. El orden se realizará de norte a sur.

COMUNA DE RÍO BUENO

1. Estación Crucero.

Cuenta con siete estructuras ferroviarias de las cuales las más importantes son la estación, la bodega, la casa del cambiador y la casa de oficinas d.o.f. La estación y las dos casas están siendo utilizadas por particulares como casa habitación. La bodega, por otro lado, está entregada en arriendo a una empresa privada para almacenamiento de fertilizantes. La rampa y los dos caballos de agua no tienen ningún uso. La comunidad no tiene vinculación con el patrimonio ferroviario y las estructuras quedaron descontextualizadas al extraerse los rieles.

Con todo esto, se podrían recuperar las propiedades al estar solo en arriendo y se las podría poner en valor para beneficio de la comunidad con proyectos culturales, sociales o económicos.

2. Estación Guzmán.
De este conjunto ferroviario solo subsisten dos edificaciones, la estación y la bodega, pero ambas son de propiedad privada. Se desmanteló completamente el conjunto, por lo que no existe ninguna posibilidad de recuperarlo. No hay ninguna manifestación ni interés de la comunidad.
3. Estación Río Bueno.
Desapareció todo vestigio de estructura ferroviaria. Lo último en perderse fue la estación la que se demolió. Donde estaban las líneas férreas hoy se construye una calle.
4. Estación Piruco.
Las estructuras existentes son la estación, bodega, plataforma de carga, plataforma de bodega, copa de agua, señal de aspas y dos viviendas ferroviarias. La estación y las casas ferroviarias están siendo utilizadas como viviendas. Se podrían recuperar el sector de la estación, la bodega, las dos rampas y la copa de agua para desarrollar algún tipo de complejo cultural, social o económico. Actualmente, la comunidad no tiene relación con el conjunto ferroviario ni genera ningún tipo de actividad en su entorno.
5. Estación Trapi.
Esta estación cuenta con el edificio de la estación, una bodega, una plataforma para carga y una para bodega. Lamentablemente, todo es de propiedad privada. La estación se usa de casa habitación y el resto no tiene uso. No existe ninguna actividad en torno a este patrimonio.

COMUNA DE LOS LAGOS

6. Estación Antilhue.
Este conjunto cuenta con la mayor cantidad de estructuras de toda la región. La estación, sala de combustible, pesa de carga, casa ferroviaria, fundación de la bodega, como obras mayores, además una copa de agua, cuatro caballos de agua, señal de aspas, sobre seis palancas de maniobra, postes de telefonía y parte del tornamesa. El conjunto es potencialmente recuperable, sobre todo por el hecho de que la comunidad tiene consciencia del valor patrimonial de éste y principalmente, porque es la estación de destino del tren turístico que transita de Valdivia a Antilhue. La comunidad realiza una feria para vender productos gastronómicos a los pasajeros que viajan en el tren. El dinero que ganan en la temporada estival les permite subsistir durante todo el año.
7. Estación Purey.
Los únicos vestigios que aún perduran del complejo son la estación, que se utiliza como casa habitación de privados, y una palanca de maniobras que se podría exponer en cualquier museo u otra estación. La comunidad no está relacionada con ese patrimonio. Aún hay presencia de rieles.
8. Estación Huidif.
No existen vestigios de del complejo ferroviario y solo se observan los cimientos de la estación sobre los cuales se construyó una bodega de una empresa de transporte. No se realiza ninguna actividad relacionada con patrimonio ferroviario.

9. Estación Lipingüe.
Del conjunto ferroviario solo está presente la estación que es utilizada como casa habitación. Aún hay presencia de rieles. No hay relación de la comunidad con el patrimonio ferroviario.
10. Estación Los Lagos.
Posee varias estructuras, aunque en un estado de conservación regular. Cuenta con el edificio de la estación, restaurado en algún momento, pero en abandono y con nuevos signos de deterioro; la bodega que es utilizada por el municipio como centro cultural y también como bodega. Los otros elementos son la copa de agua, en pie y estado regular, un puente peatonal en buen estado y una señal de aspas que necesita reparación. El conjunto ferroviario fue declarado “sitio histórico” por Monumentos Nacionales el 2013. El municipio está presentando varios proyectos para continuar restaurando todo ese patrimonio. La relación de la comunidad con este conjunto es a través de la bodega que se utiliza como centro cultural.
11. Estación Riñihue.
Este conjunto ferroviario está desaparecido. Solo permanecen en pie los muros de concreto del edificio de la estación. No hay actividad alguna.

Comuna de Valdivia

12. Estación Valdivia.
Posee una gran cantidad y variedad de estructuras, las cuales se encuentran en muy mal estado de conservación, pero que con una buena intervención se podrían recuperar. El edificio estación fue traspasado al Consejo Nacional de la Cultura y las Artes para la instalación allí de su centro CECREA, de creación artística. Las demás estructuras no tienen destino aún. La comunidad utiliza parte de este conjunto ferroviario para realizar un tour ferroviario desde Valdivia a Antilhue. EL uso de este servicio es muy solicitado, especialmente en temporada estival por parte de turistas, pero también de valdivianos. La Corporación del Patrimonio Valdiviano trabaja aunando a todas las personas y agrupaciones que buscan proteger, reutilizar y aprovechar el patrimonio ferroviario de la región para lograr el desarrollo cultural, social y económico de las comunidades que habitan junto a este patrimonio.
13. Estación Huellehue.
De esta estación solo se mantienen en pie el edificio de estación y las casas de los funcionarios ferroviarios. Todas estas edificaciones están siendo utilizadas como casa habitación. El conjunto cuenta, también, con una señal de aspas y una palanca de maniobras. Algunas personas de la comunidad se han estado organizando para desarrollar actividades económicas para recibir a los viajeros del tren turístico proveniente de Valdivia. También están en contacto con la Corporación del Patrimonio Ferroviario. Buscan respaldo para oficializar y mejorar sus servicios.
14. Estación Pishuenco.
Este conjunto solo cuenta con los cimientos de la bodega que están sin uso, mientras que la estación fue remodelada y no corresponde a la original. Los rieles están presentes por encontrarse en la vía del tren turístico. Algunos habitantes comenzaron organizarse para desarrollar actividades económicas en torno al tren turístico. Venden productos gastronómicos.

Comuna de Lanco.

15. Estación de Lanco.

El conjunto ferroviario está en buenas condiciones. El edificio de estación está abandonado, pero es recuperable. La bodega está arrendada a una empresa que realiza reciclaje. Se cuenta con un caballo de agua y un poste de señal de aspas, ambos recuperables por buena conservación. Las vías son utilizadas por el tren de carga. Se puede recuperar el conjunto. El municipio está pensando en crear ciclovías y/o senderos en la dirección que lleva a Panguipulli. No existen organizaciones comunitarias ni hay otra propuesta para el desarrollo de esta estación.

16. Estación Purulón.

De este conjunto ferroviario no queda nada, salvo radieres. No hay organizaciones asociadas al patrimonio ferroviarias.

17. Estación Malalhue.

De estación ferroviaria solo existe el radier de la bodega y la copa de agua que se encuentra dentro del recinto de una casa habitación particular. No hay nada que hacer allí. La población no está relacionada con el patrimonio ferroviario.

Comuna de Máfil.

18. Estación de Máfil.

De las estructuras del conjunto permanece la estación, la bodega, la rampa y un poste de señal de aspas. La estación está sin uso y en abandono. La bodega se usa para acopio de fertilizantes y la rampa no se usa. No hay organizaciones comunitarias asociadas a este patrimonio, pero por el buen estado, en general, del conjunto ferroviario, se podría invitar a la comunidad a acercarse a las agrupaciones del resto de la región para que se integren en un plan de recuperación de ese patrimonio para beneficio cultural, social y económico.

Comuna de Paillaco.

19. Estación Paillaco.

En el edificio de estación se está construyendo una biblioteca municipal. En cuanto a la bodega, que es la única otra estructura en pie, esta se utiliza como acopio de fertilizantes. EL emprendimiento de la Municipalidad es un gran avance para la recuperación de este patrimonio al reciclar la estación en biblioteca. Este agente puede agrupar a miembros de la comunidad que se puedan interesar en el desarrollo de actividades en torno al ferrocarril.

20. Estación Pichirropulli.

Aún está en pie los muros de concreto del edificio de estación, el radier de la bodega y parte de la rampa. Todo está abandonado y están en terrenos de EFE. Se podría reconstruir la estación y la bodega para utilizarlas en alguna actividad de desarrollo comunitario en torno a ese patrimonio ferroviario.

21. Estación Reumen.

Se pueden observar una rampa, el radier de los cimientos de la bodega y el edificio de la estación. Este último puede ser restaurado y por sus dimensiones, podría albergar al menos un par de oficinas para

un centro cultural u otra actividad. Sería posible que se cree alguna organización comunitaria que desee utilizar el patrimonio para su propio desarrollo.

22. Estación Melfquén.

En este lugar no hay nada que se pueda salvar. Los cimientos de la bodega están en propiedad privada y están descontextualizados al no existir otro vestigio ferroviario.

Comuna de Panguipulli.

23. Estación Huellahue.

Es imposible acceder al recinto, porque está dentro de la propiedad de una empresa maderera que tiene todo cercado. EL edificio de estación es ocupado por la empresa. No hay posibilidades de desarrollo de actividades de la población con este patrimonio.

24. Estación Panguipulli.

Del conjunto solo queda en pie la antigua bodega. Esta es de propiedad del municipio y se utiliza actualmente como centro cultural y emporio, administrado por la agrupación indígena parlamento de Coz-Coz

25. Estación Ciruelos.

Se observan los cimientos de la estación y no se le da ningún uso. La otra construcción es la casa del cambiador, pero a esta se le modificó la fachada y la habita el hijo del cambiador. Existe un poste de señal de aspas que puede ser recuperado. No hay ningún tipo de manifestación de cultural, social o económica de la comunidad en torno a este patrimonio.

Comuna San José de la Mariquina.

26. Estación Mariquina.

Quedan cuatro elementos del conjunto ferroviario. Los cimientos del edificio estación, los cimientos de la bodega, ambos terrenos son utilizados por CELCO, la copa de agua y un caballo de agua, ambos con deterioro , pero se ven bien. Sobre los cimientos de la estación, CELCO instaló un container para oficina, mientras que los cimientos de la bodega están sin uso. No hay posibilidades de desarrollar ningún tipo de manifestación cultural, social ni económica por parte de la comunidad. No se encontró organizaciones sociales asociadas al patrimonio ferroviario.

Comuna La Unión.

27. Estación La Unión.

La estación se encuentra dentro de la ciudad. Se mantiene en pie solo una edificación, el edificio de estación. Actualmente se utilizan algunas salas para actividades culturales. La señal de aspas, un vagón de carga, y dos caballos de agua se encuentran en condicione regulares, pero perfectamente recuperables. El conjunto es utilizado por la población a través de los talleres artísticos que se realizan, pero se podría concientizar la creación de organizaciones que busquen proteger y potenciar el rescate y uso del patrimonio ferroviario.

Comuna Lago Ranco.

28. Estación Lago Ranco.

Las estructuras existentes están en pie. Salvo el edificio de la estación y la casa del cambiador, que se encuentran en mal estado, la bodega está en estado regular y el muelle y la casa ferroviaria están en buen estado. El problema es que se loteó el lugar y cada construcción está en la propiedad de varios privados. Lo mismo sucede con la copa de agua y el caballo de agua. A menos que se lograra reunir a todos los propietarios y se les presente una propuesta atractiva, no se podría realizar nada con ese patrimonio ferroviario. La comunidad no posee agrupaciones ni proyectos para recuperar y usar ese patrimonio.

29. Estación Ignao.

Las únicas estructuras sobrevivientes son el radier de la bodega y la copa de agua. No existe ninguna gestión conocida del municipio o de alguna organización social que haya planteado la recuperación o uso de ese patrimonio ferroviario para cualquier fin.

6.3 Identificación de la significación cultural del patrimonio cultural ferroviario

Valor histórico

En las comunas donde las estaciones aún cuentan con bienes muebles e inmuebles es más fuerte el conocimiento y apego al patrimonio ferroviario, ya que al tener presentes los objetos y estructuras, el pasado importante que tuvieron esas comunidades permanece en el inconsciente de las personas.

Valor testimonial

También es muy importante señalar que la mayor riqueza está presente en el testimonio de quienes trabajaron en ferrocarriles y todavía viven en el lugar. Ellos han transmitido a su descendencia la historia del ferrocarril en Chile, en su estación y más importante aún, en sus propias vidas.

Valor social

Ahora bien, el recuperar los bienes muebles e inmuebles que aún existen ayudará a profundizar la identificación de esas comunidades con ese patrimonio, porque los ancianos podrán enseñar la función de cada objeto y su experiencia con ellas, además de devolverles la vida a objetos y lugares que para los demás nos son extraños. De estas personas deberían salir los futuros guías o preparadores de guías.

Valor estético

En cuanto a lo estético, es muy importante señalar que la recuperación de este patrimonio nos permitiría tener un pedazo del pasado resguardado en el corazón de las comunidades ferroviarias. EL desarrollo social, cultural y económico de esos pueblos está y debe estar asociado a su legado ferroviario, que es lo que les dio vida. Si existen sus bienes muebles e inmuebles, serán el testimonio de la vida de sus padres y abuelos y en el futuro, de ellos mismos, desarrollándose en actividades que surjan de esta historia.

6.4 Vinculación

Las únicas expresiones inmateriales relacionadas con el patrimonio se presentan de dos formas en la región. La primera de ellas es básica y tiene relación con la transmisión de la experiencia vivida por las personas que trabajaron en ferrocarriles en la época en que este funcionaba. Cada una de estas personas desarrolló diversas funciones en las diferentes estaciones. Desde la boletería pasando por los cambiadores, fogoneros, boleteros, maquinistas, hasta los Jefes de Estación. Son estas personas la mayor fuente de información del patrimonio inmaterial. Ahora bien, la transmisión que ellos han hecho a sus familiares o círculos cercanos es el canal de transmisión de ese patrimonio. Lamentablemente, eso llega hasta allí, porque no ha habido canales ni interés por parte de la sociedad ni autoridades, hasta ahora, por recoger toda esa riqueza.

La otra expresión de este patrimonio inmaterial es la que están desarrollando las agrupaciones comunitarias y la misma Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia, quienes han comenzado a realizar un rescate, primeramente, del patrimonio material mueble e inmueble y ahora también del patrimonio inmaterial, antes de que se pierda toda la información por el paso del tiempo.

Salvo estas dos expresiones, no existe ningún tipo de manifestación, representación ni expresiones que apunten directamente al rescate o conservación del conocimiento o técnicas utilizadas en el patrimonio ferroviario. Algunas publicaciones que comienzan a surgir están entregando las primeras luces de un interés social sobre este tema.

7. ACTORES RELEVANTES VINCULADOS

Los actores asociados a la recuperación del patrimonio ferroviario serán divididos en tres áreas: actores impulsores e interesados; actores gestores y técnicos y los actores ejecutores y/o financiadores.

Las agrupaciones e instituciones aquí nombradas son las que deberían participar de todo el proceso para recuperar este patrimonio. Algunas de estas instituciones forman parte de la Mesa Público –Privada, mientras que la mayoría aún no lo hace. La idea es que todos quienes tengan que aportar debieran formar parte de esta Mesa.

Actores impulsores e interesados

En el grupo de los actores *impulsores e interesados* se contaría con la participación de las agrupaciones sociales relacionadas con el patrimonio ferroviario, pertenecientes a los poblados de la región donde hubo manifestaciones ferroviarias.

1. *Asociación de Cultura y Turismo del Patrimonio Ferroviario de Valdivia*
2. *Agrupación de Amigos el Tren de Antilhue*
3. *Amigos de la 620 Pishuinco*
4. *Agrupación mujeres luchadoras de Huellethue*
5. *Corporación de Adelanto Amigos de Panguipulli*

También se debiera contar con el respaldo del Consejo de Monumentos Nacionales, entidad que podría asesorar a los interesados acerca de qué se debiera rescatar y también estudiar ese patrimonio para facilitar su declaratoria.

6. Consejo de Monumentos Nacionales

Los municipios, si bien es cierto, cumplen con tareas técnicas, de gestión y ejecución, son parte interesada e impulsora de este rescate. Se podría contar solo con la participación de:

7. *Municipalidad de Valdivia*
8. *Municipalidad de Los Lagos*
9. *Municipalidad de La Unión*
10. *Municipalidad de Paillaco*
11. *Municipalidad de Máfil*
12. *Municipalidad de Lago Ranco*
13. *Municipalidad de Lanco*
14. *Municipalidad de Panguipulli*

Actores gestores y técnicos

En la categoría de *gestores y técnicos* entrarían el Gobierno Regional, universidades, SERNATUR, los municipios y el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. Estas entidades apoyarían la investigación histórica, la investigación sociológica, la puesta en valor del patrimonio, la proyección del desarrollo social, cultural y económico de las comunidades y asesorarían la elaboración de proyectos para obtener fondos.

15. *SERNATUR*
16. *Universidades*
17. *Gobierno Regional*
18. *Consejo de la Cultura y las Artes*
19. *MOP*

Actores ejecutores y/o financiadores

Aquí entran todas las instituciones públicas y privadas que aportan fondos concursables como CNCA, SERCOTEC, CORFO, FOSIS, además de todo el sector de empresarios turísticos. Esta área es fundamental, ya que con una buena coordinación entre todos estos actores será más fácil adjudicarse los fondos al presentar proyectos íntegros que permitan ser ejecutado con fondos obtenidos de las entidades antes mencionadas.

20. *Corporación de Desarrollo Productivo de la Región de los Ríos*
21. *FOSIS*
22. *CORFO*
23. *EFE*

8. TALLERES

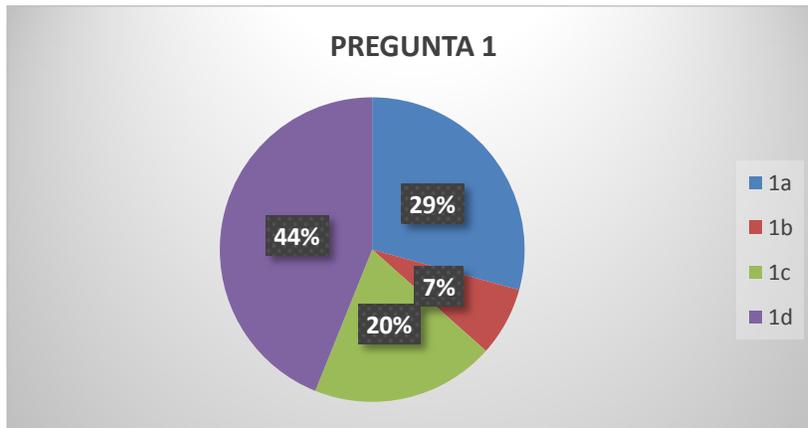
La encuesta se hizo a un universo de 32 personas en las dos mesas de trabajo realizadas en Antihue y Valdivia. Las cuatro preguntas de alternativa de Conocimiento buscaban identificar qué tanta información sobre el patrimonio ferroviario tenían las agrupaciones comunitarias ligadas a este mismo patrimonio.

Las dos preguntas de Actitud buscaban recoger el compromiso y/o valoración de los encuestados con el patrimonio ferroviario.

Conocimiento

8.1.1 ¿Cuál de las siguientes estructuras de su estación de ferrocarriles conoce usted?

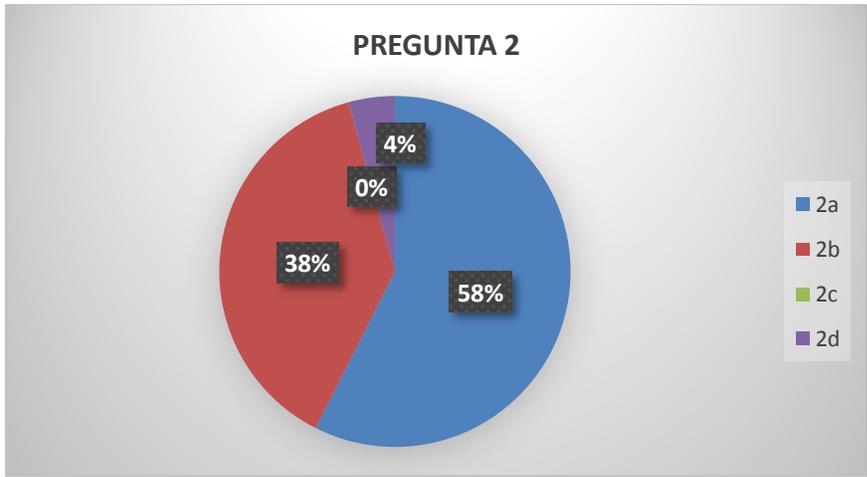
- | | |
|----------------------------|------|
| A) Edificio de la estación | : 12 |
| B) Sala máquinas | : 3 |
| C) Caballo e agua | : 8 |
| D) Todas las anteriores | : 18 |



Dentro de las opciones unitarias, el edificio de la estación es el más votado, ya que este existe o existió en todas las estaciones. Algo similar, aunque en menor grado, ocurre con los caballos de agua. Estos elementos están presentes en varias estaciones, pero no hay muchos vestigios de todos. En cuanto a la sala de máquinas, esta es casi desconocida, debido a que solo estaba presente en la estación de Valdivia. Es importante señalar que la opción D es botada por casi la mitad de los encuestados. Esto significaría que aunque no poseían todas las estructuras en sus estaciones, sí conocían su existencia.

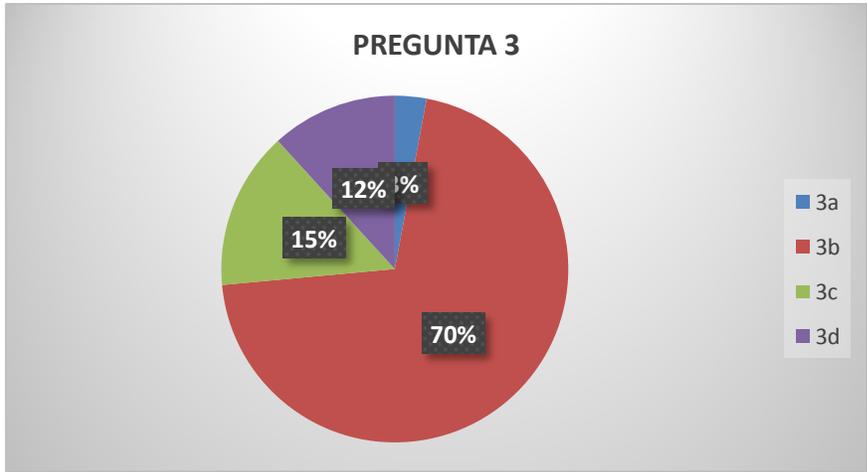
8.1.2 ¿Considera importantes las estructuras de la estación? ¿Por qué?

- | | |
|---|------|
| A) Nos recuerdan la vida y actividades que allí se desarrollaban en el pasado | : 27 |
| B) Se las puede reutilizar para otra cosa | : 18 |
| C) No son importantes, es mejor botarlas | : 0 |
| D) No le interesan | : 2 |



Ante esta pregunta, casi el 60% de los encuestados mostraron conocimientos acerca de la importancia que tuvieron los elementos ferroviarios descritos la vida que se desarrollaba en el lugar. Hay una transmisión generacional sobre la historia de ese patrimonio. Por otro lado, un 38% de los encuestados piensa que se le puede dar alguna utilidad a ese patrimonio. Solo el 2% no está interesado en ese patrimonio.

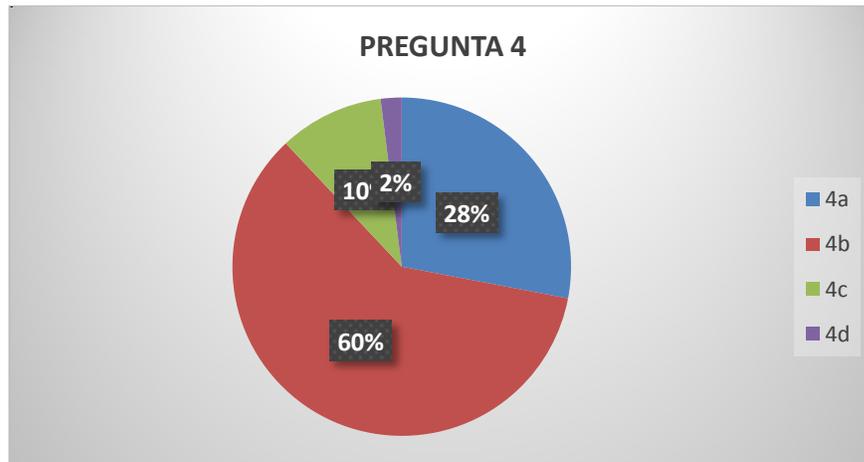
- 8.1.3 ¿Sabe que se hacía en la sala de máquinas? : 1
- A) Construían los carros : 24
 - B) Revisar las máquinas : 5
 - C) Se guardaban las locomotoras por la noche : 4
 - D) Ninguna de las anteriores



El que un 70% de los encuestados respondiera correctamente a la pregunta y sabiendo que esa construcción solo está presente en la estación de Valdivia nos dice que hay cierto conocimiento acerca de la utilidad de las estructuras ferroviarias.

8.1.4 ¿Por qué fue importante su estación ferrocarriles en el pasado?

- | | |
|--|------|
| A) Porque es un patrimonio ferroviario | : 14 |
| B) Porque mucha gente utilizaba el tren en esta estación | : 30 |
| C) Porque era un destino turístico | : 5 |
| D) No era importante | : 1 |

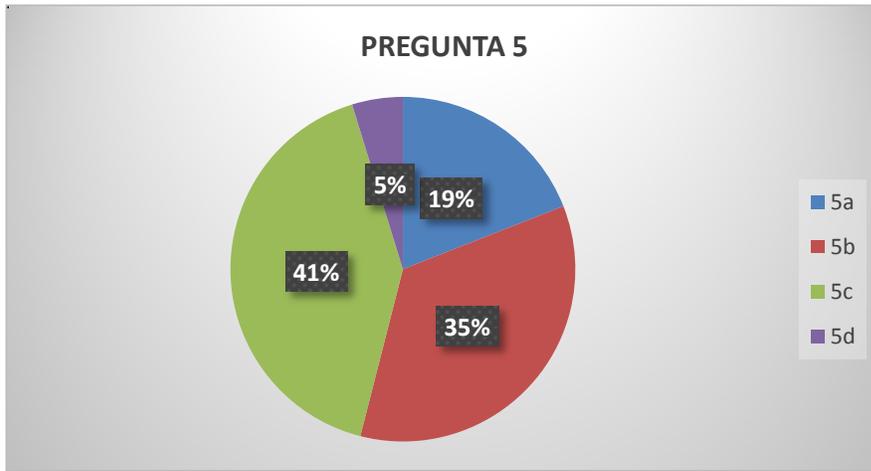


El 61% respondió lo esperado, que era una de las dos funciones del ferrocarril, carga y pasajeros. Pero llama la atención el alto porcentaje de encuestados que votó por la opción A, señalando que se trata de un patrimonio ferroviario. Aunque no responden a la pregunta por el uso que tuvo su estación ferroviaria, sí la consideran importante como patrimonio.

Actitud

8.1.5 ¿Considera usted que es importante el patrimonio ferroviario?

- | | |
|--|------|
| A) Sí, porque familiares trabajaron en el ferrocarril | : 12 |
| B) Yo vivo de los ingresos que los turistas del tren gastan cuando llegan al lugar | : 22 |
| C) Las estructuras que quedan pueden ser reutilizadas y atraer visitantes | : 26 |
| D) No, no creo que sea importante | : 3 |



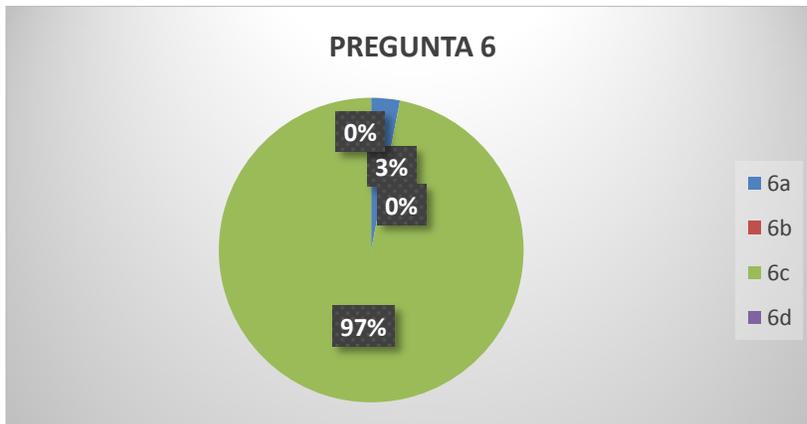
Ante la importancia del patrimonio ferroviario prácticamente se dio un empate entre las opciones de reutilización de las estructuras y el hecho de que los encuestados tienen una relación económica con ese patrimonio. Sus ingresos se deben a la existencia de ese patrimonio y el interés que despierta este en las personas que toman el tren, en el caso del tren turístico. De cualquier forma, el patrimonio ferroviario es su oportunidad de desarrollo .

8.1.6 ¿Cree usted que el Estado debe invertir en la recuperación de esta estación?

- A) No, hay otras necesidades más importantes : 1
- B) Me da lo mismo si lo hace. No me afecta. : 0
- C) Sí, porque el lugar sería más atractivo y turístico y vendrían más personas : 32
- D) Ninguna de las anteriores : 0

Otras: -Un encuestado agrega una opción "E": "Y por respeto a nuestra historia"

-Otro encuestado agrega una opción "E": Porque es parte del desarrollo de la Región



Prácticamente, por unanimidad los encuestados consideran que el Estado debiera invertir en la recuperación del patrimonio ferroviario, ya que en ello está la posibilidad del desarrollo turístico y por ende su propio bienestar. Pero es interesante que dos encuestados agregaran dos opciones que resumen una visión más amplia del tema: el respeto a la historia y la integración de esta actividad al desarrollo regional.

Reunión de Mesa de Trabajo
7 de noviembre de 2015



Reunión de Mesa de Trabajo
13 de noviembre de 2015



Propuestas de utilización del patrimonio ferroviario por parte de la comunidad encuestada.

En esta parte de los talleres, se buscaba que los asistentes volcaran sus ideas y propuestas para darle al patrimonio un sentido y un uso o re uso. Por esta razón se les hicieron dos preguntas. La primera buscaba conocer qué propuestas darían las personas para que se protegiera su patrimonio. La segunda pregunta apuntaba a que los encuestados propusieran diferentes usos que se le pudiera dar a la infraestructura del patrimonio ferroviario con el objetivo de ayudar al desarrollo de esas comunidades.

8.2 Según lo que conoce usted acerca de los edificios y/o instalaciones de la estación, ¿Qué propuestas daría para proteger ese patrimonio?

- “Arreglarlo todo y pintarlo para que nos sirva para poner oficina para nuestro pueblo y talleres, ya que hay muchos enfermos y nuestra juventud necesita ayuda”
- “Restaurar estación y su entorno”
- “Verificar lo que existe en este momento, proteger al máximo con el fin que no se siga destruyendo. El motivo es para rescatar y protegerlo a futuro mediante un organismo que se haga cargo del tema.”
- “Que el Estado proporcione recursos para su reparación para que sirva a la comunidad y turistas”
- “El ramal Valdivia-Antilhue declarado Monumento Nacional.”
- “Restaurar los edificios que pertenecen al patrimonio ferroviario”
- “Ocupar las diferentes salas como oficina, ya sea de información de biblioteca, sala de reuniones”
- “Hacer oficina. Arreglar, pintar sucursal. Utilizar para que se vea bonito”
- “Entregar a la Municipalidad para ser destinado a hacer funcionar un organismo relacionado con la cultura, sea ferroviario o local”
- “Huellehue. Que FFCCEE disponga de dineros suficientes para la restauración y conservación, para que el público conozca como fue el pasado de nuestro país y la importancia que estuvo FFCC en el impulso y desarrollo de la ciudad de Valdivia”
- “Estación de Huellehue. Solicitar a Ferrocarriles la restauración y conservación en el tiempo del edificio como atractivo turístico al paso del tren a vapor, el Valdiviano o que sea traspasada a la Municipalidad para estos efectos que quede como patrimonio o patrimonio de la comunidad Huellehue”
- “EL ramal Valdivia Antilhue declarado Patrimonio Nacional”
- “Restaurar la estación y su entorno”
- “Restaurar los edificios de ferrocarril”
- “Que se restauren los edificios e instalaciones con enfoque turístico”
- “Restaurar los edificios que pertenecen al patrimonio ferroviario” (x2)
- “Restauración, remodelación, iluminación de los edificios. Arreglo de jardines, cercar el recinto para proteger de los animales”

- “Los recursos necesarios para restaurar con el fin de que sirva para el turista”
- “Los recursos necesarios para restaurar”
- “Diferentes sala de la estación. Pinta y une sala de turismo”
- “Que el Estado proporcione recursos para su reparación para que sirva a la comunidad y turistas de paso por Antilhue. Reparar “Caballos de agua”, pintarlos.”
- “Arreglar la estructura para que sirva como oficinas y sirva para la cultura”
- “Municipalidad de Valdivia puede hacerse cargo de las estaciones de Huellelhue y Pishuincó (para restaurar). La de Valdivia ya está asignada para una institución cultural, “bajo vigilancia” de Monumentos Nacionales. Muni. Los Lagos se hará cargo de Est. Antilhue, para restauración y uso”

- a. La principal propuesta de los encuestados es la conservación y restauración del patrimonio ferroviario. Reconocen un abandono y destrucción del mismo y la necesidad de una puesta en valor de estas estructuras para darles uso, nuevamente, o un re uso, lo que implica buscarles una nueva utilidad.
- b. -Según los encuestados, es importante que una institución se haga cargo de la restauración y administración de estos bienes. La institución más mencionada es la municipalidad local a la cual se le debería traspasar la propiedad.
- c. El otro punto fundamental es la obtención de recursos económicos para financiar la conservación y restauración de las estructuras ferroviarias. A las entidades que se las nombra para conseguir el dinero son el Estado de Chile y EFE.

Aunque la pregunta apunta a la protección del patrimonio ferroviario, los encuestados agregaron, también, propuestas de utilización del patrimonio, las cuales sumamos a las respuestas de la segunda pregunta.

8.3 ¿Qué propondría usted para que estas estructuras ferroviarias ayudaran al desarrollo de su comunidad?

- “Las estructuras (postes, semáforos, caballos de agua) son parte del paisaje ferroviario, así también las bodegas o estaciones. Este paisaje es lo que busca el turista, por lo tanto, es el atractivo que lleva a personas dispuestas a gastar en el lugar”
- “Arreglar, pintar, poner sucursales de oficinas de Los Lagos para ayuda de la comunidad”
- “Sala de exposición para conferencia, reuniones varias; oficina para radio comunitaria; oficina para Junta de Vecinos; oficina información turística; oficina municipal para gestiones, biblioteca” (x3)
- “Oficina sucursal de la Municipalidad de Los Lagos; oficina como Registro Civil; asistencia social”
- “Sala de espera, sala de reuniones para todas las agrupaciones; pintar los estanques; pintar la estación. Es importante la restauración para atraer turistas para que pueda ser el ramal que fue anteriormente; oficina turística”
- “Utilidad con enfoque turístico y social” (x3)

- “Que estas estructuras ferroviarias desarrollen el turismo y el desarrollo social”
- “Biblioteca, centro cultural, museo ferroviario oficina de turismo”
- “Museo ferroviario, una biblioteca, sala de cultura oficina de turismo” (x2)
- “Estación Valdivia. Como atractivo turístico, promover el museo ferroviario y conservación de coches, carro y locomotora existente en el sector. Puede ser con dineros regionales”
- “Hacer estructuras relacionadas ferrocarriles”
- “Sala de oficina de información; sala de reuniones de la localidad”
- “Arreglar y pintar; colocar sucursales de las oficinas de la municipalidad, ya sea (fomento productivo), (obras), (visitadoras social); sala de reuniones para la comunidad”
- “La estación al estar restaurada ser destinada a unas salas a enfoque turístico y social”
- “Sala de exposición; registro civil; oficina municipal para gestiones; sala de reuniones varias; sala para radio comunitaria”
- “Reconstruir lo existente tratando de ajustarse a su origen, manteniendo el patrimonio existente en su totalidad; activar las estaciones de acuerdo al tiempo pasado y de acorde al tren; museo del vapor”
- “El ramal Valdivia-Antilhue; centro cultural; oficina turismo”
- “El ramal Valdivia-Antilhue declararlo monumento nacional; museo ferroviario; una biblioteca; polo de cultura”
- “Yo propongo que todo se haga realidad, porque nuestro pueblo lo merece”

- a. Los encuestados plantean que si se invierte en la recuperación del patrimonio tiene que hacerse para que sea útil para la comunidad.
- b. El principal uso que se propone para las edificaciones, y de forma especial para los edificios de la estación, es la transformación de las salas de esos edificios en oficinas para reparticiones municipales como oficina municipal para gestiones, sucursal de la municipalidad en la localidad, asistencia social,
- c. fomento productivo, Departamento de Obras, etc. También se menciona una representación del Registro civil.
- d. Por otro lado, las propuestas incorporan la habilitación de salas para talleres, bibliotecas, salas de reuniones, radios comunitarias, centros culturales, oficina para Junta de Vecinos, oficina información turística, entre otras.

Se le da mucho énfasis al desarrollo social y turístico de los complejos. Se apunta a salas que posean información turística e histórica para los turistas. Esto se debe a que los encuestados reconocen en el turismo la actividad económica principal que les permitiría crecer. También, la utilización de salas para la ejecución de actividades sociales y culturales permitiría a las comunidades desarrollar acciones que procuren un crecimiento de la comunidad y la solución más rápida y directa de sus necesidades.

9. CONCLUSIONES

Esta caracterización ha permitido conocer el estado de conservación del patrimonio ferroviario de la región de Los Ríos. Se ha determinado cuáles estaciones podrían ser recuperadas y restauradas. Se han identificado las estructuras ferroviarias complementarias que subsisten y su estado de conservación. Del 100% de las estaciones, solo el 41%, o sea 12 de ellas, pueden ser recuperadas y reutilizadas, debido a que su estado de conservación permitiría una restauración. El 35%, 10 estaciones, se encuentra en un estado de abandono o simplemente no quedan rastros de ellas. Finalmente, siete estaciones, el 24% son de propiedad privada, tanto de particulares como de empresas.

En cuanto a las comunidades relacionadas con este patrimonio, ellas sienten apego a este patrimonio, tanto por su relación con algún familiar que trabajó en ferrocarriles, como por la visión que tienen de que a través del turismo ferroviario, propiciado inicialmente por el Tren El Valdiviano, pueden generar ingresos y mejorar su calidad de vida. Pero también manifiestan que la recuperación de los bienes patrimoniales les permitiría cubrir los espacios para el desarrollo de actividades culturales y la instalación de servicios que consideran necesarios para el bienestar de la comunidad.

La formación de agrupaciones sociales en torno al patrimonio ferroviario es vista como la mejor forma de organización para proteger ese patrimonio y para que estas comunidades logren los beneficios que necesitan para su desarrollo.

Ante este escenario, el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes se encuentra con una interesante oportunidad de apoyar el rescate del patrimonio ferroviario y, de paso, apoyar a las comunidades organizadas de la región de Los Ríos a desarrollar actividades culturales y centros de cultura para enriquecer a estas comunidades. Podrían, así, surgir proyectos asociados a la recolección de información histórica y recuperación de la tradición vivencial de quienes trabajaron en el ferrocarril.

Análisis FODA

Fortalezas:

- a. –Ya existe un crecimiento del turismo ferroviario en el país, ligado a actividades como la vinícola y la histórica. Esto refuerza el hecho de que recuperar el patrimonio ferroviario regional permitiría desarrollar, eventualmente, circuitos turísticos del tren (o futuros trenes) por toda la región.
- b. -Existe conciencia de la importancia del patrimonio ferroviario en varias comunidades de la región, lo que ha permitido la formación de agrupaciones comunitarias que buscan recuperar y reutilizar ese patrimonio.
- c. -Las agrupaciones han logrado interesar e involucrar a las autoridades regionales para que apoyen la idea de conservar y restaurar el patrimonio ferroviario al ver que por medio de este es posible generar mejores condiciones de vida para las comunidades que viven en torno a ese patrimonio. Además, donde existe, se constituye como un atractivo más en la oferta turística del lugar, enriqueciendo este destino y generando externalidades positivas en el transporte, hotelería y gastronomía.
- d. En el mundo existe un turismo de intereses especiales en torno al ferrocarril, lo que implica la visita de grupos de extranjeros aficionados al tema. A pesar de las dificultades, en Chile ya se tiene esta experiencia en Valdivia, entre otros destinos.

Oportunidades:

- a. -La utilización de la infraestructura ferroviaria por parte de la comunidad, permitiría restaurar y conservar ese patrimonio y volver a darle parte de su uso o plantear un re-uso del mismo.
- b. -La comunidad que circunda a ese patrimonio ferroviario se vería beneficiada económicamente, ya que podría contar con la visita periódica de turistas que comprarían los productos que la comunidad produjera.
- c. -El trabajo de organismos como el CNCA y SERNATUR que han estado realizando sobre el patrimonio ferroviario abren la posibilidad de poner en valor al mismo y proyectar su conservación y reutilización.
- d. –El ferrocarril es un modo de transporte que tuvo gran importancia en el desarrollo socio-económico de la región, el país y gran parte del mundo. Su óptimo sentido de conservación, se consiga a nivel operativo, su uso turístico lo hace posible.

Debilidades:

- a. -Del total de 29 estaciones, solo se podrían recuperar 15. Las restantes están desaparecidas o sus estructuras y/o terrenos están en manos de particulares o empresas que las han destinado a otras funciones.
- b. -No hay una planificación general ni particular del uso o re-uso de este patrimonio, lo que lo deja en una situación incierta. En la Región de Los Ríos, posiblemente dicha planificación, podría emanar de la próxima Corporación Ruta del Vapor
- c. -Las agrupaciones sociales son pocas y no muy numerosas. Además, éstas funcionan en torno a unas pocas estaciones, quedando abandonadas la mayoría de las otras estaciones que aún se podrían recuperar.

Amenazas:

- a. -Muy pocos bienes ferroviarios están protegidos por la ley de Monumentos Nacionales, quedando la mayoría sin protección por lo que está expuesto a ser dañado o transformado de un momento a otro.
- b. -EFE no tiene claro lo que quiere hacer con ese patrimonio que posee. No se ha mostrado claramente partidario de su reutilización o de su protección. De hecho, nunca tuvo una política de conservación histórica, y por ley, no puede donar ni facilitar en gratuidad bienes ni equipos. Solo actualmente, ha implementado un par de trenes turísticos, pero su fin principal, es el retorno económico.
- c. -El paso del tiempo y el clima continúan dañando las estructuras mientras no se decide que hacer con ellas. En Valdivia se proyecta el Museo del Vapor, lo que implica la construcción de cocheras para el resguardo y exhibición del equipo. Su no concreción hasta ahora, se debe a que aún no existe potestad sobre el terreno para el efecto.
- d. -De las personas que trabajaron en ferrocarriles y que son las que pueden aportar la mayor información para recuperar el patrimonio ferroviario inmaterial están quedando muy pocas y la mayoría son de edad avanzada. Si no se toman acciones para recoger esa información, se va a perder toda esa valiosa experiencia de vida.
- e. -El vandalismo es otro factor que está amenazando al patrimonio ferroviario. El robo de rieles, estructuras y objetos, además de destrozos a las edificaciones es muy común.

Valdivia, 12 de noviembre de 2015

Acta

Resumen de la actividad desarrollada en Antilhue

El sábado 7 de noviembre de 2015 se realizó una reunión de trabajo con agrupaciones sociales ligadas al patrimonio ferroviario en Antilhue, comuna de Los Lagos.

En esta reunión se explicó a los asistentes la importancia del proyecto que estaba desarrollando el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, de caracterizar el patrimonio ferroviario y el aporte que pudiera hacer este al desarrollo de las poblaciones que en su entorno habitan.

Luego de la explicación se procedió a realizar un taller con los 25 asistentes, dividiéndolos en cinco grupos de cinco personas. Se les entregó un cuestionario que contenía seis preguntas de alternativas, las cuales apuntaban a descubrir el conocimiento que tenían las personas sobre su patrimonio ferroviario, por un lado, y cuál es su actitud ante este patrimonio. El objetivo era saber si lo valoran y cuidan.

La segunda parte del cuestionario incorporaba dos preguntas de desarrollo que apuntaban a obtener información para conocer propuestas que ellos quisieran dar para la protección de ese patrimonio y también un posible uso que pudiera repercutir en un beneficio cultural, social y económico para ellos.

Concluido el tiempo dado para el desarrollo de las ideas, cada grupo compartió sus propuestas con los demás y se juntaron ideas de cada grupo para armar propuestas unificadas.

Para finalizar la actividad se realizó una convivencia con todos los participantes y se quedó de avisarles de una nueva reunión.

Posteriormente, se realizó una evaluación del estado de conservación de las estructuras ferroviarias descritas en el catastro y se comprobó la condición de cada uno de los materiales de que están compuestas, madera, metal y concreto.

Finalizado este chequeo, se retornó a la ciudad de Valdivia.

Alejandro Javier Wagner Seguel

Valdivia, 13 de noviembre de 2015

Acta

Resumen de la actividad desarrollada en Espacio Sur

El viernes 13 de noviembre de 2015 se realizó una reunión de trabajo con las agrupaciones Patrimonio Ferroviario de Valdivia, Agrupación mujeres luchadoras de Huellethue y Club Deportivo Ferroviario de Antilhue.

En esta reunión, al igual que la desarrollada el 7 de noviembre en Antilhue, se les explicó a los asistentes representantes de las agrupaciones antes mencionadas, la importancia del proyecto que estaba desarrollando el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, de caracterizar el patrimonio ferroviario y el aporte que pudiera hacer este al desarrollo de las poblaciones que en su entorno habitan.

Al ser solamente siete los asistentes, se los reunió en un solo grupo para participar de un taller. Se les entregó un cuestionario cuya primera parte contenía seis preguntas de alternativas, las cuales apuntaban a descubrir el conocimiento que tenían las personas sobre su patrimonio ferroviario, por un lado, y cuál es su actitud ante este patrimonio. El objetivo era saber si lo valoran y cuidan.

La segunda parte del cuestionario incorporaba dos preguntas de desarrollo que apuntaban a obtener información para conocer propuestas que ellos quisieran dar para la protección de ese patrimonio y también un posible uso que pudiera repercutir en un beneficio cultural, social y económico para ellos.

En la medida que iban respondiendo las preguntas, también las iban comentando, aportando cada uno de ellos, información basada en sus propias experiencias. Al concluir esta actividad, se reunieron las respuestas de todos y se las juntaron para armar propuestas unificadas.

Concluida la mesa de trabajo se realizó una convivencia con todos los participantes oportunidad que permitió que los asistentes compartieran y se conocieran.

Alejandro Javier Wagner Seguel