

# Libro recupera la intrépida historia de las estaciones ferroviarias de Chile

ROMINA DE LA SOTTA DONOSO

**Editorial Ricaaventura** continúa con su cruzada por el patrimonio con una completa investigación de Pablo Moraga Feliú, ilustrada con 600 fotografías históricas, muchas inéditas.

La inauguración, en 1851, del primer ferrocarril en Chile, entre Copiapó y Caldera, dio inicio a un febril período de la infraestructura nacional. Ya en 1883, la red central y los ramales del Estado superaban los 900 kilómetros de líneas férreas. A lo largo del país, llegó a haber mil estaciones ferroviarias, que provocaron —especialmente en el centro y sur del país— la llamada “urbanización de la locomotora”: un incesante arribo de colonos en paralelo a la instalación de posada, cantina, botica, parroquia y ferretería al lado de la estación. En ese orden.

Esta intrépida historia es retratada ahora en el libro “Estaciones ferroviarias de Chile” (Ricaaventura, \$25 mil, Ricaaventura.cl), de Pablo Moraga Feliú. El volumen, de 280 páginas, mide 32 x 26 centímetros e incluye 600 fotografías, un tercio de ellas, inéditas.

“La estación de ferrocarril y su entorno se constituían en un nuevo polo de desarrollo y reunión de la sociedad local. No en vano la prensa penquista declaraba que ‘el paseo de rigurosa etiqueta se ha hecho habitual en la estación del ferrocarril los domingos en la tarde’”, apunta Moraga, quien ha recorrido prácticamente todas las estaciones del país.

El autor hace un seguimiento, estación por estación. Con pruebas fotográficas, exhibe cómo cada estación refleja la personalidad propia de su comunidad, y, al mismo tiempo, es testigo de hazañas constructivas: “El caso emblemático es el Transandino, obra histórica en la ingeniería chilena reconocida mundialmente, pues se trata del primer ferrocarril en cruzar la Cordillera de los Andes. Fue asimismo una obra titánica por la ruta escogida, la tecnología implementada y el triunfo sobre la naturaleza”.

Moraga da cuenta también de que el tramo más longevo aún vigente de Sudamérica está en Chile —el Tacna-Arica, inaugurado en 1855—, no olvida tampoco que a fines de los años 60 se suspendió el recorrido pionero, Copiapó-Caldera. Un destino que sufrieron casi todos los ramales desde Valparaíso a Puerto Montt a partir de fines de los años 70, cuando se les corta el subsidio estatal. “El servicio de pasajeros se hace inviable”, aclara el autor. “Las estaciones fueron abandonadas y luego se vieron afectadas por terremotos y vandalismo. Sin embargo, existen comunidades que tienen el sentido de pertenencia y han rescatado sus antiguas estaciones”, agrega. Revela dos ejemplos: “La estación de Ovalle era un edificio magnífico que estaba botado, y lo recuperó la municipalidad para convertirlo en el Museo del Limarí. Y también es impresionante lo que hizo la Municipalidad de Cartagena con la estación de ese balneario, que ahora es un activo centro cultural”.



**El Ferrocarril Fiscal de Iquique a Pintados** unía el puerto con ese cantón salitrero (130 kilómetros) y fue instalado en 1928 para romper el monopolio de más de medio siglo de la británica The Nitrate Railways. Subía por los acantilados costeros hasta su primera detención: Alto Hospicio (en la foto, c.1930). Algunos años después, allí también se instalaron funcionarios de la Fuerza Aérea, junto a un pequeño aeródromo, así que esa estación fue la única que autorizaba la salida y entrada de trenes y de aviones.

**La monumental estación Bellavista de Valparaíso** (en la foto, c.1900) poseía un andén semicurvado de cien metros de largo y fue la más elegante y funcional de su época. Pero cuando el puerto le ganó terreno al mar, su ubicación dejó de ser estratégica. Como resultado, solo operó por 25 años. Luego acogió a los Tribunales de Justicia y después a una escuela. El terremoto de 1985 selló su demolición.



**La Estación Central de Santiago** (c. 1900) fue concluida en 1897, tras 13 años de trabajos. Su calidad arquitectónica es del mismo nivel de sus contemporáneas europeas, y se levantó con estructuras metálicas de tipo mecano, cuyo solo montaje demoró seis meses, dadas sus magnitudes: 160 metros de largo, por 23 de alto y 48 de luz.

## MÁS TRENES EN PAPEL

Entre los libros sobre nuestro patrimonio ferroviario, que están ricamente ilustrados con fotografías históricas, se cuentan otros dos volúmenes de Pablo Moraga Feliú: “El Ferrocarril Transandino. La conquista ferroviaria de la cordillera de los Andes” (\$25 mil) y “Tiempo de trenes” (\$24 mil). También, “Los tranvías de Chile” (\$18 mil), de Allen Morrison, y “Ferrocarriles eléctricos privados de Chile” (\$22 mil), de Harold Middleton. Además, en algunas semanas saldrá una edición enriquecida de “Ferrocarril de Valparaíso a Santiago”, de Guillermo Burgos Cuthbert; que está agotado.



**Caracoles (c. 1955)** era la última parada del Ferrocarril Transandino antes del túnel internacional. Al inicio de los años 50 se construyó una nueva estación revestida en piedra, donde operaba la aduana.

MUSEO HISTÓRICO NACIONAL

BIBLIOTECA NACIONAL

COLECCIÓN PABLO MORAGA F.

BIBLIOTECA NACIONAL