



Fotografía: Cristián Ayala

## GESTIÓN EN LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO

La conservación del patrimonio ferroviario es compleja, por cuanto las piezas que son dadas de baja dejan de prestar el normal servicio para el cual fueron creadas. Es poco probable reciclar el material ferroviario o darle otro uso, debido a sus dimensiones, tamaños y grados de especialización para los que fueron construidos. Incluso, a pesar de haber sido declarados Monumento Nacional, es poco probable que vuelvan a ser utilizadas –salvo casos en que han logrado salvar el tiempo y ponerse al día en los estándares de seguridad (entre otros temas), logrando obtener los permisos para funcionar, como el Tren del Vino, el de la Araucanía o la Góndola Carril–, ya que son dejadas de lado y en el mejor de los casos son guardadas en talleres o maestranzas, desconociéndose el valor patrimonial (no monetario) y simplemente los ignoran, dejando que los objetos se deterioren o sufran vandalismo.

Las empresas ferroviarias, en general, no están interesadas en dedicar recursos para la conservación, porque tampoco sienten que es su área de negocios. Sólo en los últimos años –y con muchas contradicciones– han ponderado la importancia que para ellos puede significar el desarrollo turístico de esta área, como el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB). En otras ocasiones, son particulares, asociaciones o el Estado, quienes intervienen y solicitan la declaratoria de Monumento Nacional, “complicando” con ello la operación de las empresas ferroviarias. En otras oportunidades, la declaratoria no va acompañada de un seguimiento, por lo que el bien no queda bajo la responsabilidad de ninguna institución, con el consiguiente deterioro e inutilización, incluso su desaparición: la locomotora Junín, primera locomotora diesel que funcionó en Chile y Monumento Nacional, fue “exportada” y ahora es exhibida en el Museo Industrial de Leeds.

Creemos que esta falencia se puede corregir en la medida en que las políticas públicas, educativas e incluso barriales den cuenta, en conjunto con la comunidad, de la importancia de preservar “un objeto” que les es propio y que de alguna manera los representa, acentuando con ello su propia identidad.

Importante ha sido la posibilidad de postular a proyectos como Fondart, Harvard, FNDR y otros, pero estos no aseguran el flujo de recursos en el tiempo para la mantención de estos bienes. Hay que explorar la reforma que se ha hecho a la Ley de Donaciones y buscar vías de financiamiento más permanentes, ya sea a través de la autogestión o a través de la subvención privada o mixta.

Si bien le corresponde al Estado garantizar acciones dirigidas a recuperar, salvaguardar y divulgar el patrimonio cultural nacional, mediante la investigación, educación, promoción y conservación, no podemos esperar que todo nos llegue desde él, sino que debemos ser capaces de ayudar a que ese objeto sea conocido, valorado y conservado por nosotros. Tampoco podemos permanente apelar a la nostalgia del ferrocarril y quedarnos en los típicos lugares comunes que se tratan, sino que debemos canalizar esa memoria colectiva y llevarla hacia el logro de objetivos concretos.

María Paz Rodríguez  
Marco Sandoval Ormazábal

Finalmente, debemos revalorizar estos 162 años de historia ferroviaria, ya que forma una parte importante de lo que somos los chilenos y chilenas, y llevar a las autoridades políticas a generar voluntades para preservar nuestro patrimonio industrial ferroviario. ■