

Libro recupera la intrépida historia de las estaciones ferroviarias de Chile

ROMINA DE LA SOTTA DONOSO

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”.

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



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.



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.

ENTREVISTA A ILAN STAVANS:

“El arte de la conversación es el arte del encuentro”

El crítico mexicano presentará mañana su libro de conversaciones con Raúl Zurita y el martes su edición de las odas de Neruda. Circulan también sus memorias y sus diálogos con Juan Villoro.

PATRICIO TAPIA

En “El ojo en la nuca” (Anagrama) —su libro de conversaciones con Juan Villoro—, Ilan Stavans señala que Santiago es la ciudad latinoamericana que visita con más frecuencia y de la que se siente más cerca. Cuenta, en un momento, que de niño leía Condorito. “Leíamos también a Mafalda, La familia Burrón, Kalmimán y sobre todo a Rius, de quien mi generación aprendió las verdades y mentiras del marxismo”, precisa ya en Santiago, donde está impartiendo un curso en la Universidad Diego Portales. En estos días, además, presentará su edición bilingüe de “Todas las odas” de Neruda y su libro de conversaciones con Raúl Zurita, “Saber morir” (UDP). En los diálogos con Zurita y Villoro hablan de todo: de la enfermedad, el deporte, libros, de la vida y de su fin. En “Palabras prestadas” (FCE), Stavans dice que los hombres de su familia raramente sobrepasan los 63 años, y que la razón de escribir unas memorias a los 40 años fue la sensación de acecho de la muerte.

—¿No es algo tétrico?

“La muerte está en todas partes. Morimos a cada instante. O más bien, aprende-

mos a vivir precisamente porque nos vamos acabando con los días. Cada uno de nosotros nace con una cifra en la frente del número de días que tiene permitido sobre la tierra. No hay nada tétrico en ello. Es más bien un permiso: si sabemos que tenemos una cantidad de dinero en el banco, la clave está en saberlo gastar”.

—En “Saber morir” hace una defensa de estar vivo...

“¿Imagina qué ocurriría si no defendiéramos estar vivos? Pero en el libro que escribí con Raúl Zurita sugiero que hay que saber cómo morir: no solo diariamente sino en el momento indicado.

Roberto Bolaño vivió mal y murió bien. Anna Frank, de no haber muerto de manera trágica, sería una desconocida. El sueño es un octavo de la muerte. Todos los días, al despertarme en la mañana, me maravillo de haber regresado del más allá”.

—Ya que aparecen casi conjuntamente las con-

versaciones con Zurita y con Villoro es obvio que le gusta charlar...

“Mucho. El arte de la conversación es el arte del encuentro, de la intimidad, de la transformación interna. Fueron unos griegos que charlaban a quienes les debemos la civilización occidental”.

—¿No lo considera tiempo perdido?

“¿Qué es el tiempo perdido? Aquel en el que gana la pereza. Más bien tiempo ganado. Hay cosas que solo se pueden —o más bien, se deben— decir en conversación. Tener un diálogo sostenido sobre un tema, digamos

ZURITA Y LAS ODAS

Mañana lunes, a las 19:30 horas, se presenta el libro “Saber morir” de Ilan Stavans y Raúl Zurita, en la Biblioteca Nicanor Parra (Vergara 324). El martes 13, a las 19:00 horas, presenta su edición de “All the Odes” (FS&G), en la Fundación Neruda (Fernando Márquez de la Plata 0192).

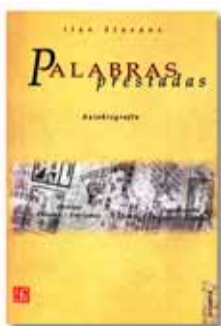
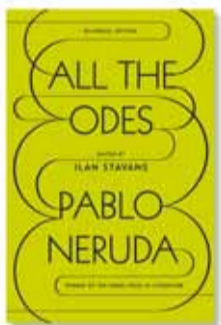
la muerte, el arte, la mentira es como abrir una botella de vino de cepa singular, o como bailar un tango con una pareja que a un tiempo te marca la pauta y te sigue el paso. Las conversaciones que nos dejaron Kafka, Borges e Isaac Bashevis Singer son invaluable”.

—Supuestamente las odas están pensadas para ser cantadas. ¿Cómo cree que cantaría Neruda?

“Me da vergüenza decirlo en Chile —un país al que amo profundamente— pero Neruda es un pésimo lector de su propia obra. Basta con escucharlo declamar ‘Escucho algunas cosas’ o ‘Puedo escribir los versos más tristes esta noche’ para adormecerse, por no decir escandalizarse. Prefiero escuchar las odas de bocas ajenas. Por cierto, yo creo que las 225 odas que nos dejó, leídas conjuntamente, son un tratado de metafísica”.

—¿Y cómo canta usted?

“Yo no sé cantar. Pero puedo recitar las odas en varios idiomas”.



HECTOR FLORES

Cachemiras SS 20% dcto. SOLO FÁBRICA: M. Montt 2648, Fono: 2 432 8700 www.cachemirasss.cl

- ALTO LAS CONDES: AV. KENNEDY 9001 L/2023
- PARQUE ARAUCO: AV. KENNEDY 5413 L/237
- HUERFANOS 1113
- CONCEPCION: BARROS ARANA 1068
- LOCAL 13, 3er PISO, MALL DEL CENTRO, F: 2792619
- MALL PLAZA LOS ANGELES: VALDIVIA 440 L/205
- TEMUCO: PORTAL TEMUCO
- OSORNO: COCHRANNE 541
- PORTAL OSORNO: PLAZA YUNGAY 609 L/2041
- PUERTO MONTT: ANTONIO VARAS 310 L/2