

LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE A TRAVÉS DEL VIAJE EN TREN DESDE CONCEPCIÓN A SAN ROSENDO

The construction of landscapes by travelling on the train
from Concepción to San Rosendo

CLAUDIA ARANCIBIA ROJAS*

RESUMEN: La llegada del ferrocarril modificó la manera de viajar y, por lo tanto, la forma de relacionarse con el territorio. El tren desde Concepción a San Rosendo continúa en funcionamiento y se posiciona como el principal medio de transporte que comunica ambas localidades. Este artículo aborda el concepto de paisaje para comprender los elementos territoriales más significativos en el viaje en tren entre Concepción y San Rosendo. Para esto se utiliza la fotografía como herramienta metodológica de registro junto con entrevistas a habitantes usuales de San Rosendo que realizan el recorrido, para así lograr identificar los valores patrimoniales que le son asignados a dicho paisaje. El estudio busca contribuir así a la actual valoración del patrimonio de San Rosendo. Los resultados permiten comprender que el paisaje no es simplemente lo que se encuentra ahí, dado en la naturaleza, sino lo que se observa, se identifica, se selecciona y, en consecuencia, se valora. Desde la experiencia del viaje en tren esto es comprendido desde la relación del habitante con este paisaje, en cómo se relaciona con dicho territorio, por tanto en cómo se habita y se significa.

PALABRAS CLAVES: paisaje, patrimonio, ferrocarril, viaje, tren.

ABSTRACT: The arrival of the railroad changed the way of traveling and therefore the way of relating to the territory. The train from Concepción to San Rosendo continues in operation and is positioned as the main means of transport that connects both towns. This article addresses the concept of landscape to understand the most significant territorial elements in the train journey between Concepción and San Rosendo. For this, photography is used as a methodological registration tool together with interviews with the usual inhabitants of San Rosendo who carry out the tour, in order to identify the heritage values that are assigned to said landscape. The study thus seeks to contribute to the current valuation of the heritage of San Rosendo. The results allow us to understand that the landscape is not simply what is found there, given in nature, but what is observed, identified, selected and, consequently, valued. From the experience of the train trip, this is understood from the relation of the inhabitant with this landscape, in how it relates to said territory, therefore in how it is inhabited and signified.

KEY WORDS: landscape, heritage, railway, travel, train.

INTRODUCCIÓN

San Rosendo es una comuna perteneciente a la provincia y región del Biobío. Limita al norte con la comuna de Yumbel, al sur con el río Bío Bío, al oeste con Hualqui y al sureste con el río Laja. Cuenta con una población de 3.412 habitantes (Instituto Nacional de Estadística, 2017) y se sitúa como la comuna con menor habitantes dentro de la provincia. Esta localidad surge tras la construcción de un fuerte español en la cumbre de unos de sus cerros, El Centinela. Este sitio se escoge por poseer una vista privilegiada hacia el río, el cual constituyó una frontera natural entre españoles y mapuches.

En 1851 llega el ferrocarril a nuestro país, debido a esto se comienza a generar una gran red de ferrocarriles que permitiría trasladar productos de la minería desde el interior hacia los principales puertos (Thomson y Angerstein, 1977). En 1872 se construye el tramo que une Chillán con Talcahuano y, posteriormente, San Rosendo - Angol en 1876. San Rosendo se transforma así en una frontera ferroviaria y parada obligatoria para quienes desean continuar su camino hacia el sur, alcanzando así un gran desarrollo económico, cultural y social de la mano de la actividad ferroviaria (Cabezas, 2003). Entre 1889 y 1890, se fabrica el puente ferroviario que lo comunicaría con Laja y, posteriormente, en 1929, se instala la casa de máquinas, para la mantención y resguardo de los trenes y una carbonera que permitiría el abastecimiento de combustible, además, de otras dependencias destinadas al personal ferroviario (Menchaca, 2003).

Con esto se incrementan las frecuencias de trenes provenientes desde distintas partes del país, potenciando el comercio y los principales servicios que se brindaban tanto a pasajeros como a trabajadores, favoreciendo el aumento de la población y las viviendas, las cuales eran construidas principalmente de madera (Sepúlveda, 1959). Esta fue, sin duda, la época de mayor auge para la comuna, donde

toda la vida giraban en torno al quehacer ferroviario. Ya en 1959 se instala en Laja la empresa de Celulosa y los principales servicios se trasladan hacia ese sector como también la fuente laboral, provocando el decaimiento de la localidad. Hacia 1980 la empresa ferroviaria inicia su declive, propiciándose otros medios de transporte como los buses y camiones, se opta por la construcción de carreteras y desde aquí ya no existiría vuelta atrás, comenzando entonces lo que sería el principio del fin de la vida ferroviaria (Thomson y Angerstein, 1977).

Actualmente, San Rosendo es una de las comunas con menos habitantes dentro de la provincia y es denominada una comuna dormitorio, ya que sus principales fuentes laborales giran en torno a los servicios públicos, por lo que la mayoría de las personas que allí viven se ha visto en la necesidad de trasladarse a otras localidades, desempeñándose principalmente en las industrias forestales (Bernard, 2010; Ibarra, 2004). Con el desmantelamiento del sistema ferroviario en Chile se volvieron escasos los trayectos que continuaron en funcionamiento, no obstante, el tramo de Talcahuano hacia Laja, que pasa por San Rosendo, continúa aún en funcionamiento. Hoy se utiliza principalmente para el traslado de productos forestales, sin embargo, aún opera para el traslado de pasajeros y es operado por la empresa FESUR. Se le denomina el "Corto Laja" y es un tren urbano rural que funciona todos los días del año y cuenta con una extensión aproximada de 88 kms, atravesando siete comunas, entre ellas San Rosendo y Concepción, donde se observa un paisaje singular (Guerrero, 2017).

En este contexto, se desarrolló una investigación que se interrogó por ¿Qué elementos constituyen el paisaje del recorrido en tren entre Concepción - San Rosendo desde los usuarios del tren? ¿Cómo se vinculan los elementos de este paisaje cultural con la geografía, historia y memoria colectiva de los habitantes - usuarios de este territorio?

MARCO TEÓRICO

El Concepto de Paisaje

Para abordar esta investigación se hizo necesario precisar el concepto de paisaje, el cual ha sido desarrollado desde distintas disciplinas como la antropología, geografía y arquitectura, como también por diversos organismos especializados. Carl O. Sauer (1925) plantea que el paisaje es producto de la acción que ejerce el ser humano sobre la naturaleza, describiendo así un paisaje natural que es transformado por el hombre a un paisaje cultural. Martínez de Pisón (2009) al respecto menciona la necesidad de un observador en la construcción del paisaje, otorgándole importancia no sólo a los elementos materiales del territorio sino que también a quién observa, haciendo hincapié en la interrelación que se genera entre el sujeto y su entorno. Maderuelo (2005) hace énfasis en el punto de vista subjetivo del observador y propone que mediante esa mirada se configura un paisaje no tan sólo desde el ver, sino que desde la observación consciente. De esta manera el paisaje se posiciona como una manera subjetiva de ver y, por ende, una interpretación estética. Consideramos que el viaje en tren posibilita esta dimensión contemplativa.

Marc Augé (2003), acentúa la importancia de la mirada y percepción consciente, pero agrega la necesidad de la descripción del espacio como un elemento imprescindible para que exista un paisaje. Esto tiene que ver con la capacidad de comunicar y compartir con otros lo que se está observando. De esta manera, le aporta un carácter social, ya que no es simplemente lo que significa para un individuo sino también para un determinado grupo, donde influyen tanto las percepciones individuales como colectivas. De este modo, llegamos a una comprensión del paisaje como una interpretación y se diferencia de la naturaleza, pues este no existe por sí solo sino en relación con el ser humano, quién lo percibe, significa y, por consiguiente, lo construye. El paisaje, nos dice Nogué (2010), está cargado de la experiencia, de las

vivencias, aspiraciones y emociones de las personas, de sus ideas, es una construcción social y cultural, un cúmulo de significados, un proceso, que no obstante tiene siempre un sustrato material, físico y natural (Nogué, 2010).

Los elementos significativos del paisaje, sea de carácter material, físico, natural, son para Deleuze y Guattari (2002) relaciones entre los distintos espacios que conforman el territorio, para ello distinguen entre espacios lisos y estriados: "El espacio liso vendría siendo lo informal, abierto, infinito, ilimitado en todas direcciones, que no acepta fijos ni móviles" (Deleuze y Guattari, 2002, p. 485). El espacio estriado es lo que ha construido el hombre: la urbe, el ferrocarril, las líneas, las estaciones. La articulación de ambos espacios permite comprender el vínculo y la transformación constante de uno hacia el otro (Deleuze y Guattari, 2002, p. 487).

Desde 1962 el tema del paisaje comenzó a suscitar interés por parte de la UNESCO. Ya en 1972, en La Convención de Patrimonio Mundial Cultural y Natural, se clasifica el patrimonio cultural en tres categorías: conjuntos, sitios y monumentos. Esto se vuelve insuficiente y se instaura la categoría de paisaje cultural entendida como:

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

Patrimonio y paisaje se encuentran íntimamente relacionados en cuanto ambos son productos sociales y operaciones dinámicas que están ligadas al pasado, pero que se desarrollan y buscan comprenderse desde el presente (Cambón, 2009). El paisaje, desde su dimensión simbólica, plantea Cambón (2009), no se limita a elementos materiales aislados, sino que tiene que ver con temas identitarios

que se generan mediante la relación entre los elementos del territorio y las interpretaciones, significados y valoraciones que le son otorgados por los grupos sociales que habitan un determinado lugar y que, por tanto, construyen su propio paisaje.

Halbwachs (2004), destacando el carácter social del concepto, recalca la memoria colectiva como un componente central. Ésta permite hacer reinterpretaciones desde el presente, más allá de su vínculo con el pasado, como un punto de vista estático e inalterable. Como el acto de recordar y, por tanto, el recuerdo debe su existencia a los individuos que conforman un grupo social, permanecerá en tanto el conjunto continúe rememorando lo que para ellos es significativo, reelaborándose continuamente.

Recogiendo estos elementos este trabajo analiza la construcción social del paisaje cultural en el recorrido en tren entre Concepción y San Rosendo, entiende el concepto de viaje como un recorrido, un trayecto y, a la vez, una experiencia, en la cual el tren se posiciona como un lugar desde donde se genera un vínculo con el territorio. El ferrocarril es entendido como objeto material que comunica, en conjunto con el componente humano, al atravesar ambos el territorio, lo construyen de manera simbólica. De esta forma, se concibe al tren más que un simple medio que posibilita el viaje sino como un lugar que tiene sus propias dinámicas.

En este marco el objetivo general de este trabajo es comprender cómo se configura el paisaje desde el viaje en tren entre Concepción y San Rosendo, articulando los elementos del territorio y la construcción social por parte de sus usuarios habituales. Como objetivos específicos, se propone a. Identificar y describir los componentes territoriales del paisaje desde el viaje en tren; b. Reconocer e interpretar los elementos territoriales del paisaje a los que los habitantes de San Rosendo le otorgan valor

patrimonial. Planteamos como hipótesis que la memoria colectiva en torno al ferrocarril a San Rosendo marca la configuración del territorio y la construcción del paisaje entre Concepción y San Rosendo. A través del viaje en tren se elabora un paisaje, que incluye elementos territoriales valorados por los habitantes de San Rosendo, que son parte hoy de su patrimonio.

METODOLOGÍA

En la presente investigación se aborda el tramo que abarca desde Concepción hasta San Rosendo, el cual tiene una extensión de 70,2 Kms y está compuesto por quince estaciones. El tiempo aproximado que demora la realización de todo el trayecto es de 1 hora 40 minutos.

La metodología empleada en esta investigación es de carácter cualitativa y exploratoria, ya que el objetivo está en comprender la manera en que las personas construyen su mundo y cómo lo significan. Se tomará como referente el método BIPLLOT* propuesto por Paula Villagra (2010, p.17), cuyo objetivo es “explorar (...) las preferencias y significados asociados al paisaje”. Este consiste en la utilización de fotografías en las entrevistas con los actores locales, lo cual “permite interrelacionar imágenes de paisaje (fotografías) y significados (palabras descritas por el observador) y facilita el proceso de interpretación de las dimensiones perceptuales” (Villagra, 2010, p. 16-17), es decir, ayuda a comprender la valoración que le dan las personas a determinados elementos del paisaje. La fotografía se utiliza en esta investigación como una herramienta que permite identificar los elementos que componen el territorio, comprendiendo que “el acto de fotografiar es algo más que observación pasiva” (Sontag, 1981, p. 28). Se enfatiza así tanto en el poder del acto mismo como en la importancia del objeto fotografiado, que se encuentra determinado por un encuadre, puesta en foco y selección, además del sujeto que es quien finalmente decide entre lo que amerita ser registrado y lo que no.

Para la recolección de datos se utilizaron principalmente entrevistas semi - estructuradas a habitantes de San Rosendo que usan habitualmente el tren, a estos se les solicitó que identificaran los elementos del paisaje que consideraron más significativos. Los criterios de selección de los entrevistados fueron: que residieran actualmente en San Rosendo y que utilice el tren para trasladarse hacia Concepción. Se entrevistaron a un total de quince actores. Se buscó que fuese lo más representativo de acuerdo al universo de personas que actualmente realizan el viaje. Las entrevistas se realizaron durante los meses de septiembre y octubre del año 2017. Para su realización se recurrió al contacto con informantes claves. El método utilizado para contactar a los entrevistados fue el de bola de nieve. Respecto a las fotografías utilizadas, son de autoría propia, obtenidas de manera digital mediante frecuentes viajes en tren entre los meses de julio y octubre del año 2017. Los criterios para su selección y categorización responden a una búsqueda visual para exponer lo que se puede observar a través de la ventana del tren. Las fotografías eran presentadas a los entrevistados y, posteriormente, analizadas las preferencias definidas por ellos. Se transcribieron las entrevistas colocando énfasis en los datos que se manifestaron de manera constante, estableciendo así comparaciones y asociaciones, buscando ir más allá de lo meramente descriptivo.

se puede observar que la composición del espacio comienza a variar, predominan condominios de casas, colegios, edificios, centros comerciales y zonas abandonadas al costado de la línea férrea. Las construcciones son principalmente de materiales sólidos, provocando un ambiente frío, con texturas ásperas y duras. A medida que nos acercamos a la comuna de Hualqui el panorama comienza a cambiar. Se perciben cambios en el tipo de construcción, desde lo sólido hacia materiales más ligeros y precarios, transitando así desde una luz fría a una más cálida. Asimismo, es mayor la presencia de poblaciones y asentamientos informales que colindan con la línea férrea.



Figura 1. Vista de lo urbano, entre las estaciones Concepción y Chiguayante. Fuente: Elaboración propia.

RESULTADOS

Lo urbano, lo rural, la naturaleza en el paisaje en tren desde Concepción a San Rosendo

El viaje en tren desde Concepción a San Rosendo es un trayecto que va transformándose, entregando diversos elementos paisajísticos que se van entrelazando y superponiendo, construyendo un relato propio del territorio.

Lo urbano: El trayecto comienza en la estación de Concepción, rodeada de edificios y centros comerciales con alta concentración de población. Hacia la comuna de Chiguayante

Lo rural: Desde Hualqui a San Rosendo se aprecian las casas construidas de materiales más precarios y frágiles, con diversas texturas y tonalidades, todas insertas dentro de grandes parcelas con diversos animales y cultivos. Desde aquí la presencia del río Bío Bío se vuelve más latente, puesto que la autopista principal se pierde y sólo nos acompaña un camino a ratos pavimentado. El espacio es abierto y extenso, dado que en muchas ocasiones no se percibe una delimitación sólida entre los distintos

sectores. Por su parte, las tonalidades son más bien cálidas y se puede observar una gran variedad de texturas.



Figura 2. Vista de lo rural, entre las estaciones San Miguel y Unihue. Fuente: Elaboración propia.

Comienzan a aparecer vestigios de ferrocarriles, vagones abandonados, una tornamesa y más vías férreas. La naturaleza se hace cada vez más intensa y con ella se visualizan amplias extensiones de tierra con plantaciones forestales. Hacia un costado nos acompaña el río y, por el otro, se ubica el cerro desde donde aparece la laguna de Talcamávida. Desde la estación Quilacoña y ya acercándonos a San Rosendo, aún pueden apreciarse los antiguos carteles de madera con el nombre de las estaciones.

Elementos percibidos y significativos del paisaje en tren entre Concepción y San Rosendo

La naturaleza y el río Bío Bío: Al consultar a los entrevistados sobre los elementos que mejor representan el paisaje observado mediante el viaje en tren, la mayoría destacan la presencia del río Bío Bío. No obstante, se mencionan los diversos cambios que ha tenido éste durante el transcurso de los años, cómo ha ido variando su caudal, la composición de su agua, extensión y utilización.



Figura 3. Vista al río Bío Bío, entre las estaciones Talcamávida y Gómero. Fuente: Elaboración propia.

El río ha cambiado, ha bajado su caudal, está embancado ... y el terreno mismo ha ganado espacio del río, ha ido ganando y han nacido especies naturales de árboles y otras cosas (...) y eso en el tiempo no sé acaso será bueno, dicen que el río toma su cauce, siempre ha tomado su cauce (Magallanes Acuña, San Rosendino y ex trabajador ferroviario, 72 años).

Comprendemos entonces cómo este flujo de agua, que acompaña la vía férrea durante todo el trayecto, es un elemento esencial en la estructuración del paisaje. Junto con él se menciona también cómo se ha ido modificando la naturaleza del sector con la llegada de la industria forestal y la urbanización.



Figura 4. Vista áreas forestales, entre las estaciones Unihue y Valle Chanco. Fuente: Elaboración propia.

cada vez las forestales van depredando y a la vez van comprando más terrenos que antes estaban dedicados a la agricultura (...) Lo que es la plantación de pinos que están en torno al ferrocarril, especialmente desde Chiguayante (...) Porque yo te digo una cosa, San Rosendo si tu lo miras, todo es pino, pino, pino, pino, todo alrededor es pino (Magallanes Acuña, San Rosendino y ex trabajador ferroviario, 72 años).

Estaciones, vestigios, memoria: Otro elemento significativo para la comunidad son las estaciones, las cuales se configuran como puntos de referencia y encuentro, puesto que a su alrededor han surgido los principales asentamientos. Existen lazos afectivos con dichas localidades, puesto que allí viven sus familiares, conocidos y amigos y en torno a ellas se construyen sus recuerdos de infancia y lo que les han contado sobre cómo era la vida ferroviaria. Recuerdan como años atrás en la estación de San Rosendo se detenía el tren durante un largo periodo de tiempo y se instalaban señoras a vender huevos y pan, permitiendo el intercambio de productos locales. En el otro extremo, la estación de Concepción, fin del trayecto, con sus grandes inmediaciones invitaba al recorrido y a la espera, aguardando allí hasta la llegada del próximo tren.



Figura 6. Vista estación Unihue.
Fuente: Elaboración propia.

Se mencionan también los vestigios ferroviarios, la casa de máquinas y la carbonera, en conjunto con los vagones que se encuentran al borde de la vía. Estos elementos son relevados como contenedores de experiencias y vínculos, más que por su dimensión física, entendiendo que nos hablan de un tiempo pasado en donde existía una mayor frecuencia de trenes y una vida que giraba en torno al ferrocarril. A pesar de esto, actualmente se encuentran en estado de abandono y sobre ellos recae lo que tradicionalmente comprendemos como Patrimonio Ferroviario.



Figura 5. Vista estación Buenuraqui.
Fuente: Elaboración propia.



Figura 7. Vista vestigios ferroviarios, entre estaciones Talcamávida y Gomero. Fuente: Elaboración propia.

El viaje y el tren: Es interesante, además, cómo la comunidad percibe el viaje en tren más allá de un simple medio que les permite trasladarse desde lo rural hacia la zona urbana, puesto que si bien es el principal medio de transporte que comunica a las localidades del sector, se deja ver cierta preferencia a la contemplación y cierta disposición a viajar de este modo, ya que se le valora como una experiencia en sí misma. La tranquilidad que proporciona el tren, la posibilidad de viajar con la familia, con niños que pueden moverse entre los vagones, la distribución de las butacas que a pesar de ser actualmente algo incómodas en comparación a las de antaño, favorece la comunicación y el encuentro generando de esta manera un vínculo entre los mismos pasajeros, como también con el personal que atiende, que cobra los pasajes y abastece de productos que vuelven más ameno el recorrido.



Figura 8. Vista del tren, entre estaciones Buenuraqui y San Rosendo. Fuente: Elaboración propia.

El viaje es súper dinámico, es entretenido. Es un poco incómodo sí. Lo que me gusta es que igual uno ve como harta gente campesina para allá, así como que distintas personas...diversidad de gente en realidad, harta diversidad. Y como que uno ve todos los cambios, por ejemplo, de San Rosendo pasa por los campos, toda la cuestión y llega a Hualqui y la gente ya se viste distinto, habla distinto, tiene modales diferentes hasta llegar a Concepción que es algo totalmente distinto. (Jacqueline Muñoz, oriunda de San Rosendo, 24 años)

ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

A la luz de los datos otorgados se logra identificar que los elementos percibidos más significativos para la comunidad son: la naturaleza y el río Bío Bío; las estaciones y los vestigios ferroviarios, el viaje y el tren como experiencia.

Desde aquí podemos entonces hacer una lectura abordando los conceptos de liso y estriado que nos proponen Deleuze y Guattari (2002). Por un lado, el tren en movimiento, en un ir y venir que prologa una línea con detenciones establecidas, desde un punto hacia otro en un trazado definido por las estaciones y que va conformando el espacio estriado que estructura el territorio mediante la vía férrea, que a su vez se posiciona como un límite entre el río y el cerro. Por otro, se encuentra el río y la naturaleza, esencialmente espacio liso que se adapta, que fluye, que se rige bajo sus propios ritmos y que se desborda a pesar de estar constantemente delimitado, como si debiese al caos su existencia. Ambos espacios conviven siempre de manera paralela y mientras uno pareciese remitirnos siempre al pasado, hacia lo que fue, el otro se presenta como una invitación a fluir desde el presente. Desde aquí lo rural se posiciona entonces como aquel espacio que resiste y que combina lo liso en esencia y lo estriado en potencia.

Por lo tanto, para comprender dicho paisaje se debe tener en cuenta la manera en que los diversos elementos se entrelazan junto con las valoraciones que la comunidad le otorga, valoraciones que abarca dimensiones subjetivas, afectivas, ligadas a la memoria e identidad local. De esta manera, más allá de las categorizaciones acerca del Patrimonio Cultural y Natural es imprescindible hacer énfasis en el vínculo que existe entre las personas y sus territorios, que conlleva también una conjunción de elementos que deben ser comprendidos en su totalidad, abordando los conceptos de Paisaje y Patrimonio, ambos como construcciones sociales y operaciones dinámicas.

La importancia que los entrevistados otorgan al viaje, siguiendo a Nogué (2007), se puede comprender si se entiende el viaje en tren es un medio a partir del cual se habita el territorio y se crean identidades. A partir de allí, en el desplazamiento, se posibilita la apreciación y construcción del paisaje a través de lo observado desde la ventana. Por lo tanto, el viaje no es simplemente un mecanismo de transporte, sino que permite el acceso a ciertos lugares específicos y es también relevado como una experiencia que conlleva sus propias dinámicas de socialización, propiciando las relaciones personales, el compartir y la creación de lazos entre quienes lo utilizan y el personal a cargo. Se nos presenta aquí como un lugar desde donde nos relacionamos con el territorio y, por lo tanto, desde donde lo habitamos y significamos (Nogué, 2007).

La memoria colectiva emerge también en esta construcción paisajística como un marco central que da sentido al paisaje, las estaciones, los vestigios y la experiencia de viaje se nutren de la memoria y los recuerdos (Halbwachs, 2004). El acto de recordar es un proceso constante de re-significación de los elementos, que se encuentran vinculados al pasado, pero que son leídos en función del presente. Tanto las estaciones como los vestigios de ferrocarriles simbolizan un vínculo con la historia ferroviaria de San Rosendo por parte de quienes tienen recuerdos de infancia y familiares asociados a dicha actividad. Por lo tanto, la valoración que la comunidad le otorga a las estaciones y a los vestigios va más allá de su dimensión física, siendo más bien un contenedor de experiencias y vínculos sociales. Esto lleva a pensar que existe un alto componente afectivo en torno al ferrocarril que no radica simplemente en la nostalgia de lo que fue en sus años dorados sino que en su actual valoración, puesto que lo prefieren ante otros medios de transporte como el bus.

El ferrocarril es visto entonces más allá de un objeto material en constante movimiento mediante el cual nos transportamos de un sitio a otro sino como un espacio que conlleva sus propias dinámicas y desde donde, en conjunto con el componente humano, se atraviesa y

configura el territorio y cuya transformación en sí, a pesar de no ser física, sí lo es de manera simbólica (Careri, 2002).

De este modo, el paisaje que se da mediante el viaje en tren se construye a través de las valoraciones que los propios habitantes le otorgan a ciertos elementos. Los cuales son, por una parte, construidos por el hombre, como las estaciones y los vestigios que dan cuenta del legado ferroviario del lugar, como también propios del territorio como son el río y la naturaleza.

CONCLUSIONES

De acuerdo a los hallazgos del estudio, comprender cómo se configura el paisaje geográfico requiere, por un lado, considerar la diversidad de elementos propios del territorio, los cuales pertenecen a lo material (estaciones y vestigios) como también al ámbito natural (río y naturaleza) y la manera en que estos se entrelazan (Maderuelo, 2003) y, por otro, entender las valoraciones otorgadas por la comunidad a dichos elementos, valores que se relacionan con dimensiones simbólicas, afectivas, ligadas a la memoria y cuyo vínculo constituye su identidad local. Así el paisaje no es simplemente lo que se encuentra ahí, dado en la naturaleza, sino lo que se observa, se identifica, se selecciona y, en consecuencia, se valora. Además, todo esto debe ser comprendido desde la experiencia del viaje en tren que es desde donde se relaciona con dicho territorio, por tanto se habita y se significa.

Esto cuestiona la manera en cómo hoy en día nos vinculamos con un territorio determinado, cómo este configura la identidad territorial y cuál es la importancia de comprender aquello. Actualmente el concepto de patrimonio, si bien ha tenido diversos cambios, se enmarca dentro de ciertas categorías que limitan lo cultural y natural y que nos llevan a preguntar si es que realmente existen de manera definida dicha separación o responden más bien a categorías necesarias para su estudio, puesto que su valor y potencialidad se encontraría justamente en esta simbiosis.

Los datos obtenidos en el proceso de esta investigación permitieron poner en cuestión lo que cotidianamente se observa y la manera en cómo las personas se vinculan con ciertos lugares, como si de tanto verlos se invisibilizaran. Este es el caso de lo que ocurre con la explotación de los recursos naturales, problemáticas en torno al río, la degradación de la tierra, las plantaciones de pino, en donde elementos externos se han insertado en un territorio y arrasando con la diversidad de los paisajes locales, en desmedro de sus singularidades y afectando el modo en que las personas se relacionan con el y, por tanto, su identidad. Además, existe una desmedida expansión de la ciudad hacia la zona rural, lo que repercute tanto en las transformaciones que sufren los paisajes como en los límites y vínculos entre lo urbano y lo natural.

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

En este momento en que la industria y la expansión urbana están transformando los paisajes y homogeneizándolos a una velocidad sin precedente, se torna necesario volver a mirar de manera consciente los propios paisajes locales, reforzando el sentido de pertenencia con el lugar y encontrando las maneras más adecuadas de gestionarlo, otorgándole voz a quienes lo dotan de significado, sus propios habitantes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Augé, M. (2003). *El tiempo en ruinas*. Barcelona: Gedisa.
- Bernard, R. (2010). *La Situación Económico-Política de los Ferrocarriles del Estado*. Cámara Chilena de la Construcción. Santiago, Chile: Edic. Universidad Católica de Chile.
- Cabezas, F. (2003). *Análisis arquitectónico del patrimonio ferroviario de San Rosendo*. Concepción: Universidad del Bío Bío.
- Careri, F. (2002). *Walkscapes: El andar como práctica estética*. Barcelona: Gili.
- Cambón, E. (2009). Paisajes Culturales como patrimonio: Criterios para su identificación y evaluación. *Arquitectura y Urbanismo*, 30(1), 10-17.
- Deleuze, G. y Guattari, F. (2002). *Mil Mesetas, Capitalismo y Esquizofrenia*. Valencia: Pre-textos.
- Guerrero, R. (2017). Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del Sur de Chile. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (33), 59-76.
- Halbwachs, M. (2004). *La memoria colectiva*. Zaragoza: Prensas universitarias de Zaragoza.
- Ibarra, C. (2004). *Sesenta años de Historia Ferroviaria en la Región del Biobío: 1870-1930. Análisis geográfico, económico y social* (Seminario de Título para optar al Grado de Licenciado en Educación mención Historia y Geografía). Concepción. Universidad de Concepción.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2017). *Censos de población y viviendas 2017*. Chile: Instituto Nacional de Estadísticas.
- Maderuelo, J. (2003). Aquello que llamamos paisaje. *Visions*, (2), 20-25.
- Martínez, E. (2012). Teorías del paisaje. En J. Arnaez, P. Gonzalez, T. Lasanta, B. Valero. y J. Garcia. (Eds.), *Geoecología, cambio ambiental y paisaje: homenaje al profesor Jose Maria Garcia Ruiz* (pp. 415-426). España: CSIC.
- Menchaca, J. (2003). *San Rosendo, lugar de anuncio y silencio*. Concepción: Universidad de Concepción.
- Nogué, J. (2007). Paisaje, Identidad y Globalización. *Fabrikart. arte, tecnología, industria, sociedad*, (7) 136-145.
- Nogué, J. (2010). El retorno del paisaje. *Enrahonar*, 45, 123-136.
- Quintero, V. y Hernández, E. (2012). Paisajes patrimoniales y percepciones locales. En I. Askoaga y O. Garro, (Eds.), *XVII Congreso de Estudios Vascos: Innovación para el progreso social sostenible* (pp. 627-647). Sevilla: Universidad Pablo de Olavide. Recuperado de: <http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/congresos/17/06270647.pdf>
- Sauer, C. (2006). La morfología del paisaje. *Polis, Revista Latinoamericana*, (15). Recuperado de: <https://journals.openedition.org/polis/5015>
- Sepúlveda, A. (1959). *Historia social de los ferroviarios*. Santiago: Siglo XX.
- Sontag, S. (1996). *Sobre la fotografía*. Barcelona: Edhasa.
- Thomson, I. y Angerstein, D. (1997). *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago, Chile: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM) / Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- UNESCO. (2013). *Operational guidelines for the implementation of the world heritage convention*. Paris: World Heritage Centre. Recuperado de: <http://whc.unesco.org/archive/opguide13-en.pdf>
- Villagra, P. (2010). Paisajes Cambiantes: Percepción, disturbios naturales y la reconstrucción del paisaje. *Revista AUS*, (7), 16-19.