



Plan Maestro Turístico

Ramal Talca Constitución

**Ediciones Universidad Central de Chile.
Comité Editorial Facultad de Arquitectura,
Urbanismo y Paisaje.
Universidad Central de Chile.**

Santa Isabel 1186, Santiago de Chile.
Fono 56 2 582 68 16.
Correo electrónico
faup@ucentral.cl – infofaup@ucentral.cl

Derechos Reservados.
Primera Edición marzo 2013, 1000 ejemplares.
Ninguna parte de esta publicación puede
reproducirse sin previa autorización de
Ediciones Universidad Central.

PLAN MAESTRO TURÍSTICO
RAMAL TALCA CONSTITUCIÓN.

Coordinadoras
María Carolina Casals Iglesias y
María Javiera Errázuriz Contreras.

Inscripción en el Registro de Propiedad Intelectual
225-345

ISBN
978-956-330-028-4

Diseño Cartografía Portada
NEOMADA

Diseño Portada
Consulting Design

Diagramación e impresión
Consulting Design

Santiago de Chile, 2013



Contenido

Presentación.	9
Introducción.	19
Primera Parte: Patrimonio ferroviario y turismo en Chile.	23
Patrimonio Industrial. Jaime Migone Rettig.	25
Resumen.	27
Consideraciones preliminares.	28
Patrimonio y Arqueología Industrial.	28
Patrimonio industrial en Chile.	33
Referencias.	41
Turismo ferroviario: consideraciones conceptuales, ejemplos y recomendaciones para la industria. Francisco Godoy Reitze y Santiago Vera Bustamante.	43
Resumen.	45
Definición turismo ferroviario.	46
El tren como atractivo turístico.	46
Formas de operación de trenes turísticos.	51
Situación financiera de los trenes turísticos.	54
Servicios de trenes turísticos internacionales.	57
Referencias.	65
Viajar en tren: Turismo chileno con una visión ferroviaria.	
Carolina Casals Iglesias y Marco Sandoval Ormazábal.	67
Resumen.	69
Ferrocarriles del Estado: un modelo turístico de construcción, difusión y comercialización de destinos turísticos.	70
Establecimientos hoteleros: sustento del modelo turístico ferroviario.	72
La construcción del imaginario turístico en Chile: la revista En Viaje y la Guía del veraneante.	76
La red ferroviaria y la articulación de destinos turísticos chilenos.	78
Comercialización turística con una mirada ferroviaria.	83
El proyecto de turismo social de Ferrocarriles del Estado.	90
El declive del turismo ferroviario.	91

Trenes turísticos en Chile: experiencias de conservación, puesta en valor y negocios ferroviarios.	93
Trenes operados por organizaciones sin fines de lucro.	95
Trenes operados por empresas turísticas.	99
Referencias.	102
El pasado, presente y futuro del turismo ferroviario en Chile con un enfoque en el Maule. Ian Thomson Newman.	105
Resumen.	107
Trenes para hacer turismo en Chile, en los siglos XIX y XX.	108
Trenes turísticos en Chile, años 1984 y 2012.	109
La economía de los trenes turísticos.	113
Los mercados de los trenes turísticos.	119
Las perspectivas de los trenes turísticos en Chile.	121
Consideraciones sobre el crecimiento del turismo ferroviario en Chile.	126
Referencias.	129
Segunda Parte: Una aproximación patrimonial y turística al Ramal Talca Constitución.	131
Historia del Ramal Talca Constitución: patrimonio e identidad del tren del Maule. Alejandro Morales Yamal.	133
Resumen.	135
De la navegación fluvial al transporte sobre rieles.	136
La construcción del ramal y su incidencia social y económica.	138
El Ramal Talca Constitución: una cultura popular con identidad rural.	140
Recorriendo las estaciones y paraderos del último ramal ferroviario.	142
Del intercambio comercial al patrimonio cultural.	146
Cronología construcción Ramal Talca Constitución.	147
Evaluación y levantamiento digital de las estaciones del Ramal Talca Constitución. Inés Arribas Alonso, Catalina Gutiérrez Osorio y José Olivares Díaz.	149
Resumen.	151
La recuperación patrimonial de las estaciones del Ramal Talca Constitución.	152
Infraestructura turístico- patrimonial: metodología y diagnóstico.	152
Levantamiento digital estaciones con vocación turística.	159
Programas y definición de criterios de intervención.	160
Oportunidades para nuevos productos turísticos Ramal Talca Constitución. Cristóbal Benítez Villafranca.	163
Resumen.	165
El turismo en la Región del Maule.	166

Potencial turístico del Ramal Talca Constitución y su vinculación con el Valle del Río Maule.	168
El turismo en el Ramal Talca Constitución y su aporte al desarrollo local.	170
Potencialidad de desarrollo de productos turísticos en torno al Ramal Talca Constitución.	172
Referencias.	179
Tercera Parte: Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución: Puesta en valor turística del tren del Maule. Carolina Casals Iglesias, Miguel García Corrales y Francisco Godoy Reitze.	181
Resumen.	185
Consideraciones preliminares.	186
Diseño del Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución: diálogo, reflexión y acción.	189
Síntesis diagnóstico estratégico de la actividad turística en el Ramal Talca Constitución.	196
Consideraciones sobre el servicio ferroviario en el Ramal Talca Constitución para su uso turístico.	196
Consideraciones sobre la experiencia turística en el Ramal Talca Constitución.	201
Demanda turística vinculada al Ramal Talca Constitución.	204
Recursos de interpretación del corredor ferroviario Ramal Talca Constitución.	208
Análisis turístico territorial.	225
Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución.	227
Características.	227
Horizonte.	227
Principios.	228
¿Cuál es el turismo que queremos para el Ramal Talca Constitución?	231
Objetivos estratégicos y ámbitos de intervención.	232
Intervención territorial.	234
Propuesta programática.	235
Bibliografía consultada.	241
Relación de participantes.	243
Conclusiones.	251
Colaboradores.	259

ECONOMICA
TALCA
N° 4
TOONEY
\$ 680
60



Presentación

El Ramal Talca Constitución es uno de los recursos patrimoniales y turísticos más queridos de la Región del Maule; la imagen del buscarriil corriendo al costado del río Maule y atravesando paisajes rurales de extensas viñas vive en la memoria colectiva de todos los maulinos.

Es además el único medio de transporte y sociabilización para muchas de las localidades que recorre, tierras donde se conservan intactas las más antiguas tradiciones del campo chileno.

El Ramal junto a las localidades que atraviesa, es fiel exponente del Chile profundo, único en su tipo y su puesta en valor para el turismo constituye no sólo una gran oportunidad para ampliar y diversificar la demanda turística en la región; significa además una opción concreta de fortalecer e incentivar el emprendimiento local.

El Plan Maestro Ramal Talca Constitución — iniciativa impulsada por el Gobierno del Presidente Sebastián Piñera en el marco del concurso Bienes Públicos para la Competitividad Regional, desarrollada por el Instituto del Patrimonio Turístico de la Universidad Central y apoyada por Innova Corfo, Trenes Metropolitanos S.A. y Sernatur Maule — marcha a la par con el interés del Gobierno Regional del Maule en promover y fomentar el turismo como unidad productiva en sectores de menores recursos, y en fortalecer su competitividad e incorporación a encadenamientos productivos de mayor envergadura.

A lo largo de su ejecución, el proyecto ha convocado a actores representantes del mundo privado, académico, gubernamental, y con gran énfasis a los habitantes y emprendedores del Ramal. Han sido ellos quienes han dado vida y validez a las propuestas y determinaciones del Plan Maestro, que hoy se presenta como el resultado exitoso de una metodología participativa donde la opinión, inquietudes e ideas de la comunidad local determinaron su rumbo.

Con gran orgullo podemos decir que hoy los empresarios y emprendedores del turismo en torno al Ramal están fortalecidos. Han crecido como gremio y son perfectamente capaces de hacer efectivas las acciones que el Plan Maestro propone, y sobre todo de organizar y hacer prosperar su oferta turística.

Se acerca un Ramal con nuevos aires, cuya puesta en valor abre paso a un entendimiento más profundo de nuestro país y de nuestra Región del Maule. Estamos seguros de que serán más los visitantes que se sorprenderán al descubrir sus paisajes, vinos artesanales, gastronomía campesina y arte típico, y más los habitantes locales que verán crecer sus emprendimientos.

Queremos invitar a que se haga uso de los conocimientos que surgen tras el desarrollo del Plan Maestro, confiando en que son la puerta de entrada para los emprendimientos e inversiones responsables que el Ramal Talca Constitución y la Región del Maule necesitan.

La Subsecretaría de Turismo, en su objetivo de fomentar y promocionar el turismo en el país, ha impulsado el desarrollo de proyectos íconos regionales, referentes de la identidad, el patrimonio y el turismo en cada destino. En el caso de la Región del Maule, la iniciativa desarrollada fue el Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución.

La historia y particularidad del Ramal Talca Constitución nos hacía sentir que debía ser el atractivo de la región a trabajar como ícono durante este año. El proyecto que comenzaba a desarrollar la Universidad Central por mandato del Servicio Nacional de Turismo Maule (Sernatur), junto al Gobierno Regional y Trenes Metropolitanos con el financiamiento de Innova Corfo, nos ponía por delante un auspicioso trabajo que tendría un antes y un después muy notable.

Por años el Ramal ha sido el medio de transporte básico para numerosas comunidades que habitan en el sector y como tal reviste una importancia desde el punto de vista social. No obstante, el potencial turístico que tenía estaba sub aprovechado. En múltiples oportunidades nos encontramos con noticias en los medios locales sobre el colapso del buscarriil, sobre todo en época de verano donde era demandado por innumerables turistas que se levantaban al alba para poder tener acceso a un ticket de viaje, sin poder lograrlo.

Es así, como a petición expresa del Intendente Rodrigo Galilea Vial, buscamos la manera de trabajar para sacar adelante y explotar todo el atractivo turístico que este ramal tiene, sin dejar de lado, por supuesto, su objetivo fundamental, que es el de transportar a cientos de personas que no tienen otro medio de transporte para acceder a sus localidades.

Se presentó la posibilidad de postular al fondo de Innova Corfo de Bien Público y en conocimiento del trabajo de la Universidad Central por medio del Instituto de Patrimonio Turístico (IPT), tampoco dudamos en solicitarles a ellos que fueran los desarrolladores. Fue así como dimos inicio formal a esta iniciativa la primera semana de enero del 2012 en la Estación de González Bastías.

Para los profesionales a cargo del proyecto el año de trabajo fue intenso; implicó levantar una a una las estaciones, conocer a las comunidades, invitarlas a conocerse, y demostrarles que mediante un trabajo asociativo, el potencial turístico que tenían las llevaría a un desarrollo importante para mejorar las condiciones del entorno y que el aislamiento podía constituir una ventaja que les permitiría generar oportunidades y obtener recursos.

Creemos que tanto el trabajo desarrollado por los profesionales del IPT, como el monitoreo constante de Sernatur, Corfo, el Gobierno Regional y Trenes Metropolitanos, está dando frutos. Es así como a un año del comienzo formal del trabajo, podemos estar nuevamente reunidos con un producto distinto, y con la posibilidad de ofrecer a los turistas una alternativa de viaje en el ramal en un horario más acorde con el turismo y con la posibilidad de realizar reservas, algo impensado hace unos meses atrás. Claramente esta iniciativa marcará un antes y un después y esperamos que este sea el inicio de un hermoso viaje, que traiga desarrollo a las comunidades del ramal y que permita que nuestro Tren del Maule sea reconocido a nivel nacional e internacional.

El año 2010 Corfo implementó un fuerte ajuste en sus programas e instrumentos, con el objetivo de transformar a la Corporación en una agencia promotora del Emprendimiento y la Innovación.

Tras el terremoto del 27 de febrero, el Presidente Sebastián Piñera anunció un Plan de Reconstrucción donde Corfo jugó un rol trascendental. Éste contempló un fondo de 500 millones de dólares, y consideró medidas tales como el Fondo de Cobertura para la Reconstrucción, otorgamiento de fondos a través de Sercotec para subsidio al activo fijo y el concurso de InnovaChile especial de Bienes Públicos para la reconstrucción.

En este sentido, el año 2011 Corfo adjudicó al Instituto del Patrimonio Turístico de la Universidad Central el proyecto "Plan Maestro para el Desarrollo Competitivo del Producto Turístico Ramal

Ferrovio Talca-Constitución”, cuyo objetivo es sentar las bases para transformar este medio de transporte público en un producto turístico de clase mundial. Corfo Región del Maule ejecutó además un Programa de Emprendimientos Locales, PEL, con microempresarios pertenecientes al Ramal Talca-Constitución.

El Plan Maestro permitirá acelerar la creación de nuevos negocios turísticos en el territorio, además de entregar los estudios preliminares para la materialización de inversiones públicas que permitan generar condiciones de entorno que favorezcan el desarrollo del turismo en el ramal.

Guillermo Palma Valdebenito

Director Regional

Corporación de Fomento de la Producción- Maule.

De conformidad a los ejes estratégicos definidos por el Directorio de Trenes Metropolitanos S.A. a partir del año 2012, la compañía ha gestionado sus servicios no sólo optimizando los costos sino, principalmente, mejorando la atención de nuestros usuarios. Es así como la gama de alternativas de viajes se ha ampliado a través de servicios con distintas prestaciones y niveles de precios, que sin perder la necesaria racionalidad económica, permiten llegar a distintos clientes, con los estándares y atributos de seguridad, calidad y confort con que presta sus servicios Metrotren, Terrasur, Expreso Maule y Buscarril Talca - Constitución.

Consecuente con la orientación trazada por la compañía, se ha ejecutado una comprometida participación en el *“Proyecto Plan Maestro para el desarrollo competitivo del producto turístico Ramal Ferroviario Talca- Constitución”*, que cuenta con el financiamiento de Innova Chile de Corfo y el apoyo del Gobierno Regional del Maule, que está siendo desarrollado por el Instituto del Patrimonio Turístico de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Universidad Central.

El servicio Buscarril Talca – Constitución, único ramal ferroviario con operación comercial de pasajeros, junto con su condición patrimonial convive con la realidad de acceso a zonas aisladas, recibiendo por esta última el apoyo estatal a través de un subsidio que viabiliza la operación y permite a los residentes de la zona acceder a centros de salud, educacionales y laborales de la

Región del Maule. A estas características se suma la bella y diversa geografía, como también las costumbres e idiosincrasia de los habitantes de los pueblos intermedios, todo lo cual constituye una oportunidad para la potenciar este servicio y la zona misma como una oferta turística de gran valor, un producto único y típico a nivel nacional también con alto atractivo internacional.

Un producto tangible de la participación de TMSA en el proyecto es la creación del **“Servicio Turístico Buscarril”** que funcionará en el verano del 2013 y que experimentalmente circulará entre Talca y la estación Gonzalez Bastías, con detenciones intermedias en localidades típicas, para lo cual se ha dispuesto un mayor tiempo de recorrido tal que permita a los turistas visitar lugares de atractivo cultural, gastronómico y geográfico, en los que los residentes podrán ofrecer sus productos y efectuar muestras de sus costumbres.

Desde la perspectiva de nuestra compañía, esta *“primera semilla”* crecerá en el futuro en la medida que cuente con un apoyo transversal de la comunidad, de los empresarios y de las autoridades nacionales y regionales, que permitan consolidar el servicio y mejorar las condiciones de infraestructura, operacionales, equipos y comerciales, acerca de lo cual todos asumiremos los debidos compromisos en nuestros ámbitos de acción.

Guillermo Ramírez Vilardell
Presidente Directorio
Trenes Metropolitanos S.A.

Cristian Moya Silva
Gerente General
Trenes Metropolitanos S.A.

ECONOMICA
TALCA
N° 4
TOONEY
\$ 680
60



Este libro es el resultado de la nostalgia y el reconocimiento. Primero, porque somos muchos los que recordamos con alegría nuestros primeros viajes en ferrocarril cada verano, en coches atiborrados de pasajeros que se trasladaban al sur de Chile en búsqueda de unas merecidas vacaciones. Segundo, porque reconocemos que parte del patrimonio ferroviario es de interés para la industria turística, y como tal debemos generar las condiciones para una puesta en valor que dignifique su historia e identidad, como también que ofrezca una posibilidad real de desarrollo económico para las comunidades locales.

El libro se divide en tres partes. La primera consta de cuatro capítulos que vinculan el patrimonio ferroviario y el turismo en Chile. A modo de introducción, Jaime Migone reflexiona sobre la definición del patrimonio industrial, protección y utilización como un recurso de desarrollo integral en nuestra sociedad. El segundo capítulo, de Francisco Godoy y Santiago Vera, presenta una descripción del turismo ferroviario a nivel internacional, a fin de contribuir en la definición de objetivos, expectativas y formatos para proyectos de esta índole, en términos de atractivos, formas de operación y condición financiera. Posteriormente, Carolina Casals y Marcos Sandoval exponen la vinculación histórica del ferrocarril y la actividad turística en Chile. El cuarto capítulo, escrito por Ian Thomson, analiza las perspectivas de crecimiento de los trenes turísticos en Chile, especialmente en materia de viabilidad comercial.

La segunda parte del libro consta de cuatro capítulos que profundizan en el Ramal Talca Constitución. Alejandro Morales describe la historia del Ramal desde sus orígenes hasta años recientes,

destacando su relevancia en la construcción de la identidad regional. El sexto capítulo, escrito por el equipo de ReStudio, detalla el trabajo de levantamiento arquitectónico de las estaciones ferroviarias del ramal y el análisis de su potencial turístico. Luego, Cristóbal Benítez presenta las opciones de tematización turística del Ramal Talca Constitución y su integración a la oferta regional.

La tercera parte presenta una síntesis del Plan Maestro Turístico del Ramal Talca Constitución, iniciativa desarrollada por el Instituto del Patrimonio Turístico perteneciente a la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Universidad Central, cofinanciada por Innova Chile de Corfo y apoyada por el Gobierno Regional del Maule, el Servicio Nacional de Turismo y Trenes Metropolitanos S.A. Esta iniciativa surge en respuesta a las necesidades de desarrollo identificadas en el Plan Maule 2010- 2014 impulsado por el Gobierno del Presidente Sebastián Piñera. En este marco, se diseña un instrumento guía para el desarrollo competitivo del corredor ferroviario, con la finalidad de coordinar esfuerzos públicos y privados, y generar condiciones de emprendimiento e inversión con fines turísticos.

La conclusión rescata los aspectos centrales de este trabajo, orientándose a la definición de los hitos críticos para el éxito del Plan Maestro Turístico Talca Constitución.

ECONOMICA
TALCA
N° 4
TOONEY
\$ 680
60



Primera Parte

Patrimonio ferroviario y turismo en Chile.

Prints Industrial





Patrimonio industrial

Dr. Jaime Migone Rettig
International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage
TICCIH-Chile

Y si somos aún más específicos en la mirada, nuestro patrimonio ferroviario ha sido depredado y solamente iniciativas personales y de grupos de personas vinculadas a este medio por forma o fondo, han trabajado loablemente en pro de un desesperado rescate.

Resumen.

Puesto que en Chile no se vivió una verdadera “Revolución Industrial”, el estudio del patrimonio industrial deberá abarcar un aspecto más amplio que el señalado periodo histórico y más acotado ya que los procesos de industrialización son mucho más precisos, propios de nuestra historia como nación.

El patrimonio tiene en Chile un acento industrial superlativo; las características físicas que entregan nuestras montañas y valles expresan el carácter cultural que identifica a nuestra nación. Estas particularidades se relacionan con actividades mineras de escala mundial que hace más de 100 años han configurado el carácter y perfil de Chile, tanto en lo económico social como en lo cultural.

El patrimonio industrial y ferroviario en Chile seguirá marcando a las actuales y futuras generaciones, por lo que toda propuesta para su valoración, específicamente en el caso del Ramal Talca Constitución, es de gran trascendencia para nuestro desarrollo como país.

Consideraciones preliminares.

El patrimonio industrial está inserto dentro de nuestro patrimonio cultural, lo que no necesariamente lo hace consciente y conocido por sí mismo. No cabe duda que Chile es uno de los países latinoamericanos donde en los últimos años se ha experimentado el más explosivo crecimiento económico, reconocido no tan sólo a nivel nacional, sino también internacional. Sin embargo, también hay que reconocer que este crecimiento no ha sido acompañado del correspondiente desarrollo cultural, particularmente, en lo que se relaciona con el reconocimiento, protección y utilización del patrimonio como un recurso de desarrollo integral en nuestra sociedad. Más aún, diríamos que el desarrollo económico en muchos casos ha atentado contra el desarrollo cultural, y sin duda que también lo ha hecho con el patrimonio industrial.

Y si somos aún más específicos en la mirada, nuestro patrimonio ferroviario ha sido depredado y solamente iniciativas personales y de grupos de personas vinculadas a este medio por forma o fondo, han trabajado loablemente en pro de un desesperado rescate.

Sólo en los últimos 10 años se aprecian algunas señales positivas que hacen pensar que la situación se está revirtiendo, propendiéndose a la protección, resguardo y valoración de nuestro patrimonio cultural en general y del patrimonio ferroviario en particular.

Patrimonio y Arqueología Industrial

La cultura de un pueblo y todas sus manifestaciones tangibles, que constituyen sus señas de identidad, en una concepción de desarrollo integral que contemple la dimensión cultural del mismo, no puede quedar supeditada al desarrollo económico y restringida a un pequeño sector de la sociedad, sino que debe ser considerada como de la mayor trascendencia y sus alcances deben abarcar a todo el cuerpo social. El crecer debe y tiene que ser integral, abarcando toda la pluralidad de la sociedad y sus rincones.

Diversos son los factores, tanto internos como externos, que han determinado que en Chile el desarrollo cultural y la valorización y utilización de los bienes culturales no alcancen la preeminencia que los tiempos demandan. Particular situación de desmedro sufren en este contexto los testimonios de nuestro patrimonio construido, y claro, también en el patrimonio industrial.

Lo anterior se debe a la tradicional concepción de cultura que ha imperado en nuestro país, que ha venido considerando sólo las creaciones superiores o monumentales, accesibles a un selecto grupo de iniciados capaces de producirlas y apreciarlas; la explosiva expansión de los centros urbanos, con sus consecuentes



Figura 1.1. Visitantes en Sewell (2008). Imagen Jaime Migone

fenómenos de especulación inmobiliaria, planificación tardía e improvisación; las deficiencias o sesgos en la formación universitaria y la escasa especialización de los profesionales; la condición sísmica del país, sólo por mencionar algunas causas.

Reflexionar sobre el patrimonio industrial y su implicancia en nuestra sociedad, tanto a nivel mundial como país, es una tarea permanente, para las personas que estamos vinculados con esta problemática por nuestra academia o profesión. Es un punto de partida para entender una realidad evidentemente más amplia y general, donde las partes forman un todo indivisible. Y es nuestra occidental forma de comprender la realidad, el parcializar y dividir, para intentar comprender, al menos una parte del todo. Y para poder estudiar según esta visión científica, aparece la disciplina que la apoya y la regula, la arqueología industrial.

Patrimonio y Arqueología Industrial, término compuesto, sustantivo adjetivo, conlleva en sí mismo una complejidad lingüística evolutiva y dinámica. El término ha tenido variaciones constantes y permanentes de acuerdo con su contexto histórico, social y cultural, predefiniéndose y cuestionándose su quehacer una y otra vez.

No es objeto de este capítulo establecer etimológicamente el alcance y variaciones de este término. Sin embargo, intentaremos perfilar de la mejor forma posible los alcances que esta disciplina posee y ha tenido durante su vigencia en el quehacer humano.

El término arqueología se entiende como “la ciencia que por medio del análisis de los vestigios de la actividad humana, permite estudiar no sólo las antiguas civilizaciones, sino también entrever el entorno ecológico y la evolución de los procesos culturales de los periodos más remotos” (Larousse, 1997, p. 96).

Por otra parte, el término industrial según la misma fuente se refiere a todo aquello relativo a la industria. Término proveniente del latino *industriam* que significa actividad y que hoy se conoce como “conjunto de actividades económicas que producen bienes materiales por transformación de materias primas”; “Conjunto de empresas pertenecientes a un sector industrial determinado: industria textil”; “Conjunto de instalaciones industriales dominadas por el mismo grupo financiero y con entidad económica y jurídica propia”; “Planta industrial”; “Destreza o habilidad para hacer algo” (Larousse, 1997, p. 645).

Los problemas aparecen evidentemente cuando sumamos ambos términos recreando una nueva definición, la que por supuesto es bastante más compleja que la sola adición de ambos conceptos.

La relación del término Arqueología Industrial con Revolución Industrial es muy cercana y evidentemente sus asociaciones nos ayudan a comprender los significados del término.

La irrupción del fenómeno de la Revolución Industrial que produce un cambio sustancial en el quehacer humano conlleva la aparición de estructuras y modelos de producción económica.

Todos estos productos históricos generados por la Revolución Industrial, se entendieron en un momento dado como objetos de estudio de la arqueología industrial. Disciplina que tuvo por objeto difundir y develar conocimiento asociado a estos monumentos. Según Palmer y Nequerson (1998), se definió como “Study of the longible evidence of social, economic and technological development of the period since industrialization, generally the last 250 year”. Debate terminológico permanente donde los mismos actores establecen “... industrial archaeology as the systematic study of structures and artefacts as a mean of enlarging our understanding of the industrial past” (Palmer y Nequerson, 1998).

Evidentemente que una nación como Gran Bretaña, cuna de la revolución industrial y donde la arqueología industrial nace de forma espontánea y natural, el cuestionamiento etimológico y los alcances de la disciplina parecen banales, de cara a la enorme tarea de conocer y preservar ese legado histórico.

Sin embargo, toda reflexión intelectual sobre estas materias siempre es válida y necesaria, surgiendo la interrogante propia de nuestra realidad cultural y social y, de nuestra condición actual de país en vías de desarrollo, con un pasado y pre-

sente industrial de connotaciones y alcances totalmente diversos y no paragonables a la realidad británica ni europea.

Según Corti (1996) la arqueología industrial es:

“... la dottrina che studia i reperti e le testimonianze dell'epoca della rivoluzione industriale. In tutti i suoi aspetti e contenuti: macchine, processi produttivi, edifici, tecnologia, infrastrutture, documenti e archivi d'impresa, e con essi le conseguenze economiche e sociali che ne derivano. Ed essendo la macchina la prima “causa”, l'origine, archeo, appunto, della rivoluzione industriale, diventa archeologia industriale tutto ciò che nel nostro passato, recente o lontano, ha contribuito a portarci alla civiltà delle macchine”.

Así se establece, según Corti, una doctrina y una relación interdisciplinaria que mediante el estudio y valorización de la Revolución Industrial comprende el aporte que ha dado más allá de la ciencia y de la técnica, del intercambio, del trabajo, del capital y de las estructuras socio políticas. Asimismo, afirma que tendría menos dificultad el estudiar la Edad de Piedra o las civilizaciones antiguas, donde el quehacer humano tenía una evolución mucho más lenta y permanente, que la era industrial, donde las estructuras arquitectónicas y las relaciones socioeconómicas fueron y son mucho más efímeras y frágiles, donde todo se mueve a velocidad mucho mayor y de forma constante.

Por último, Corti (1982) señala de manera muy aguda y clara:

... si comincia finalmente a comprendere che la cultura industriale e la cultura del mondo di oggi è che la fabbrica ed i luoghi di produzioni, sono i veri contenitori di scienza, di tecnologia, di capacità imprenditoriale, di fatica, di dolore, di umanità e di progresso del mondo moderno. (p.17).

También es muy interesante y acertada la reflexión de Newell (1982) donde señala “lo studio del comportamento umano necessita così di una ricerca sistematica nello spazio e nel tempo al fine di individuare i modelli generali di riferimento e i rapporti di causa ed effetto che legano fra loro i vari fenomeni”.

En este mismo texto Newell se pregunta “Come si inserisce il tema dell' archeologia industriale in questo discorso?”, donde su opinión conceptual referente al significado o quehacer de la Arqueología Industrial señala “L'Archeologia Industriale, intesa come studio delle tracce fisiche del passato tecnologico e produttivo...”.

Este estudio de los restos físicos de las actividades productivas de un determinado lugar nos permiten comprender una serie de fenómenos y relaciones sociales y políticas inherentes al mismo, actividades que a su vez están siempre conectadas

a los grandes movimientos ideológicos y económicos del ser humano y viceversa.

Las ideas macro y los grandes conceptos filosóficos que mueven al ser humano tienen una directa incidencia en la toma de decisiones puntuales para la generación de riqueza y la producción de bienes. Así Newell (1982) señala "I resti archeologico-industriali costituiscono quindi una serie unica di fonti svincolate da condizionamenti storici attraverso cui si possono analizzare e verificare numerosi fenomeni del passato".

Señalando además, que los arqueólogos industriales deben por lo tanto precisar no sólo cuál información pretenden obtener, sino también cuales son las matrices culturales, los fines operativos de la investigación y como los datos recogidos se insertan en un esquema más general de conocimiento.

El texto de Aldo Castellano donde señala que según la tesis de Arthur Raistrick, ingeniero civil y profesor de geología aplicada de la Universidad de New Castle, quien argumenta que la arqueología industrial no puede limitar su campo de investigación al único periodo de la Revolución Industrial, sino que además debe buscar decididamente el punto de partida propio atrás en el tiempo, a la aparición de la industria organizada con técnicas específicas, sobre una escala más amplia de aquello que se podría denominar artesanal.

Donde hace referencia "L'industria ricondotta alla propria struttura tecnologica, è vista in quest'ipotesi come l'insieme dei momenti attraverso i quali la materia prima è sottratta all'ambiente fisico, manipolata ed infine restituita al consumatore sotto forma di prodotto finito" (Castellano, 1997, p.1).

Circunscribir el quehacer o campo de estudio de la Arqueología Industrial al periodo comprendido por la denominada Revolución Industrial, puede tener sentido en su lugar de origen, Gran Bretaña, pero como metodología de trabajo investigativo, limitar el objeto de estudio a datas exógenas a nuestra realidad cultural no es conveniente. Sobre todo con la existencia de una serie de actividades económicas y productivas, tanto coloniales como de data precolombina.

El ser humano a lo largo de su historia y evolución social, de una manera asintóticamente acentuada hacia nuestros días, ha subdividido y parcializado la realidad en, muchas veces, estamentos estancos de conocimiento, que en muchos casos se han convertido en visiones parciales y profesionalmente tendenciosas y subjetivas.

Este peligro se ha contrarrestado y se contrarresta cada vez con más fuerza, a través de las visiones y las acciones multidisciplinarias. Toda investigación, con varios puntos de vista paralelos y complementarios, sobre un determinado objeto de estudio, es una forma y una metodología fundamental para ampliar y objetivar el conocimiento.

Patrimonio industrial en Chile.

En nuestro caso como país en vías de desarrollo, con doscientos años de vida independiente cumplidos, pero sin una verdadera “Revolución Industrial”, en el concepto europeo del término, será al menos absurdo circunscribir nuestro análisis a un objeto inexistente.

No podemos estudiar los procesos de industrialización de un país, a través de la Arqueología Industrial, cuyo campo de acción se basa en una inexistente revolución. Nuestro objeto de estudio es más general, desde el punto de vista conceptual, ya que deberá abarcar un aspecto más amplio que el señalado período histórico, europeo o de primer mundo, y más acotado, ya que los procesos de industrialización o las acciones puntuales de industrialización, son mucho más precisos y circunscritos a fenómenos acotados, propios de nuestra historia como nación.

Todo este razonamiento concatenado, a través del cual hemos recorrido la evolución de un término y su objeto de estudio, debe transformarse, para la investigación y los objetivos que nos hemos propuesto, en una predefinición del término, que circunscriba nuestro trabajo a una realidad latinoamericana y, específicamente, chilena. El término es una referencia ideológica que nos ayuda a avanzar en la dirección correcta, pero que no necesariamente debe delimitar y limitar estrictamente nuestra investigación. El análisis de la realidad nos deportará, seguramente, nuevas acepciones y sorpresas, las que sin duda quedarán fuera del marco establecido.

Aparece entonces, nuestra concepción de Arqueología Industrial para la que nos atrevemos a aventurar la definición como “disciplina a través de la cual podemos conocer, entender interrelaciones, las actividades y las acciones del quehacer de la industria y sus derivados, a través de los trazos y huellas físicas que existen en un determinado territorio”.

En el estudio para la predisposición de un inventario de los bienes constituyentes del patrimonio de arqueología industrial de Cerdeña, Italia, realizada por la Universidad de Cagliari, proyecto de investigación a cargo del profesor Luca Fanfani (1997), se establecieron los siguientes objetivos: individualizar las tipologías de los bienes de arqueología industrial, para censar y catalogar; individualizar los aspectos histórico antropológicos, geológicos ambientales, tecnológicos y arquitectónicos, de evidenciar, en el trabajo de catalogación; proponer a consecuencia las fichas para el levantamiento y catalogación de los bienes objetos de la ley; individualizar los profesionales para la realización del inventario.

En este estudio, uno de los primeros temas que se abordan, es el concepto de arqueología industrial, donde el profesor Felice Di Gregorio, precisa:

L'Archeologia Industriale, secondo l'accezione più diffusa, comprende quell'insieme di strutture e di testimonianze che conservano la memoria di attività industriale del passato e che per i loro connotati e per la loro storia sono a tutti gli effetti considerati un bene culturale.

Por lo que a continuación, se hace necesario definir el término bien cultural ocurriendo a estas materias donde se establece "...beni culturali non debboro essere ritenuti solo i valori d'arte, ma anche quelli storici di documento, prodotti dalla cultura tecnologica e industriale, e che appartengano a un periodo ben definito e irripetibile della civiltà umana".

Continuando con el mismo capítulo se hace referencia al arqueólogo Sabatino Moscati, quien define a la Arqueología Industrial como "scienza sorta per la riscoperta, lo studio, la classificazione e la conservazione degli edifici dell'età industriale", donde el campo de investigación se concentra fundamentalmente sobre las estructuras arquitectónicas.

Cita además a los profesores A. Negri y M. Negri, según quienes la Arqueología Industrial es "...quel campo di indagine al centro del quale stanno i resti fisici del modo di produzione industriale e su cui convergono interessi disciplinari diversi, dello storico dell'arte e dell'architettura, come dell'urbanistica o dello storico dell'industria".

Esto genera así una ampliación en el concepto y área de estudio de la disciplina, marco referencial que todavía no parece agotarse. Apareciendo los conceptos de "paisaje de la producción" o "paisaje industrial" el que específicamente en el caso de la minería se define como paisaje minero.

Todos estos análisis y razonamientos, válidos todos si son referidos a sus diversos momentos y realidades culturales, deben constituirse para nosotros, como señales y trazados en un vasto y complejo mar de información, que cobrará sentido en función de nuestros propios objetivos y dentro de la propia búsqueda intelectual, en la que nos encontramos abocados con esta investigación.

Principales áreas de desarrollo de la industria que marcan el desarrollo industrial de Chile se remontan al siglo XVIII con las reformas económicas impulsadas en España. El intercambio comercial con el viejo continente, impulsó el trabajo de los yacimientos de oro y plata, que hasta ese momento respondían sólo a una economía local; tal es así que a los tradicionales lavaderos de oro de los siglos anteriores (XVI y XVII), de Andacollo, Petorca y Concepción se agregarían las minas de Copiapó, Peldehue y Petorca.

La producción obtenida era fundida en la Casa de Moneda, creada en 1743 como concesión privada de Francisco García Huidobro, pasando en 1770 a dominio de la corona. Las primeras monedas no circularían hasta 1749, período en que se estima que el oro rendía alrededor de dos mil kilogramos anuales, en tanto que la plata extraída principalmente en Copiapó, Coquimbo, Aconcagua y Maipo alcanzaban los cinco mil kilogramos, siendo utilizada tanto por la casa de moneda como por la artesanía local. El cobre no se explotaba en forma relevante debido, principalmente, a lo atrasada de la tecnología y se ubicaba principalmente entre Copiapó y Rancagua. Estos serían los primeros vestigios de lo que posteriormente sería el desarrollo industrial minero del país.

Por otra parte, la agricultura durante el siglo XVIII siguió siendo importante como en los siglos anteriores dentro de la economía interna nacional. El trigo y la harina serían los elementos exportables al Perú; el maíz, la cebada y los frijoles complementaban las exportaciones, las cuales se enviaban a través de los distintos puertos de embarque: La Serena, Valparaíso, Concepción, Valdivia y Castro, a Lima en el Perú, con la cual se realizaban intercambios de azúcar, salitre, tabaco, arroz y cacao principalmente, productos que no existían dentro de los cultivos tradicionales chilenos. Los primeros vestigios de la división de la tierra y su explotación se darían en esta época, a través de la generación de nuevas superficies que se incorporarían a las haciendas (cercanas a los puertos de embarque) y entregados a inquilinos. Por otra parte, surgieron con mayor fuerza las chacras y quintas cercanas a Santiago, las cuales proporcionarían los frutos y hortalizas que posteriormente marcarían el desarrollo de la agricultura en Chile.

Es en este período que se construyen las obras de ingeniería hidráulica, canales de regadío y acueductos más importantes del período colonial, entre ellos los Tajamares del río Mapocho en el lado oriente de la ciudad de Santiago, que abastecían a la ciudad de agua limpia proveniente de la quebrada de San Ramón, en la cordillera de Los Andes. “Por allí corrió, en esos años, la acequia aductora principal del agua para la ciudad captada desde el Mapocho, una vez perdida a fines del siglo XVII, la que traía desde la quebrada de San Ramón”(Thomson & Angerstein, 1997, p.31).

Los vinos y aguardientes obtenidos de los alrededores de Santiago y Concepción proveían el consumo interno. La industria vitivinícola daría los primeros pasos hacia una industrialización que no vería sus frutos hasta mediados del siglo XX con el auge del vino en el mundo.

Las maderas, especialmente en bruto como el Ciprés de las Guaitecas sería explotado en los bosques de Valdivia y Chiloé.

Se sentaban las bases de un comercio exterior de materias primas orientado especialmente al Perú (Virreinato del Perú) y en menor grado a Argentina (Virreinato de Río de la Plata).

Con las reformas económicas del siglo XVIII, se inicia en gran parte el desarrollo de nuestro país: la apertura del Estrecho de Magallanes y la llegada de barcos flotados por compañías particulares a la costa del Pacífico, conocidos como navíos de registro, los cuales previo pago de derecho en el Puerto de Cádiz podían llevar mercaderías y productos a las colonias. Posteriormente se autorizaría el zarpe de buques hacia América, desde los Puertos españoles de Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón, rompiendo así el monopolio detentado por Sevilla y Cádiz. “En 1778 se dictó el Reglamento y Aranceles para el comercio libre de España e Indias” (Thomson & Angerstein, 1997, p.36); aumentando las radas americanas para negociar con la península. Fueron divididos en puertos mayores y menores de acuerdo al porcentaje de mercaderías internadas. “La Ordenanza de Libre Comercio como se suele llamar a este reglamento” (Thomson & Angerstein, 1997, p.50), permitió que se incrementara en casi 10 veces la llegada de embarcaciones mercantiles a Chile, a los puertos de Valparaíso y Concepción principalmente.

A principios del siglo XIX se formaría la primera junta de gobierno, el 18 de septiembre de 1810. Designado por el Cabildo de Santiago, debido a la falta de legitimidad del poder por parte de Fernando VII. Este hecho desencadenaría con la designación al gobierno de José Miguel Carrera (1811) quien iniciaría el primer Periódico (Aurora de Chile), la primera Bandera Nacional y un Reglamento Constitucional (1812), que proclamaría la Independencia de Chile.

Ante esto el virrey del Perú, Fernando de Abascal, iniciaría las primeras gestiones de armada para recuperar y restablecer el Gobierno Hispano. Así, Chiloé, Valdivia y Concepción quedarían bajo su dominio.

Se designa entonces por el Senado de Santiago, la Primera Junta de Gobierno en manos del general José Miguel Carrera, quien cierra el paso de avance de tropas desde el sur hacia Santiago. Esto desencadenaría en una sucesión de batallas y ocupaciones que culminaría en 1814 cuando Mariano Osorio ocupa la ciudad de Santiago. Finalizaría así la Patria Vieja, surgiendo el revanchismo de la Reconquista con el gobierno de Mariano Osorio (1814-1815) y Francisco C. Marcó del Pont (1815-1817).

El ejército Libertador de los Andes se preparaba (1814) en manos del General José de San Martín para ayudar a la Independencia de Chile y así poder expulsar a los españoles del virreinato del Perú y de Río de la Plata. A fines de 1816, las huestes estaban preparadas para iniciar la travesía de Los Andes y el 14 de febrero de 1817 entrarían triunfadores a la ciudad de Santiago. El 15 de febrero de 1817 San Martín sería proclamado Director Supremo cargo que rechazaría para cederlo a Bernardo O'Higgins. Había finalizado la Reconquista y se iniciaba el proceso de la Patria Nueva. Se forma la primera escuadra nacional el 26 de febrero de 1817. El 12 de febrero de 1818 sería proclamada la Independencia de Chile. Con posterioridad vendrían la independencia de Perú y Argentina.

Iniciado así el proceso de la República de Chile como nación independiente y soberana, dejado atrás el período de la colonización, Reconquista e Independencia, se inicia el desarrollo de la nueva República:

La urbanización iniciada en los siglos anteriores se completaría durante el siglo XIX. Se ocupa el Estrecho de Magallanes (1843) y se da inicio a la colonización de Valdivia y de la región de la Araucanía. En el norte con la incorporación de los territorios cedidos por Perú y Bolivia, conformarían un atractivo sector para aquellos que soñaban con la riqueza obtenida de los minerales de cobre, oro, plata y salitre. (Thomson & Angerstein, 1997, p.63).

Se producen las primeras migraciones de campesinos de las zonas agrícolas y de la zona central del país hacia el norte, surgiendo así el "Pirquinero" del mineral del norte.

Se continúa con la explotación del oro y plata en las cercanías de Punta Arenas e islas al sur del Canal del Beagle. En 1887 se descubre el famoso mineral del Guanaco cercano a la oficina Alemania en la provincia de Antofagasta. A fines del siglo la producción de oro se mantenía en alrededor de dos mil kilogramos anuales en tanto que la de plata llega a los setenta y tres mil kilogramos gracias al hallazgo de Caracoles (1870) al interior de Antofagasta, en la zona norte del país.

La extracción de cobre llegaba a quinientas mil toneladas en 1900 y provenía de múltiples minas localizadas entre Tocopilla y Santiago. El alza de la producción se relaciona directamente con su aplicación en la electricidad, telégrafos y teléfonos.

Los yacimientos carboníferos de Arauco, Lota y Coronel alimentaban trenes, barcos y pequeñas industrias. Con la llegada de las primeras locomotoras necesarias para el traslado de las materias primas a los puertos de embarque más cercanos se desarrollaría toda una gran red ferroviaria a lo largo y ancho del país.

El salitre constituyó sin duda el principal mineral de exportación. Las oficinas salitreras como se denominó a los centros de elaboración, se ubicaron en la zona de Antofagasta y Tarapacá; dichos territorios quedarían anexados a Chile con posterioridad a la Guerra del Pacífico (1879-1819) producida entre Chile y la Confederación Perú-Boliviana.

Surge así un período de prosperidad económica, surgen nuevos puertos como el de Antofagasta, Tocopilla, Iquique, Pisagua, Taltal, entre otros, destinados al transporte de los minerales al "Viejo Mundo" y a "América del Norte" por la ruta del Pacífico, paso obligado de los barcos destinados al comercio hacia el Atlántico.

Toda la zona occidental utiliza el paso por el Pacífico; este quehacer permite el desarrollo portuario de casi toda la costa chilena y en especial, el desarrollo de algunos puertos más importantes como el de Antofagasta al norte, Valparaíso en la zona central y Concepción al sur.

En 1840 nace la *"Pacific Steam Navigation Company"* que con dos barcos, *"El Chile"* y el *"Perú"*, se dedicaría al cabotaje entre Valparaíso y el puerto de Callao. A ella se sumaría la *"Compañía Nacional de Vapores"* (1864) y la *"Compañía Chilena de Vapores"* (1870), las que se fusionarían en 1872 conformando lo que hoy se conoce como la *"Compañía Sudamericana de Vapores"*.

De acuerdo a Thomson y Angerstein (1997), el siglo XIX fue sin duda de los ferrocarriles. Al que unió Caldera con Copiapó (1850), obra de Williams Wheelwright, se uniría el de Valparaíso – Santiago (1853), y el del sur (1857). Los había particulares y estatales, de trocha angosta (setenta y seis centímetros), mediana (ciento veintisiete centímetros) y ancha (ciento cuarenta y cuatro centímetros).

Dentro del desarrollo de la industria cabe destacar la cervecera que se inicia en Valdivia, Anwandter (1852); los molinos hidráulicos; textileras; refinerías de azúcar; maestranzas; curtiembres; calzado; cristales y vidrios y refractarios. Gran parte de ellas fueron fundadas por extranjeros que detentaban la mayoría de las "Casas Comerciales", dedicadas a la importación.

El progreso económico y el desarrollo de las obras públicas, estuvo ligado sin duda al rubro de la minería, experimentando gran auge después de la Guerra del Pacífico.

Las actividades agropecuarias con excepción a la viñatera que incorporó nuevas cepas, continuó en un nivel tecnológico muy similar al siglo XVIII.

La región más austral del país, denominada Región de Magallanes por el Estrecho de Magallanes mantiene una escasa y dificultosa colonización: entrada ya la primera mitad del siglo XIX (1930) sólo contaría con una escasa población de ocho mil setecientos habitantes. "El estado concedió tierras a colonos inmigrantes dispuestos a dedicarse a las labores ganaderas. Surgen así las sociedades ganaderas (estancias) que se extenderían por Tierra del Fuego y conformarían los últimos centros urbanos como Porvenir (1894), y Puerto Natales (1910)". (Thomson & Angerstein, 1997, p.77).

Contemporáneamente a la introducción del ganado bovino, introducido por Diego Dublé Almeida en 1877, estalló la fiebre del oro que atraería a chilenos y extranjeros hacia la zona del "Canal del Beagle", fundando Puerto Toro (1892) en la isla Navarino. Se ocupan posteriormente los innumerables islotes e islas, como Picton, Nueva y Lennox.

La caza de lobos marinos que se guarecían entre las islas comprendidas por el canal del Beagle y las de Diego Ramírez, darían un punto de partida para la caza de ballenas.

Se conforma la base étnica de la colonización más austral del mundo (Región de Magallanes), por yugoslavos, ingleses, portugueses, españoles, alemanes y chilotos.

La región de Aisén, una de las zonas más inaccesibles del país, en el siglo XIX sólo atraería a madereros para la explotación del ciprés en el archipiélago de las Guaitecas.

Se inicia la colonización de la Patagonia Occidental creando el pueblo de Palena (1889). Espontáneamente chilenos venidos de la Patagonia Oriental se asentarían en los bordes del lago General Carrera y de los ríos Simpson y Baker. Dicha ocupación se aceleraría con el diferendo limítrofe con la Argentina y el laudo arbitral de 1902 que fijó los límites definitivos para que el estado cediera terrenos a particulares, con la exigencia de establecer un determinado número de colonos que permitiera la navegación hacia Punta Arenas y Puerto Montt, fomentando la industria maderera. Nace así la *"Sociedad Industrial del Aisén"* (1903); *"The Anglo Chilean Pastoral Company Ltda."* (1905); y la *"Sociedad Ganadera de los Tres Valles"* (1905).

En 1927 se crea el territorio de Aisén, designando a Puerto Aisén como Puerto y Capital, localizando los servicios públicos. Hacia 1930 se reconocen tres pueblos: Puerto Aisén, Baquedano y Balmaceda. La región más austral del mundo que para 1930 contaba con ocho mil setecientos habitantes, iniciaría su desarrollo económico a mediados del siglo XX.

Es por esto que los *"sitios industriales son aún en esta zona un patrimonio en construcción"*.

Finalmente, es de relevante importancia señalar que el patrimonio tiene en Chile un acento industrial superlativo, donde su manifestación física se expresa a lo largo y ancho de nuestro territorio desde siempre. Las características geográficas que entregan nuestras montañas y valles entregan su riqueza como una expresión sin duda de carácter cultural que identifica a nuestra nación.

Estas particularidades se han desarrollado en actividades industriales mineras de escala mundial y donde desde ya hace más de 100 años poseen una fuerza motora que ha configurado totalmente el carácter y el perfil de Chile, tanto en lo económico social como en lo cultural.



Figura 1.2. Salitrera Santa Laura, Iquique, Chile (2011). Imagen Jaime Migone.

Este hecho ha evidentemente trascendido a nuestras fronteras y sitios como Sewell y las Salitreras de Humberstone y Santa Laura son sitios catalogados por UNESCO como Patrimonio de la Humanidad. Este honor que Naciones Unidas nos ha otorgado sin duda demuestra el valor y la relevancia, que en muchas circunstancias seguramente nosotros internamente no vemos, pero que el mundo aprecia y valora.

En ambos casos el ferrocarril ha sido pionero y su desarrollo vertiginoso. De un alcance y trascendencia fundamental para la evolución del país. Y en ambos casos prácticamente ha desaparecido físicamente todo vestigio de su existencia. Sin el ferrocarril la evolución y el alcance de estos sitios Patrimonio de la Humanidad, seguramente no tendrían esta condición otorgada por UNESCO.

El patrimonio industrial y el ferroviario en Chile marcan y seguirán marcando a las actuales y futuras generaciones, por lo que toda propuesta para la puesta en valor del patrimonio industrial y específicamente el ferroviario constituido por el ramal Talca Constitución es de gran trascendencia para nuestro desarrollo como país.

Referencias.

Balchin, N., Filby, P. (2001). *A guide to the Industrial Archaeology of Cambridgeshire & Peeterborough*. Inglaterra: Association for Industrial Archaeology.

Battisti, E. (2001). *Archeologia Industriale*. (1ª ed.). Italia: Jaca Book.

Council of Europe. (1993). *Architectural heritage: Inventory and Documentation Methods in Europe*. Francia: Council of Europe.

Fanfani, L. (1997). Studio per la Predisposizione di un Inventario dei Beni Costituenti il Patrimonio di Archeologia Industriale della Sardegna. Università Degli Studi di Cagliari, Italia.

Larousse (1997) *Diccionario general de la lengua española*. España: Larousse Editorial. SA.

McNeill, R., Nevell, M. (2000). *A Guide to the Industrial Archaeology of Greater Manchester*. Inglaterra: Association for Industrial Archaeology.

Migone, J., Pirozzi, A. (1998). *Ascensores de Valparaíso - Valor de un Patrimonio Olvidado*. (1ª ed.). Chile: CONPAL.

Ministero Per I Beni Culturali e Ambientali. (1996). *Archeologia Industriale - Tutela e Valorizzazione dei Beni Culturali Industriali*. (1ª ed.). Roma, Italia: Autor.

Newell, D (1882) *Archeologia Industriale e Scienze Umana*. Italia: Editore Milano.

Palmer and Naverson (1998) *Industrial Archaeology. Principles and Practical*.

Ricossa, S. (1993). *Archeologia Industriale e Dintorni*. (1ª ed.). Torino, Italia: Allemandi & C.

Silva, O. (2000). *Atlas de Historia de Chile*. (9ª ed.). Santiago, Chile: Universitaria.

Thomson, I., Angerstein, D. (1997). *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago, Chile: Ediciones de la Biblioteca Nacional de Chile.

Zagari, F. (1978). *Archeologia Industriale Quattro Temi*. (1ª ed.). Roma, Italia: Casa del libro editrice.

omniUT onsivomæt





Turismo ferroviario

Consideraciones conceptuales,
ejemplos y recomendaciones para
la industria.

Francisco Godoy Reitze
Santiago Vera Bustamante
Instituto Ferroviario de Chile

Se considerará que el turismo ferroviario está comprendido por aquellos servicios ferroviarios que tienen un atractivo en sí mismos, ya sea por los equipos, el paisaje que acompaña el recorrido o el conjunto de detenciones que tiene la ruta.

Resumen.

Se presenta en este capítulo una descripción general del turismo ferroviario a nivel internacional, a fin de contribuir en la definición de objetivos, expectativas y formatos para proyectos de esta índole.

Para ello se define en primer lugar lo que se entenderá por turismo ferroviario. Para efectos del capítulo se considera que está comprendido por aquellos servicios ferroviarios que tienen un atractivo en sí mismo, ya sea por los equipos, el paisaje que acompaña el recorrido o el conjunto de detenciones que tiene la ruta.

A continuación se describe los distintos formatos que pueden tener estos servicios en términos de atractivos, agrupados en las categorías de trenes e instalaciones anexas, paisaje geográfico y entorno cultural; formas de operación, donde se considera distancia, infraestructura e itinerarios; y condición financiera, con énfasis en el hecho de que la mayoría de los servicios no se opera por su rentabilidad, sino que por el beneficio que produce sobre las localidades atendidas, y en algunos casos, por el valor patrimonial que conlleva.

Finalmente, se presenta un conjunto de servicios, en diversos continentes, que sirve como ejemplo para ilustrar lo

anteriormente descrito, y una tabla donde se resumen las características de los servicios, de acuerdo a los atributos detallados en el presente capítulo.

Definición turismo ferroviario.

El turismo ferroviario puede ser definido, siguiendo los parámetros de la Organización Mundial de Turismo (OMT), como el “uso de trenes para recorridos turísticos, principalmente en giras que rescatan el carácter histórico del trayecto” (Sernatur, 2008).

La definición anterior es bastante amplia, ya que en principio cualquier servicio ferroviario que permita acceder a un destino con algún atractivo turístico podría ser considerado turístico. Actualmente, dada la oferta de atractivos turísticos de la mayor parte de las ciudades del mundo, esta definición puede abarcar una parte importante de los servicios ferroviarios a nivel mundial.

Para efectos del presente capítulo, se considerará que el turismo ferroviario está comprendido por aquellos servicios ferroviarios que tienen un atractivo en sí mismos, ya sea por los equipos, el paisaje que acompaña el recorrido o el conjunto de detenciones que tiene la ruta. Esta definición puede no ser consistente con otras definiciones utilizadas por otros autores, donde se considera, por ejemplo, a trenes que acceden a destinos turísticos ¹.

Es importante notar también que no caben dentro de la definición aquellas actividades turísticas asociadas al ferrocarril pero que no se efectúan a bordo de trenes en movimiento, tales como museos ferroviarios o visitas a instalaciones anexas (estaciones, viaductos, etc.). No obstante, es frecuente que estas actividades formen parte de circuitos turísticos junto a trenes que sí caben en la definición.

El tren como atractivo turístico.

Los trenes turísticos son utilizados tanto por viajeros especializados en temas ferroviarios como por turistas que no tienen conocimiento (ni muchas veces interés) especial en el ferrocarril. Estos dos tipos de usuario conforman segmentos diferentes para efectos del turismo ferroviario, y los atractivos ofrecidos por los servicios tienen una directa relación con la relevancia de cada segmento, así como la disposición a pagar de los individuos de cada caso.

¹ Por ejemplo, Thomson (2007), considera dentro de su análisis a los servicios que tienen como propósito transportar personas a un sitio de valor turístico.

Se debe señalar que en varios países del centro de Europa, así como en Gran Bretaña y en Estados Unidos, el segmento conformado por aficionados al ferrocarril es bastante importante. En muchos casos, estos usuarios tienen gran conocimiento de materias ferroviarias (especialmente históricas) e incluso una elevada disposición a pagar por algunos productos específicos. En América Latina, en tanto, este segmento tiene una importancia más baja, tanto por la cantidad de personas que lo componen como por su disposición al pago (Thomson, 2003).

Los atractivos de los servicios pueden agruparse en tres grandes categorías: trenes e instalaciones anexas, paisaje geográfico y entorno cultural. Muchos servicios turísticos combinan atractivos de más de una de las categorías anteriores para crear productos más elaborados y atractivos.

Muchos servicios turísticos utilizan a sus equipos y parte de su infraestructura como parte del atractivo mismo. Estos elementos son especialmente interesantes para los usuarios especializados, pero también pueden resultar de interés para el resto de los usuarios.

En el caso de los trenes, lo más común en esta categoría consiste en la utilización de equipos antiguos debidamente restaurados, sean coches o locomotoras. También es posible observar la utilización de réplicas de equipos (especialmente coches) clásicos de fabricación más reciente, principalmente para complementar equipos históricos, de manera de potenciar la capacidad y fiabilidad del servicio.

En este sentido merece especial atención el uso de locomotoras de vapor. El uso de estos equipos tiene un especial atractivo tanto para aficionados como para el público general, el que incluso puede llamar la atención de las personas que se encuentran en los alrededores². Sin embargo, debido a su mayor costo de operación, sólo es factible ofrecer servicios a vapor para público general en recorridos cortos.

En el caso de infraestructura, estaciones, túneles y puentes pueden formar parte del atractivo del servicio. Ello es posible en la medida que tales obras tengan alguna característica especial, como trazado, extensión, altura o belleza arquitectónica. Aquí se puede mencionar, por ejemplo, el Viaducto de la Polvorilla, en el Tren de las Nubes, Argentina, y los trazados en espiral en el Darjeeling Himalayan Railway, en India.

Debido a la diversidad de usuarios de los servicios, es posible ofrecer algunos atractivos de esta categoría como paquetes opcionales que tengan un precio adicional. En este caso son frecuentes los productos específicos orientados a

² De acuerdo a la experiencia de los autores, el paso de trenes remolcados por vapor en Chile puede incluso detener el tráfico en calles aledañas a la vía férrea, ya que los ocupantes se detienen a contemplar y fotografiar el paso del tren como elemento inusual o atípico del lugar.

personas más aficionadas al ferrocarril, y que no forman parte de la oferta orientada al público general. Por ejemplo, en el White Pass and Yukon, entre Canadá y EE.UU., el viaje en trenes remolcados por locomotoras de vapor tiene una tarifa superior a la de los trenes diésel del servicio normal.

También es frecuente que estos servicios, sobre todo aquellos operados con equipos históricos, estén asociados a uno o más museos ferroviarios, los que se ubican de preferencia en las estaciones terminales. Aquí, es posible cumplir un doble propósito: por una parte, la existencia de museos aumenta la oferta de valor del servicio, con lo que se genera (o potencia) un circuito turístico; por otra, el museo mantiene y restaura equipos históricos del servicio. Por ejemplo, el servicio Puffing Billy, en Australia, tiene un museo ferroviario una de las estaciones intermedias del recorrido.

Para usuarios aficionados al ferrocarril, es incluso posible rentabilizar algunas actividades propias del sistema. Por ejemplo, en el Bernina Express, en Suiza, se cobra una elevada tarifa (850 CHF) por tener la oportunidad de conducir la locomotora en un tramo del recorrido (que es eléctrica y moderna), mientras que en el Talylyn Railway se cobra 700 GBP por conducir una de vapor. En el mismo Bernina, se cobra 289 CHF por viajar en el tren que acompaña al barrenieves que despeja las vías.

Evidentemente, la existencia de cobros adicionales sólo es posible cuando el servicio en sí tiene otros atractivos que lo hagan de interés en su formato básico, esto es, sin los productos y cobros adicionales.

El tren de lujo puede considerarse un caso particular de lo anterior, ya que el tren es parte importante del atractivo. En los trenes de lujo, las comodidades ofrecidas a bordo generan un valor en sí y permiten justificar elevadas tarifas por los viajes.

Este mercado ha evolucionado desde los antiguos trenes orientados a trasladar viajeros de altos ingresos a través de largas distancias, a trenes de paseo que se utilizan con propósitos recreacionales. A lo largo del tiempo ha experimentado fuertes variaciones, que han obligado a los operadores a modificar su oferta. Por ejemplo, el Orient Express en Europa acortó su ruta en el tiempo, hasta su cierre en 2009³. Durante la década de 2000, muchos servicios de lujo en Norteamérica debieron cerrar sus operaciones debido a la caída del mercado turístico.

Algunos trenes del lujo utilizan equipos históricos, en parte para aumentar el atractivo, aunque también por razones financieras. Coches históricos implican un menor costo de capital (que en el transporte ferroviario puede ser muy elevado) y

³ Originalmente, el Orient Express efectuaba la ruta entre Londres y Estambul, pero desde 1977 comenzó a acortar el recorrido. Hoy en día, existe un operador turístico que efectúa la ruta Londres – Venecia con el mismo nombre, utilizando parte de los mismos coches, en formato de tren de lujo.

con ello menores costos fijos, que permiten enfrentar de mejor forma los vaivenes del mercado. Para el remolque de estos coches, es más frecuente el uso de locomotoras modernas, que tienen un menor costo de operación, mayor fiabilidad, e incluso pueden ser contratadas a terceros si se desea reducir los costos fijos.

En este sentido se debe mencionar que hasta la década de 1950, el transporte ferroviario –junto al trasatlántico– era considerado el medio más elegante para viajar. Por este motivo, los fabricantes de coches tenían en su oferta equipos con un sinnúmero de comodidades, destinados a acomodar pasajeros de altos ingresos durante viajes que podían llegar a durar varios días. Dentro de estos equipos se puede mencionar coches restaurante, dormitorios o salones de observación que estaban terminados en maderas y telas de alta calidad y cuidada terminación.

Hoy en día, el transporte ferroviario de pasajeros se concentra en viajes de menor duración y precio, por lo que coches de lujo deben ser fabricados a pedido, con todo el costo que ello implica. Por este motivo, reacondicionar coches antiguos acarrea normalmente un costo mucho menor que la fabricación de equipos nuevos⁴. La producción de coches nuevos para trenes de lujo se concentra principalmente en el uso de tecnologías más modernas que no eran propias de hace medio siglo atrás, como coches panorámicos, de dos pisos o de uso temático.

Sin embargo, debido a la incertidumbre del mercado, uno de los fabricantes más importantes de coches modernos de lujo, Colorado Railcar, debió enfrentar su quiebra y liquidación en 2008 debido a la caída en la demanda experimentada en Norteamérica durante esa década. Sus activos fueron adquiridos por Ohio Railcar Group, quienes han retomado la producción, con un mayor foco en equipos suburbanos.

Otro atractivo importante lo constituyen los paisajes atravesados por los trenes, que pueden ser tanto naturales como culturales (esto es, resultado de la intervención del hombre).

Dentro de los paisajes naturales, destacan principalmente las altas montañas, los bosques nativos y las formaciones geomorfológicas inusuales. También resultan de interés los trenes que viajan a través de extensas planicies como pampas o desiertos. Aquí cabe mencionar a los ferrocarriles turísticos de montaña, que existen en muchos lugares del mundo, o los Book Cliffs y las montañas Rocosas en el California Zephyr, en EE.UU.

Dentro de los paisajes culturales, se cuentan tanto aquellos completamente rurales como aquellos más urbanos. Cultivos tradicionales son los más comunes dentro del primer grupo, mientras que en el segundo destacan pequeñas localidades

⁴ En algunos países, incluso se ha eliminado el uso de coches comedor, en favor de cafeterías, bares, carritos de mano y máquinas expendedoras.

y sus edificaciones. Por ejemplo, en el Tequila Express, en México, se atraviesan los cultivos de ágave para luego llegar a una hacienda productora de tequila. En el Cumbres & Toltec, en EE.UU., se atraviesan varios pueblos mineros, algunos de los cuales están abandonados luego del cierre de las faenas respectivas.

El entorno cultural se refiere a las actividades humanas que se realizan en el entorno del servicio, y que en algunos casos interactúan con el tren y sus viajeros. Este tipo de atractivo se observa principalmente en zonas con culturas tradicionales de cada lugar y, en algunos casos, el propio servicio ferroviario llega a formar parte de esta cultura.

Dentro de este atractivo, se puede nombrar los eventos y ferias costumbristas que se asocian a las salidas del Trenonatura en Italia. En el servicio tradicional de La Trochita, en Argentina, uno de los atractivos para turistas extranjeros era viajar junto a los viajeros locales que cocinaban alimentos (principalmente carnes) en los domos de la locomotora y las estufas a leña de los coches ⁵.

Es frecuente en este caso que los trenes turísticos sean puestos en operación como parte de un circuito turístico mayor, en el que los elementos tradicionales pueden ser visitados en una o más paradas del recorrido. Además, algunos elementos pueden ser puestos a bordo del tren como parte de atractivo del servicio. Esto último se puede observar en las bandas de música tradicional a bordo del Tequila Express, en México o del Turistrén en Colombia.

También se da el caso en que el servicio ferroviario es una de las vías de comunicación de zonas con fuerte población rural. Aquí, el entorno cultural es parte natural del servicio, y más bien podría considerarse que el tren es simplemente uno de los elementos de tal entorno. Por ejemplo, del Darjeeling Himalayan Railway, en India, que comunica diversos pueblos ubicados en la región del Himalaya con las ciudades más grandes ubicadas en los valles.

⁵ El servicio de La Trochita originalmente operaba entre Ing Jacobacci y Esquel (aproximadamente 400 km) como servicio regular de pasajeros. Hoy, sólo opera en un tramo de algo más de 10 km en las cercanías de Esquel dedicado únicamente a turistas. Imágenes de este servicio pueden verse en el sitio web de Steven J. Brown.

Formas de operación de trenes turísticos.

Dentro de los recorridos, es posible encontrar distancias que van desde unos pocos hasta varios miles de kilómetros, según el tipo de tren. Aquí es importante distinguir el tipo de utilización de la infraestructura por la que transitan los servicios turísticos. Los trenes con recorridos más largos, especialmente aquellos que superan los 100 km, utilizan en su mayoría vías compartidas con otros servicios de transporte ferroviario, sean de pasajeros o de carga. Además, suelen usar equipos con mayores comodidades y equipamientos, en atención a la duración de los viajes.

La distancia recorrida depende de varios factores tales como tarifa (y disposición a pagar de los viajeros), oferta de atractivos turísticos, tipo de equipo disponible (por costo de operación, fiabilidad y comodidades) y disponibilidad de infraestructura.

Con respecto al uso de la infraestructura, es posible encontrar trenes que hacen uso exclusivo de las vías, así como otros que la comparten con trenes de servicio normal, ya sea de carga o pasajeros.

Las vías de uso compartido son utilizadas tanto para trenes de corta como de larga distancia. Una de las principales ventajas del uso compartido, especialmente para trenes de baja frecuencia o larga distancia son los elevados costos de inversión y mantenimiento asociados a la infraestructura ferroviaria, que son prácticamente imposibles de cargar a un servicio turístico, a menos que opere con una muy elevada frecuencia, tarifa y ocupación.

En recorridos más cortos, es más frecuente el uso exclusivo de las vías por parte de los servicios turísticos. Normalmente se trata de vías que han sido abandonadas al uso comercial por caídas de la demanda o la apertura de rutas alternativas que sean más favorables pero que fueron preservadas por razones patrimoniales en lugar de ser levantadas. En esta categoría es frecuente encontrar ramales que sucumbieron a la competencia de la carretera, así como vías de uso minero que perdieron el tráfico debido al cierre de faenas.

En algunos casos, como el Tren del Fin del Mundo, en Argentina se ha reconstruido trazados para uso turístico que antes habían sido levantados. Aquí, se reutiliza terrenos y otras obras en la faja como terraplenes y túneles. Se debe tener presente, en todo caso, que líneas que han sido abandonadas debido a caídas en la demanda suelen quedar en pobres condiciones de uso, porque han recibido poco mantenimiento en sus últimos años de uso. Además, en caso de quedar en desuso, el estado de las vías puede deteriorarse aún más (ver por ejemplo, Hasegawa, 2010). Por este motivo, en caso de vías no levantadas puede ser necesario

efectuar trabajos mayores de reconstrucción antes de su puesta en servicio para usos turísticos ⁶.

Existen pocos casos en el mundo de vías que han sido construidas específicamente para la operación turística, y por lo general no son inversiones rentables, ni siquiera desde el punto de vista social, por los altos montos involucrados en la construcción y mantenimiento. En este sentido, se puede mencionar el ferrocarril Bernina, construido en Suiza a principios del siglo XX para uso netamente turístico. La vía y el servicio fueron absorbidos por un operador público, RhB, quien agregó servicios de carga y de transporte de pasajeros locales a la vía con el fin de mejorar sus números ⁷.

Dentro de los servicios de tren que cumplen con la definición inicial es posible encontrar trenes tradicionales que pese a tener un propósito de transporte, también tienen un valor turístico, esto es, tienen un propósito mixto. Por otra parte, existe una gran cantidad de servicios de tren para uso exclusivo turístico.

Los trenes con propósito mixto son aquellos que tienen como razón principal de su existencia el transporte de personas entre diferentes localidades, y para ello deben competir en muchos casos con otros medios alternativos como bus, automóvil o avión en la prestación de dicho servicio. Pese a ello, tienen atractivos propios de un tren turístico, por lo que su demanda no puede ser explicada completamente en la forma tradicional utilizada en el análisis de demanda de transporte ⁸. Trenes de esta categoría pueden tener cualquiera de los atractivos mencionados anteriormente, aunque es poco frecuente en la actualidad que se utilice equipos históricos debido a sus costos de operación y al desgaste que conlleva el uso intensivo en piezas que pueden ser consideradas de colección.

En estos servicios, la segmentación de clases permite ofrecer una mejor prestación a quienes viajan por turismo y poseen una mayor disposición al pago. En este caso, el mayor cobro debe ir asociado a comodidades que respondan al atractivo del servicio, por ejemplo, el uso de coches con ventanas panorámicas para mejor observación del paisaje hacia ambos lados del tren o coches dormitorio, en el caso de viajes largos. Se debe tener presente, en todo caso, que la segregación de clases podría no ser adecuada si parte del atractivo es el hecho de viajar con

6 En el caso chileno, el servicio "Tren del Vino" operó sobre el antiguo ramal San Fernando – Pichilemu, que había prestado servicios de pasajeros hasta el 9 de marzo de 1986, y de carga (hasta el sector El Lingue), hasta mediados del año 1993. Abandonado por más de 10 años, sólo el 14 de abril del año 2004 se inauguraría el servicio turístico que requirió de mejoramientos diversos en la infraestructura, incluyendo desalojos por ocupaciones ilegales de la faja vía. Este servicio actualmente se encuentra fuera de operación. Para más detalles véase Cornejo y Cornejo.

7 Se debe notar, sin embargo, que RhB no es una empresa rentable a partir de sus operaciones. Por lo general alcanza el equilibrio operacional, pero para ello debe hacer uso de reembolsos provenientes del sector público, los que en 2010 alcanzaron al 43% de los ingresos totales, de acuerdo a la memoria de la empresa.

8 En el análisis de demanda de transporte tradicional, se considera que la demanda por un determinado servicio de transporte depende de la relación entre variables objetivas de los servicios, tales como costo, tiempo de viaje, frecuencia o fiabilidad del servicio. Un servicio de este tipo, obtiene una demanda superior a la que se estimaría mediante este método. Esta metodología se describe en detalle en Ortúzar y Willumsen (2001).

los usuarios normales (por ejemplo, en el caso del servicio antiguo de La Trochita que se mencionó anteriormente). Aquí, una clase con mayores comodidades destinada a turistas reduciría la interacción con los habitantes locales, lo que podría afectar la experiencia de viaje.

Un formato de cobro para estos servicios consiste en ofrecer un descuento a los habitantes de las localidades atendidas por éste. Así, es posible efectuar un cobro adicional a turistas que tengan una mayor disposición a pagar, aunque no se ofrezca un servicio de mayor valor. Se debe tener presente que esta forma de cobro puede desincentivar viajes de personas foráneas a las localidades atendidas con un propósito diferente, como visitar familiares o hacer negocios. En caso que el servicio ferroviario sea la principal forma de viajar hacia las localidades atendidas, un cobro diferenciado podría terminar perjudicando la calidad de vida en ellas, especialmente si esta diferencia es elevada, ya que desincentiva los viajes hacia ellas, lo que a su vez afecta actividades tanto sociales como económicas.

Los trenes de uso exclusivo turístico tienen como único propósito el servir como parte de un recorrido turístico. Operar en este formato permite una mejor segregación tarifaria, así como el uso de equipos e itinerarios específicos para el propósito.

Para trenes de uso exclusivo es más adecuada la utilización de equipo histórico, ya que el uso no suele ser tan intensivo y se puede considerar la alternativa de efectuar cobros que sean más acordes con la mantención requerida. Por esta misma razón es que en algunos ferrocarriles turísticos se utiliza los equipos más antiguos sólo para algunos servicios, que en muchos casos tienen un cobro asociado más alto.

En lo referente a los itinerarios, el uso de trenes exclusivos permite una mejor adaptación a este propósito. Aquí, es posible en principio aplicar las siguientes consideraciones para el diseño:

- Adaptar los horarios a las diferentes actividades de los circuitos turísticos. Por ejemplo, coincidir horarios de llegada y salida con el inicio y término de actividades de interés en cada lugar, o bien efectuar detenciones de suficiente duración en los horarios de almuerzo o cena en lugares que brinden tales servicios.
- Efectuar detenciones sólo en lugares que sean de interés turístico, y brindar el tiempo suficiente para ellas.
- Operar a velocidades adecuadas para la observación del paisaje u otros atractivos del entorno, donde esto sea de interés. Sin embargo, se debe tener en cuenta que en el caso que las vías se utilicen en forma compartida, operar a una velocidad muy diferente al resto de los trenes podría generar conflictos de tráfico. Esto es especialmente relevante en el caso de vías donde circulan

trenes regulares de pasajeros, que tienen velocidades mayores y podrían obligar a acelerar el viaje de un servicio turístico ⁹.

Situación financiera de los trenes turísticos.

Con respecto a la situación financiera de los trenes turísticos, se debe señalar en primer lugar que un conjunto muy reducido de ellos es capaz de generar alguna utilidad por sí solo. La mayoría de los servicios no se opera por su rentabilidad, sino por el beneficio que produce sobre las localidades atendidas y, en algunos casos, por el valor patrimonial que conlleva. En varios casos, no existe información relevante respecto de la situación financiera, aunque es probable que la situación no sea diferente al resto.

En este sentido, Thomson (2007) presenta el caso del Tren del Vino como un ejemplo claro, en el que la operación resulta deficitaria, aunque el déficit es mucho menor que los beneficios indirectos que producen en las localidades atendidas. Por este motivo, el servicio sería socialmente rentable, aunque esta rentabilidad no haya sido percibida por los operadores.

Una situación diferente sería el servicio White Pass and Yukon, que es operado por una empresa privada y es capaz de alcanzar el equilibrio operacional. Aquí, los resultados financieros se explican en buena medida por el gran volumen de pasajeros transportados (368.000 en 2010), las elevadas tarifas (sobre 100 USD para la mayoría de los paquetes) y la operación mayoritariamente diésel (de mucho menor costo que el vapor). Sin embargo, el mayor incentivo para el propietario de la empresa es ser además operador del puerto de Skagway, Alaska (ciudad donde se inicia el servicio de tren), ya que la existencia del servicio incentiva las recaladas de cruceros en el lugar. Aquí podría decirse que la diversificación permite que el operador capte parte de los beneficios externos del servicio y pueda obtener ganancias netas a partir del servicio ferroviario.

Dado que muchos servicios turísticos no son capaces de generar ingresos suficientes como para operar en forma autónoma, existen diversas formas por las cuales es posible asegurar los fondos.

Cuando la operación de un servicio turístico es de interés de alguna autoridad, es posible ofrecer algún subsidio o compensación, que haga atractiva la operación para la empresa privada. La forma de estos subsidios o compensaciones dependen de las condiciones legales del lugar y del tipo de operador que se hará cargo del servicio. En países donde se otorgan subsidios directos o indirectos a las operaciones ferroviarias de pasajeros, ésta es una de las vías a considerar para

⁹ Por ejemplo, en el Venice Simplon Orient Express, los coches fueron modernizados para poder operar hasta 160 km/h.

el mencionado subsidio, en la medida que los trenes turísticos puedan acceder a dichos beneficios. En este sentido, que los trenes turísticos sean operados por empresas de transporte ferroviario de pasajeros podría facilitar el acceso a tales subvenciones, aunque ello dependerá, en última instancia, de las restricciones presupuestarias y legales de cada lugar.

Otra forma de operar consiste en la concesión a privados de equipos y eventualmente infraestructura, que son propiedad de un ente público. Con ello se consigue eliminar los costos de capital para el privado, dejándolo únicamente a cargo de los costos de operación. En caso que la operación sea deficitaria per se, se debe considerar la existencia de subsidios adicionales que se pagan directamente al operador. Esta última forma de operación es bastante similar al caso de concesionarios para la operación de sistemas de transporte público, por lo que existe bastante experiencia al respecto ¹⁰.

Cuando se trata de servicios que tienen valor histórico, es posible observar organizaciones sin fines de lucro que se hacen cargo de los servicios. Aquí, el déficit es cubierto tanto por las donaciones que reciben las organizaciones como por el trabajo voluntario de sus integrantes. Este tipo de operación es más frecuente en países de mayor desarrollo, en los que el tercer sector tiene una mayor relevancia social.

Una condición intermedia se da cuando una parte importante de quienes se verían beneficiados por un servicio, están suficientemente organizados, por ejemplo, en una cámara de comercio u otra organización empresarial. En este caso, los interesados pueden proveer directamente el financiamiento con cargo a los mayores beneficios de que les reporte la operación del servicio.

En vista de las condiciones financieras de la operación y los beneficios sociales de la operación es posible encontrar diversos tipos de organismos y actores involucrados en la operación de servicios ferroviarios turísticos.

- a. Gobiernos: Los gobiernos, ya sea nacionales o locales son muchas veces los encargados de financiar la operación de los servicios, de su regulación e incluso de su operación, aunque esto último se efectúa a través empresas estatales de transporte de pasajeros. Estos subsidios pueden venir en la forma de provisión de infraestructura, de equipos e instalaciones anexas o de transferencias directas al operador. En el caso de operar mediante empresas públicas de transporte ferroviario, el subsidio se enmarca dentro de la política de financiamiento que cubre a todos los servicios de la empresa. Un caso particular es el de La Trochita, que es operada por una entidad dedicada únicamente a este servicio y que pertenece a los gobiernos de las provincias donde pasa la línea.

¹⁰ Por ejemplo, en el caso de Transantiago, los operadores reciben un pago por cada pasajero transportado, el que proviene tanto de las recargas de la tarjeta BIP! como del Subsidio Nacional al Transporte Público.

- b. Empresas de transporte ferroviario: Las empresas de transporte ferroviario, públicas o privadas operan servicios turísticos en muchos lugares del mundo. Por su giro comercial, son las únicas que operan trenes de propósito mixto, aunque también operan servicios de propósito exclusivamente turístico. En otros casos, el rol de las empresas de transporte ferroviario se limita a tareas más anexas, como provisión de infraestructura, tracción (esto es, provisión de locomotoras, maquinistas y su reabastecimiento), o mantenimiento de los equipos.
- c. Operadores turísticos: Además del evidente rol como grandes clientes de los servicios, es posible observar a empresas operadoras de turismo en roles más protagónicos en la operación de servicios turísticos. Un caso extremo es el mencionado White Pass and Yukon, en el que la empresa se hace cargo de toda la operación del ferrocarril, incluyendo la mantención de equipos y vías. Casos más comunes sobre todo en países desarrollados, son las empresas que operan trenes turísticos de su propiedad, sobre vías pertenecientes a empresas ferroviarias, que son remolcados por máquinas pertenecientes a las mismas ferroviarias. En este esquema, el operador turístico se concentra en sus ventajas comparativas y puede además reducir notablemente el capital comprometido en la operación.
- d. Organizaciones sin fines de lucro: Las organizaciones sin fines de lucro operan servicios turísticos en muchos lugares del mundo, principalmente trenes con equipos históricos en los que se busca preservar la memoria histórica. Este tipo de organizaciones puede o no ser propietaria de los equipos (usualmente, gracias a donaciones) y mucha parte de su trabajo se efectúa en forma voluntaria.
- e. Otras organizaciones de nivel local: como cámaras de comercio, operan algunos servicios turísticos teniendo como uno de sus principales objetivos la promoción de la actividad económica en la zona. A diferencia del caso anterior, el fin último que se persigue (y se declara) es el potenciamiento de los negocios propios. De esta forma, los miembros de estas organizaciones pueden efectuar aportes para la operación de los servicios turísticos, en la medida que dichos aportes generen un beneficio económico hacia sus integrantes. A pesar de lo anterior, en la mayoría de los casos una parte importante de los integrantes de estas organizaciones manifiestan algún interés especial por el ferrocarril o su valor histórico. En estos casos, puede decirse que las organizaciones tienen una motivación mixta entre lo empresarial y la preservación histórica o del ferrocarril propiamente tal.

Servicios de trenes turísticos internacionales

A continuación se presenta un pequeño listado de servicios ferroviarios turísticos a nivel internacional que ilustran parte de la diversidad del rubro. En primer lugar se presenta una descripción de cada uno y luego se presenta una tabla resumen. En ambos casos, los servicios están ordenados alfabéticamente según país y luego según el nombre del servicio.

Se debe tener presente que las descripciones aquí presentadas son muy someras, ya que las características, oferta de productos, estructuras tarifarias y condiciones de operación varían mucho de un servicio a otro. Igualmente, estas características pueden evolucionar en el tiempo, por lo que no es posible asegurar su vigencia.

- a. Ferrocarril Austral Fueguino o Tren del Fin del Mundo (Argentina): El servicio opera sobre la faja de una antigua línea que permitía transportar suministros a una cárcel ubicada en Ushuaia, en la parte argentina de Tierra del Fuego. La línea fue abandonada a principios de la década de 1950, luego del cierre de la prisión. En la década de 1990, se reconstruyó un tramo de 8 km (de los 25 km originales) para el uso turístico y se adquirieron los equipos. Hoy, opera entre cuatro y cinco servicios al día, durante todo el año.
- b. Tren de las Nubes (Argentina): El servicio hace uso del lado argentino de la vía internacional trasandina que une las ciudades de Salta y Antofagasta, que también se utiliza para el transporte internacional de carga. El tren utiliza equipo reacondicionado de los Ferrocarriles Argentinos, entre Salta y el Viaducto de la Polvorilla, y recorre un paisaje de alta montaña. El recorrido tiene una detención en San Antonio de los Cobres y otra en La Polvorilla. El recorrido se inicia alrededor de las 7.00, alcanza una altitud máxima de 4.230 metros. La llegada de vuelta a Salta es alrededor de la medianoche. La operación es entre marzo y diciembre.
- c. Viejo Expreso Patagónico o La Trochita (Argentina): El tren opera sobre parte de lo que sería una red de ferrocarriles de trocha angosta que cubrirían buena parte de la Patagonia Argentina. De esta red, se construyó un tramo de 402 km que une las localidades de Ing. Jacobacci (donde se conecta con los trenes de trocha ancha de la red nacional) y Esquel. En esta línea se operó un servicio regular de pasajeros hasta la década de 1990, siempre remolcado por máquinas de vapor. El viaje demoraba varias horas, y los pasajeros cocinaban alimentos en las estufas de leña de los coches, así como en los domos de la locomotora. Este servicio se hizo de interés para los turistas internacionales a fines de la década de 1970 cuando Paul Theroux lo describió en el libro *The Old Patagonian Express*. Hoy en día se ofrecen dos servicios dentro de la misma línea. Uno que va desde Esquel hasta Nahuel Pan, que opera durante todo el año, y

otro desde El Maitén a Ingeniero Thomaé, que presta servicio en determinadas ocasiones. Actualmente, los Gobiernos de Chubut y Río Negro se encuentran analizando la factibilidad de operar el tramo completo desde Jacobacci a Esquel con ayuda del Ministerio de Turismo de la Nación Argentina.

- d. Puffing Billy (Australia): El servicio Puffing Billy opera un antiguo ramal de trocha angosta en el estado de Victoria, en Australia. El ramal fue originalmente construido para atender pueblos, y servicio de actividades agrícolas y forestales. Debido al elevado costo de operación, se cerró del servicio comercial en 1954. Con el cierre, se efectuaron viajes de despedida, que resultaron tan populares, que se mantuvieron en el tiempo. Los viajes luego del cierre (y la operación) quedaron en manos de una agrupación de amigos, la Puffing Billy Preservation Society. Hoy en día operan cuatro trenes al día hasta un destino intermedio y un tren diario sobre el tramo completo, durante todo el año.
- e. White Pass & Yukon Railroad (Canadá / Estados Unidos): El servicio opera sobre una línea que fue construida durante la fiebre del oro de la región de Klondike, desde un puerto en Alaska (Skagway) hasta Whitehorse en la provincia canadiense de Yukon, y que se mantuvo en operación comercial hasta 1982. Durante mucho tiempo atendía comunidades que no tenían acceso por carretera, además de servir operaciones mineras en el entorno. En 1988 fue reabierta sólo para uso turístico, a solicitud de operadores de cruceros. La compañía que lo adquirió se hizo cargo de toda la operación, incluyendo infraestructura. Hoy se autodenomina "Scenic Railroad of the World" debido a los impresionantes paisajes de bosques y montañas que atraviesa en su recorrido. El servicio opera entre dos y tres trenes al día por sentido, en el período entre mayo y septiembre, desde Skagway hasta Carcross (también en Yukon).
- f. Tren de la Sabana (Colombia): El trazado corresponde a una de las líneas principales de Bogotá, donde hoy sólo existe tráfico de carga además de este servicio. Un grupo de empresarios amantes del ferrocarril compraron en 1991 equipos rematados de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, y los repararon para comenzar a ofrecer servicios turísticos en 1993. El servicio es el único de la Estación de la Sabana, la más importante de la capital colombiana. Sólo tiene una salida diaria, en días de fin de semana, todo el año. El viaje parte en la mañana desde Bogotá hacia Cajicá y Zipaquirá. Ambas son localidades con ambientación tradicional, y se puede visitar la Catedral de Sal y la Mina de Nemocón. El viaje de regreso es en la tarde, de manera de brindar suficiente tiempo para visitar ambas localidades.
- g. Nariz del Diablo (Ecuador): Este servicio utiliza una parte del trazado del antiguo ferrocarril de Quito a Guayaquil, que hoy no circula debido a su poca competitividad. El tren recorre un tramo de casi 14 km que pasa desde los 2.346

a 1.860 metros de altura, utilizando en algunos tramos vías en zigzag. Suele usar la denominación “Tren más difícil del mundo”. El tren tiene tres salidas diarias por sentido, en seis días de la semana, durante todo el año. El recorrido tarda unas cuatro horas, a través de impresionantes paisajes de montaña. El operador es Ferrocarriles del Ecuador, que en la actualidad está dedicada únicamente a la explotación de trenes turísticos, ya que los trazados y la geografía del país no hacen al ferrocarril competitivo como medio de transporte.



Figura 2.1. Tren Nariz del Diablo. Imagen gentileza de Ferrocarriles del Ecuador.

- h. California Zephyr (Estados Unidos): California Zephyr es un antiguo servicio de pasajeros que viajaba entre Chicago y San Francisco (EE.UU.) y que era operado en forma conjunta por las compañías ferroviarias atravesadas en la ruta entre ambas ciudades. Entre principios de la década de 1970 y principios de la de 1980, el servicio no operó debido a la baja demanda. Luego fue reinstaurado por Amtrak, el operador público de trenes de larga distancia, buscando una ruta que tuviera el mayor atractivo escénico y que además sirviera para dar conectividad a las localidades atendidas en el recorrido. Hoy opera en forma diaria, en un recorrido que toma cerca de dos días y cubre casi 4.000 km. Los trenes incluyen coches salón, con un costo más bajo, y coches dormitorio, además de restaurante y una sala panorámica. Todos los trenes son modernos y en formato double-decker ¹¹.
- i. Cumbres & Toltec Scenic Railway (Estados Unidos): Este servicio opera por una antigua vía principal de trocha angosta que fue construida por el Rio Grande Railroad (más tarde, Denver & Rio Grande Western, D&RGW) en 1880 para conectar sectores con minas de plata al sur de EE.UU. A finales del siglo XIX, decayó la actividad de las minas de plata, y en la década de 1920, la línea recibió sus últimas mejoras. Continuó con un tráfico muy bajo hasta su cierre en

¹¹ Coche ferroviario con una sección central de dos pisos. En este caso particular, se utilizan los coches de tipo Superliner, que son comunes en muchos servicios de la compañía.

1969. A inicios de la década de 1970, los estados de Nuevo México y Colorado adquirieron un tramo de 103 km de la línea, por su atractivo escénico. Junto a ello, compraron equipos, para dedicarlos al uso turístico. Hoy es operada por una empresa especializada en trenes turísticos, y sus equipos son mantenidos en museos ferroviarios que son manejados por organizaciones sin fines de lucro. Hay un viaje por día y sentido durante la temporada entre mayo y octubre.

- j. Venice Simplon Orient Express (varios países de Europa): El Expreso de Oriente operó entre Londres y Constantinopla (Estambul) desde 1883 hasta 1977, como un servicio regular de pasajeros con grandes comodidades. Durante sus años de gloria fue visitado por príncipes, reyes y otras celebridades, y su estatus de símbolo lo hizo formar parte de historias de ficción como Asesinato en el Expreso de Oriente de Agatha Christie, entre otras. En 1982, parte de los coches antiguos fueron adquiridos por un empresario norteamericano para iniciar un servicio turístico de lujo entre Londres y Venecia. El viaje en la actualidad demora dos días y una noche, se efectúa con una frecuencia de entre uno y dos servicios por semana, con tarifas que pueden superar los 5.000 USD por persona. La ruta utilizada para cruzar los Alpes varía según la temporada del año. Adicionalmente, la empresa opera viajes ocasionales entre otras ciudades europeas y recrea el viaje completo Londres – Estambul una vez al año.
- k. Talylyn Railway (Gran Bretaña): El servicio opera sobre una línea de trocha angosta de 12 km construida en Gales en 1865, que comunicaba una cantera de piedra pizarra con el puerto de Tywyn y que luego agregó servicios de pasajeros. En 1946 la cantera fue cerrada tras un derrumbe y la línea comenzó a deteriorarse debido a la imposibilidad de efectuar un debido mantenimiento. En 1951 se formó una Sociedad de Preservación, sin fines de lucro, que se hizo cargo de su restauración y operación. Se considera que es el primer ferrocarril patrimonial preservado del mundo. Hoy en día opera un mínimo de cuatro trenes al día en el período entre abril y octubre, todos ellos remolcados por locomotoras de vapor. En el resto del año, hay servicios sólo algunos días.
- l. Darjeeling Himalaya (India): El servicio opera sobre una línea que fue construida a fines del siglo XIX para facilitar el abastecimiento en la zona de Darjeeling, y a la vez dar más accesibilidad a los productos de la zona, especialmente el té. Se utilizó una trocha muy angosta para simplificar el trazado, ya que se trata de una zona montañosa en los Himalayas, aun así el trazado debió sortear obstáculos con puentes, túneles y espirales. En 1948 la línea fue absorbida por el Ministerio de Ferrocarriles, y en tiempos posteriores fue perdiendo tráfico debido a la competencia de la carretera. En 1999 fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Desastres naturales dejan con cierta frecuencia la línea fuera de servicio, y obligan a tareas importantes de reconstrucción para su vuelta al servicio. Hoy en día sólo operan uno o dos trenes de pasajeros en

cada sentido al día con tracción diésel, durante todo el año, en la medida que la línea esté en buenas condiciones. Además, hay tres servicios cortos a vapor para turistas durante algunos meses.

- m. Trenonatura (Italia): El servicio opera sobre una línea que fue abierta en el S. XIX como conexión entre Siena y la Maremma, y que en sus primeros años tuvo un tráfico elevado. En 1927 se abrió un trazado alternativo, más directo, por lo que esta línea quedó destinada a tráfico local. En 1994 se cerró al uso público, y en 1996 la asociación FVO se hizo cargo para el uso turístico y patrimonial. Hoy, se opera el servicio con trenes antiguos, a vapor o diésel, unos pocos días al año. Las fechas de viaje coinciden con actividades costumbristas que se efectúen en alguna de las localidades atendidas por la línea.
- n. Sagano Scenic Railway (Japón): Opera sobre un tramo de la antigua línea Sagano, en las afueras de Kioto, que corría por las laderas del cañón del río Hozu. A fines de la década de 1980, se construyó un nuevo trazado, más directo, que dejó a esta línea obsoleta. JR West, operador de la línea, decidió convertir este viejo trazado para el uso turístico debido a la belleza del paisaje. Para ello renovó las estaciones y la vía, replantó árboles y preparó un tren de cinco coches con ventanas panorámicas, remolcado por una locomotora diésel. Hoy en día opera ocho servicios al día en cada sentido, entre marzo y diciembre. La demanda es tan elevada, que se recomienda reservar los boletos con anticipación.
- o. Tequila Express (México): El tren opera entre Guadalajara y la Hacienda San José del Refugio (Casa de Tequila Herradura) ubicada en Amatitán, donde se produce Tequila desde el s. XIX, por una vía que fue construida para el transporte de la mencionada bebida. La iniciativa es llevada a cabo por la Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Guadalajara. El tren está compuesto por cuatro coches modernos, y recorre una zona campesina típica de México. A bordo del tren, mariachis amenizan el viaje como una forma de rescatar las tradiciones campesinas del país. El servicio opera todos los fines de semana del año. El tren viaja hacia la hacienda en las mañanas y vuelve a Guadalajara en las tardes.
- p. Bernina Express (Suiza): El trazado del ferrocarril Bernina (61 km) fue construido sobre los Alpes entre 1907 y 1910 para el tráfico de trenes turísticos entre Suiza e Italia, y desde 2008 es considerado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Debido a los pobres resultados financieros de la vía en el uso netamente turístico, fue absorbida por una empresa pública de transporte ferroviario, la que agregó servicios regulares de carga y pasajeros sobre la línea. Actualmente, se operan entre dos y cuatro trenes al día por sentido, todo el año. Se utiliza equipo moderno, de tracción eléctrica, construido especialmente para trenes turísticos.

Se presenta a continuación una tabla donde se resumen las características de los servicios antes mencionados, según los atributos descritos en el presente capítulo.

Tabla N° 2.1. Resumen de servicios descritos

Servicio	País	Recorrido	Equipos	Atractivos	Vías	Propósito	Operador
Ferrocarril Austral Fueguino (Tren del Fin del Mundo)	Argentina	8 km	Vapor, réplicas	Paisaje geográfico	Exclusiva	Turístico	Operador turístico
Tren de las Nubes	Argentina	217 km	Diésel, Restaurados	Paisaje geográfico, entorno cultural, instalaciones	Compartida	Turístico	Operador turístico
Viejo Expreso Patagónico (La Trochita)	Argentina	Original: 402 km. Actual: 20 km	Vapor, antiguos	Original: paisaje geográfico y entorno cultural. Actual: paisaje geográfico	Exclusiva	Original: mixto. Actual: turístico	Operación conjunta de provincias
Puffing Billy	Australia	24 km	Vapor, antiguos	Paisaje geográfico	Exclusiva	Turístico	Organización sin fines de lucro
White Pass & Yukon Railroad	Canadá/ EE.UU.	109 km	Diésel, antiguos. Vapor, antiguos	Paisaje geográfico	Exclusiva	Turístico	Empresa de resorts turísticos y operadora de puerto de cruceros
Tren de la Sabana	Colombia	53 km	Vapor, antiguos	Entorno cultural, paisaje geográfico	Compartida	Turístico	Organización de empresarios locales
Nariz del Diablo	Ecuador	13 km	Diésel, restaurados	Paisaje geográfico, entorno cultural	Exclusiva	Turístico	Empresa de transporte ferroviario de pasajeros
California Zephyr	EE.UU.	3.922 km	Diésel, modernos	Paisaje geográfico	Compartida	Mixto	Empresa de transporte ferroviario de pasajeros

Fuente: Elaboración propia.

(Continuación)Tabla N° 2.1. Resumen de servicios descritos

Servicio	País	Recorrido	Equipos	Atractivos	Vías	Propósito	Operador
Cumbres & Toltec Scenic Railway	EE.UU.	130 km	Vapor, antiguos	Paisaje geográfico, instalaciones	Exclusiva	Turístico	Operadora de trenes turísticos apoyada por organización sin fines de lucro
Venice Simplon Orient Express	Gran Bretaña, Francia, Suiza, Austria e Italia	Depende de la ruta utilizada	Coches antiguos remolcados por locomotoras modernas	Paisaje geográfico, tren de lujo	Compartida	Turístico	Operadora de trenes turísticos de lujo
Talylyn Railway	Gales, Gran Bretaña	12 km	Vapor, antiguos	Paisaje geográfico	Exclusiva	Turístico.	Organización sin fines de lucro
Darjeeling Himalaya	India	51 km	Diésel, modernos. Vapor en trenes especiales	Paisaje geográfico entorno cultural	Compartida	Mixto, y sólo turista	Empresa de transporte ferroviario de pasajeros
Trenonatura	Italia.	109 km	Vapor, antiguos. Diésel, antiguos	Paisaje geográfico entorno cultural	Exclusiva	Turístico	Organización sin fines de lucro
Sagano Scenic Railway	Japón	7,3 km	Diésel moderno	Paisaje geográfico	Exclusiva	Turístico	Empresa de transporte ferroviario de pasajeros
Tequila Express	México	40 km	Diésel, restaurados	Entorno cultural, paisaje geográfico	Compartida	Turístico	Organización local (Cámara de comercio)
Bernina Express	Suiza/Italia	61 km	Eléctrico, modernos. Vapor, antiguos	Paisaje geográfico instalaciones	Compartida	Turístico	Empresa de transporte ferroviario.

Fuente: Elaboración propia.

Referencias

Cornejo A. Juan y Cornejo T. Juan. "Historia del Ramal San Fernando a Pichilemu". <http://www.amigosdeltren.cl/historia-ferroviaria/historia-del-ramal-san-fernando-pichilemu> Consultado 27 de julio de 2012.

Hasegawa, Kazuhiko (2010). "Short Introduction to Sagano Scenic Railway", en Japan Railway & Transport Review No. 55, pp 24-25. East Japan Railway Culture Foundation, Tokio.

La Trochita: Plan para su reactivación.

<http://noticias.chubut.gov.ar/blog/2012/06/28/avanza-el-plan-de-reactivacion-de-la-trochita/>>

Brown, Steven J. "La Trochita": Sitio de Steven J. Brown.

<http://www.photosbystevenjbrown.com/sa/argentina.html>. Consultado 1 de agosto de 2012

Ortúzar, J de D. y Willumsen, L.G. (2001) *Modelling Transport*. Tercera Edición, John Wiley and Sons, Chichester.

Sernatur, (2008). *Glosario de Términos Técnicos Relacionados con la Actividad Turística Habitualmente Empleados en Chile*. Versión 1. Disponible en <http://www.sernatur.cl/documentos/Glosario+de+Turismo> Consultado 31 de agosto de 2012

Thomson, Ian (2003). *El Autofinanciamiento del Patrimonio Ferroviario: Dos Estudios*. Primera Edición, Reimpresión. Consejo de Monumentos Nacionales, Santiago.

Thomson, Ian (2007) *Los Trenes Turísticos de América Del Sur: Sus Raíces Y Crecimiento, Las Características Del Mercado Y Las Posibilidades De Financiamiento De Fuentes Externas*. Disponible en http://www.acpf.com.ar/memoria/mesas/10_Newman.pdf, consultado 20 de agosto de 2012.

resisiv
nerit ne





Viajar en tren

Turismo chileno con una visión
ferroviaria.

Carolina Casals Iglesias
Instituto del Patrimonio Turístico - IPT
Universidad Central de Chile

Marco Sandoval Ormazábal
Museo Ferroviario Quinta Normal
CORPDICYT

El sistema de transporte ferroviario estatal chileno jugó un importante rol hasta la década de 1970.

Nació como una empresa de alto contenido social, llamada a transportar productos a precios de costo, ser factor de integración a través de ramales poco rentables, incentivar la industria nacional y contribuir al desarrollo del país.

Resumen.

Hasta la aparición del ferrocarril, gran parte de los chilenos desconocían lo que eran los viajes y excursiones de turismo. Esta situación cambió radicalmente con la creación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado que dispuso de una completa organización para el desarrollo del turismo en Chile a través de la construcción de equipamiento hotelero, el diseño de publicidad turística y la creación de un sistema de comercialización para mercados turísticos nacionales e internacionales.

Estas acciones, fuertemente impulsadas entre los años 1930 y 1975, permitieron a los estratos sociales con menor poder adquisitivo acceder a destinos en el norte y sur del país, y constituyeron un modelo que propuso la configuración de localidades a través de una línea ferroviaria central y ramales longitudinales, que con una capacidad instalada, sirvieron de soporte al turismo. Si bien en este modelo no se evidencia la construcción de productos turísticos, lo realizado por Ferrocarriles del Estado representa una de las acciones más organizadas para abrir nuevos destinos y brindar una atención profesional a los pasajeros a través de una amplia oferta de servicios de turismo.

En 1979, tras el mandato de autofinanciamiento de la empresa y la competencia con otros sistemas de transportes

masivos, el ferrocarril adquirió un segundo plano en lo que respecta al traslado. A partir de esa fecha, el uso turístico de trenes es llevado a cabo por organizaciones sin fines de lucro, cuya motivación era la conservación patrimonial del equipamiento ferroviario. La operación de estas agrupaciones no respondía a los requerimientos de la industria turística; era más bien un servicio que apelaba a la nostalgia y al pasado ferroviario ligado a la época del vapor. Esta situación cambió radicalmente con la aparición de trenes operados por empresas turísticas, entre las que destacan el Tren del Vino y TransAtacama, orientadas preferentemente a mercados turísticos internacionales.

Ferrocarriles del Estado: un modelo turístico de construcción, difusión y comercialización de destinos turísticos.

Chile abordó tempranamente la construcción de líneas férreas con una extensa red desde Iquique hasta Puerto Montt, incluida la Isla de Chiloé, además de algunos ferrocarriles internacionales como el de Arica a La Paz (FCALP), el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) o el Trasandino por Juncal (FCTC).

El sistema de transporte ferroviario estatal chileno jugó un importante rol hasta la década de 1970. Nació como una empresa de alto contenido social¹, llamada a transportar productos a precios de costo, ser factor de integración a través de ramales poco rentables, incentivar la industria nacional y contribuir al desarrollo del país. Fue tal su importancia, que en 1912 llegó a constituirse como Ministerio de Ferrocarriles².

El ferrocarril facilitó, junto al desarrollo de las actividades productivas y la movilización de pasajeros, la incorporación efectiva al control del Estado de las actuales regiones de Arica-Parinacota, Tarapacá y Antofagasta en el norte y de la zona de la Frontera en el sur. El tren generó alrededor de las estaciones y paradas normales de las locomotoras a vapor, incipientes asentamientos humanos que posteriormente proliferaron hasta convertirse algunos en ciudades. De la misma forma, se potenció una importante industria en torno a las actividades ferroviarias, con la aparición de las primeras organizaciones obreras de carácter nacional³.

Era tal la euforia en los primeros años, que muchos no dudaban en creer en la afirmación “Hoy por hoy, sólo se trata de unir Tacna con Puerto Montt; puede que las generaciones futuras quieran llevar la línea hasta Punta Arenas” (Marín, 1916). De esta manera, el ferrocarril fue sindicado como uno de los pilares por el cual se lograría el desarrollo del país.

1 En enero de 1884 se crean los Ferrocarriles del Estado, destinada a cumplir un rol social.

2 En 1912, por Ley N° 2613, se creó el Ministerio de Ferrocarriles, el que se prolongó hasta 1923.

3 La Federación Obrera de Chile, FOCH, en la cual, los ferroviarios se constituyeron como una importante fuerza sindical. Hacia 1906, los ferroviarios eran 14.745, en 1908 sumaban 18.321 y en 1916 alcanzaban las 20.900 personas.

Para el logro de lo anterior, esta red debió ser operada por una gran cantidad de locomotoras, coches y vagones de carga, las cuales eran reparadas y mantenidas en maestranzas construidas en casi todo Chile.

Gran parte del desarrollo del turismo en Chile se explica por las acciones de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en el siglo XX. Las redes ferroviarias, con un total cercano a 4.500 kilómetros, se extendían desde el norte de Chile hasta la isla de Chiloé en el sur, y continuaban con un servicio marítimo que operaba hasta Magallanes. Ya no fue necesario ser un aventurero para viajar; en el ferrocarril, los chilenos se trasladaron en forma segura y confortable. Al respecto, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1941) declaraba:

El turismo no habría conseguido la densidad que hoy le vemos si no dispusiera del concurso ferroviario, cuyos trenes le prestan óptimos resultados. La afluencia de visitantes en la línea ascensional y las estadísticas oficiales hechas al respecto demuestran que su volumen ha superado ya todas las expectativas. Se comprenderá, entonces, la razón de ser de la permanente difusión que en bien del viajero y para provecho de la economía estatal y particular sostiene la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Además, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1945), consideraba al turismo como una posibilidad de crecimiento económico para el país:

El turismo puede dar a Chile entradas tan fabulosas como las que dio el salitre en su época de oro, esta industria bien orientada está llamada a entonar nuestra caja fiscal y a derramar sus beneficios sobre miles y miles de chilenos que podrán vivir del turismo.

Sus acciones reflejaban el espíritu de la empresa en dichos años, no tan sólo como medio de transporte de turistas sino además como un factor real de desarrollo local, equidad social e integración territorial. Aquella postura se expuso además en la Revista En Viaje, en cuyo artículo "Preparémonos para el turismo" se planteaba: "Tenemos que prepararnos materialmente y mentalmente para empezar a mover la palanca del turismo, a favor de nuestra economía, el conocimiento del país, sus hombres, su proceso, sus bellezas naturales y en pro del desarrollo". (Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 1972).

Fue tal el interés por fortalecer el rol del turismo en la economía nacional, que entre los años 1945 y 1950, la empresa ferroviaria elaboró un proyecto de ley que consideraba la creación de dos organismos turísticos: el Departamento de Turismo y la Junta Nacional de Turismo. El primero de ellos realizaría las mismas labores de la Sección de Turismo del Ministerio de Fomento⁴. En lo que respecta a la segunda

⁴ El año 1929, bajo la Ley N° 4.585, se creó la Sección de Turismo del Ministerio de Fomento. Sus atribuciones fueron la publicidad turística al interior y exterior del país, el fomento de la industria hotelera, la fiscalización de las empresas turísticas y la conservación de los destinos naturales y culturales. La Empresa de los Ferrocarriles del Estado financió parte de estas labores mediante la entrega de un porcentaje de la venta de boletos de pasajeros.

entidad, se proponía que fuese presidida por el Director General de Ferrocarriles del Estado y sus funciones se concentrarían en asistencia técnica y en un plan de inversión de fondos turísticos sometido a la aprobación del Presidente de la República. Adicionalmente, se incluía la creación de un Fondo General de Turismo proveniente de los impuestos estipulados en leyes anteriores, el establecimiento de juntas regionales y comités locales de turismo, la construcción de equipamiento e infraestructura turística, la creación de centros de formación, la organización de la promoción interna y externa, y la fiscalización de empresas de turismo, entre otras acciones. Este proyecto de ley nunca se aprobó y Ferrocarriles del Estado debió adecuarse a la legislación vigente (Benavente, 1952)⁵.

Hasta mediados de la década de 1950, el sistema ferroviario fue el medio de transporte que llegaba a la mayor parte de los atractivos turísticos del país. Lo anterior, sumado a una política de fomento a la inversión hotelera, una publicidad innovadora para la época y un sistema de comercialización efectivo, permitió la consolidación de destinos y la democratización del viaje turístico para los chilenos.

Establecimientos hoteleros: sustento del modelo turístico ferroviario.

Al aumentar la demanda turística, sobre todo en época estival, se requirió mejorar los servicios de alojamiento, alimentación y recreación a lo largo de la red. Lo anterior motivó a Ferrocarriles del Estado a diseñar un plan de inversión hotelera, hecho que representó la intervención más relevante de la empresa en materia de construcción de destinos turísticos.

En 1927, la empresa construyó el Casino de Peñuelas. En sus 18 hectáreas incluyó un club de regatas, canchas deportivas y amplios jardines. Años más tarde, este establecimiento se convirtió en el complejo más importante de la red norte.

Más al sur, la empresa participó en la Sociedad de Hoteles de la Cordillera (Horcorsa), encargada de la construcción del hotel en las riberas de la Laguna del Inca en Portillo. Su construcción y puesta en marcha requirió más recursos que los presupuestados por lo que se estableció un acuerdo económico entre la empresa ferroviaria, la Corfo y los privados. A pesar de los nuevos fondos, nuevamente se necesitó más recursos, lo que determinó el traspaso del hotel a Ferrocarriles del Estado y posteriormente a Corfo.

⁵ Paralelamente, otras entidades elaboraron proyectos de ley alternativos al presentado por la empresa ferroviaria. En este sentido, la Asociación Chilena de Hoteles, Restaurantes y Similares propuso la creación de una Corporación de Turismo de Chile, dirigida por una Junta Nacional financiada con fondos públicos y privados. Por otra parte, la Corporación de Fomento a la Producción (Corfo) propuso un proyecto de ley cuyo principal órgano rector sería el Departamento de Turismo de esta institución, asesorado por una Comisión de Turismo donde Ferrocarriles del Estado tendría una participación secundaria.

y ahora... feliz viaje!!!...

Cheque de Viaje fecha de venta *Marzo N.º 1945...*
Preferencia del Estado \$ 1000.- N.º 1-A
 Una vez verificada la conformidad de la siguiente forma: *Los Ferrocarriles del Estado*
 En cualquiera de sus oficinas pagadoras
Julio Espinosa S. pagada a la orden de *Maria Estela Espinosa M.*
 Mil pesos 00/100 (\$ 1000.00) moneda corriente
Julio Espinosa S.
Alm. Hoff
Esposito

pero, con... el Cheque de Viaje...
 MAYORES DETALLES, SOLICITELOS A LOS JEFEs DE ESTACION u OFIC DE INFORMACIONES
FERROCARRILES DEL ESTADO

Figura 3.1 Publicidad Turística de Ferrocarriles del Estado. Imagen Museo Ferroviario

El Hotel de Valdivia, inaugurado en 1938, se construyó con el apoyo de la Municipalidad, el Fisco y la empresa ferroviaria. El establecimiento estuvo siempre destinado al fracaso, debido en gran parte al temor de los particulares por las pérdidas que registraban los hoteles que pertenecían a la empresa ferroviaria. La Hostería de Pirihueico corrió la misma suerte, no obstante, su construcción fue un desafío turístico interesante por ser uno de los primeros centros de pesca deportiva en el país. Pirihueico, presentó serios problemas logísticos como la precariedad de las rutas de acceso, la escasez de electricidad y agua potable, y los altos costos de la alimentación de pasajeros. Por último la Hostería de Calafquén, cuya administración estuvo a cargo de la empresa ferroviaria, se utilizó ocasionalmente y generó más pérdidas que ganancias.

El modelo hotelero chileno, que hasta la fecha se caracterizaba por la construcción de hoteles pequeños con una arquitectura sencilla, tuvo un cambio significativo con los hoteles de Pucón y Puerto Varas, ambos construidos por Ferrocarriles del Estado.

El Hotel de Pucón se construyó frente a la playa del Lago Villarrica y fue abierto al público en diciembre de 1935. El ferrocarril no llegaba directamente al establecimiento, por lo que los turistas arribaban a la Estación Villarrica y desde allí tomaban góndolas Pullman operadas por Ferrocarriles del Estado. La concesión del establecimiento estaba a cargo del Sr. Egidio Bonfanti, empresario que administraba los coches comedor de la empresa, y posteriormente el Hotel de Puerto Varas⁶. Esta construcción contaba con 90 dormitorios, llegando a una capacidad de 150 pasajeros. Si bien el establecimiento destacaba por su magnitud, una de sus características era el uso de espacio público. La empresa adquirió los terrenos anexos al hotel, conocidos como La Península y equipó el recinto para la práctica de boga, velerismo, natación, tenis y golf.

Un año más tarde se inauguró el Hotel de Puerto Varas, que a diferencia del establecimiento de Pucón, se localizaba frente a la estación de Ferrocarriles, facilitando enormemente el acceso de los turistas a este centro. Este edificio de tres pisos tenía una capacidad de 214 camas. En la primera planta se distribuía un enorme comedor para 300 personas, locales comerciales, casino, biblioteca, salones de baile, oficinas administrativas y 20 habitaciones, mientras que la segunda y tercera planta contaba con 54 y 32 habitaciones respectivamente.

La Empresa también ayudó a mejorar la infraestructura turística cercana al Hotel de Puerto Varas. En 1942, inauguró un camino que recorría Ensenada, Petrohué y el Lago Todos Los Santos. También organizó, con apoyo de la empresa de transportes C.Heim Cas, un servicio de vapores entre Puerto Varas y Puerto Octay. Lo

⁶ Egidio Bonfanti fue uno de los grandes empresarios hoteleros del siglo pasado. El año 1938 constituyó una sociedad anónima hotelera llamada Organización Nacional Hotelera S. A. En un principio tenía la concesión de los coches comedor, el Hotel Pucón, el Hotel Puerto Varas, la Hostería Tejas Verdes y el restaurante del Puerto de Valparaíso. Luego incorporó el Hotel Pacífico, Hotel Arica, Hotel El Paso (Arica), Hostería Pica, Hostería Caldera, Hostería Kon Tiki (Pichidangui), Hotel Plaza (Talca), el Gran Hotel (Chillán), el City Hotel (Concepción) y el Hotel Pedro de Valdivia (Valdivia).

anterior responde a una política nacional de desarrollo turístico en la región, ya que paralelamente las autoridades locales crearon un parque cercano a la estación, y mejoraron los jardines costeros y el muelle de Puerto Varas. Todos estos adelantos convirtieron a Puerto Varas en una de las ciudades más bellas de la época, y al Hotel en el centro de reunión social de la región.

Adicionalmente, la empresa participó en asociaciones hoteleras creadas bajo el amparo de la Corfo. La primera de ellas fue la Sociedad de Hosterías de Chile, formada en 1941 con la finalidad de construir y explotar hoteles en el circuito turístico Panguipulli-Pirihueico - Calafquén-Neltume. Una segunda participación se materializó en la Sociedad Hoteles de Cordillera S.A (Horcorsa). Años más tarde, en 1944, colaboró con el Consorcio Hotelero de Chile S.A. que tenía como objetivo construir hoteles en el norte del país. Esta asociación, formada por la Corfo, la Caja Nacional de Ahorros, el Banco de Chile y la empresa ferroviaria, consideró la construcción de establecimientos de alojamiento en Iquique, Termas de Mamiña, Antofagasta, Copiapó, Vallenar, La Serena y Ovalle. El consorcio también administró los hoteles Prat de Iquique, Antofagasta, Francisco de Aguirre en La Serena, Portillo en Los Andes; las hosterías de Vicuña, Ovalle, Lanalhue, Pirihueico; y las Termas de Tolhuaca.

El plan de inversiones hoteleras de EFE se sustentaba en la relación directa entre los servicios de transportes y alojamiento, ya que ambos eran indispensables al momento de organizar un viaje turístico. Sin embargo, sus proyecciones en

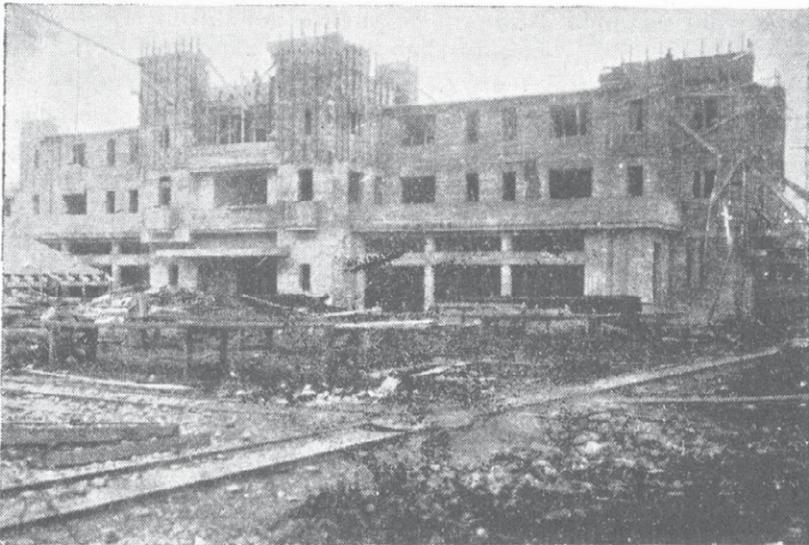


Figura 3.2. Construcción Hotel de Puerto Varas, año 1934. Imagen Museo Ferroviario.

volúmenes de pasajeros no fueron suficientes para mantener el negocio, y ante las continuas pérdidas económicas, muchos de sus hoteles fueron traspasados a administraciones privadas.

La construcción del imaginario turístico en Chile: La revista En Viaje y la Guía del Veraneante.

La Sección de Propaganda y Turismo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, realizó una intensa labor de promoción turística a través de la edición de revistas y guías de viajes. Este material de difusión, preparado en sus Talleres Gráficos, entregaba datos prácticos para el desplazamiento, destinos y servicios turísticos. A través de dicha información, la empresa proyectaba la imagen de un país turístico seguro y moderno, con atractivos naturales y culturales únicos en América Latina.

El material de difusión de Ferrocarriles del Estado fue variado y permanente. Destacó de este trabajo la Revista En Viaje, la Guía del Veraneante y las guías de turismo para nichos de mercado.

La Revista En Viaje, fue editada entre 1933 y julio de 1973 y tuvo como primer director a don Domingo Oyarzún (1933-1938). Esta publicación impuso un estilo nuevo, ameno, pero no por ello menos serio. Gran parte de su trabajo pretendía promover el turismo en Chile a través del uso del ferrocarril como medio de transporte. También fue difundida internacionalmente a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Sus ediciones mensuales tenían como finalidad entretener al pasajero durante su viaje en tren, con lecturas periodísticas, narraciones literarias, descripciones de destinos turísticos y una sección de juegos para los niños. La publicación, que era repartida en los vagones de la empresa, inicialmente fue gratuita, pero tras el interés logrado, la empresa decidió cobrar una módica cantidad de dinero por este servicio; que a un año del primer número ya había alcanzado el tiraje de 20 mil ejemplares.

La Revista en Viaje, fiel a su objetivo de incentivar a los chilenos a viajar, invitó a sus lectores a participar en concursos fotográficos, literarios y de diseños de portadas. En el año 1933 los premios en estas tres categorías consistieron en boletos de turismo para los tramos Santiago-Puerto Montt, Concepción-Valparaíso y Concepción-Puerto Montt, los que podían ser reemplazados por un pasaje colectivo para dos adultos y un niño.

La Revista En Viaje no sólo pretendió dar a conocer los servicios entregados por Ferrocarriles del Estado; sus aspiraciones eran más ambiciosas. Ya en su primer número, se manifiesta que la revista era parte de la modernización de los servicios ferroviarios "...dando regocijo para su espíritu por medio de la lectura chispeante, amena e instructiva que haga más insensible la ausencia de la familia o la distancia por recorrer".

En Viaje

REVISTA MENSUAL DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO - CHILE

(EL MAXIMO DE LECTURA, POR EL MINIMO DE PRECIO)



El hecho culminante del mes de agosto lo constituyó la celebración del natalicio de Bernardo O'Higgins, acontecimiento que dió oportunidad para que se realizaran batallas de las en homenaje a la figura máxima de nuestra historia patria.

SEPTIEMBRE DE 1940

Edición N.º 83

Precio: \$ 1.00

Figura 3.3. Portada Revista En Viaje, septiembre de 1940. Imagen Museo Ferroviario.

En los años cincuenta destacó la participación de diversos escritores chilenos en la revista como Luis Durand, Oreste Plath, Antonio Acevedo Hernández, Poli Délano, Enrique Lihn, Gonzalo Millán y Jorge Tellier entre otros, que encontraron en esta publicación un interesante medio de difusión de sus trabajos⁷.

Adicionalmente, la empresa editó entre las décadas de 1930 y 1960 la Guía del Veraneante, material con información turística para organizar las vacaciones de los pasajeros del tren en destinos nacionales:

Muchos lectores recordarán, que bajo el nombre de “Guía del Veraneante”, esta publicación llegó a ser anualmente tan imprescindible en los hogares chilenos como el calendario de la muralla. Y a través de ella, los usuarios conocieron los servicios, políticas tarifarias y el sistema de fomento al turismo impulsado por Ferrocarriles, así como sus acciones, hoy casi olvidadas. (Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 1983).

Fue tal su éxito, que para el año 1942 alcanzó un tiraje de 50.000 ejemplares que se distribuyeron en Chile y en el extranjero. Cada año, la guía incluía una descripción de destinos, fotografías, mapas, tarifas de servicios turísticos y datos prácticos como la obtención de pases internacionales, documentos sanitarios y trámites aduaneros para ingresar al país, etc. Asimismo, la guía disponía de innovaciones de tipo práctico, como la separación por temas de interés (gastronomía, termas, pesca, etc.) y los mapas por área turística⁸.

La Sección de Propaganda y Turismo editó otro tipo de material con el objetivo de llegar a nichos de mercado más especializados. La Guía Termas de Chile fue un suplemento especial que incluía referencias a la historia de la práctica termal, vías de acceso, y a la calidad y propiedades de sus aguas. La Guía de la Pesca era un material trilingüe (español, francés e inglés) que detallaba los mejores ríos y lagunas para esta práctica. Finalmente, la Guía del Esquí, editada en español e inglés, entregó una gran cantidad de datos de acceso y movilización, como también información sobre el equipamiento turístico y deportivo de los centros invernales.

La red ferroviaria y la articulación de destinos turísticos chilenos.

Convertida en la sede del turismo nacional y para muchos la Suiza de América Latina, la Región de los Lagos se transformó en el modelo turístico más importante del país y con mayor proyección en mercados internacionales debido a la diversidad y cantidad de recursos naturales, el volumen creciente de visitantes y sus opciones de complementariedad con la zona central. De esta manera, el sur de Chile constituía una opción de desarrollo turístico a la europea, para algunos simi-

⁷ En 1995 se publicó un índice general de la revista a cargo de la Dibam que actualmente se puede revisar on-line en www.memoriachilena.cl.

⁸ La Guía del Veraneante tuvo una versión más económica llamada *A través de Chile*, con información resumida y un formato de bolsillo.

LEA Y SUBSCRIBASE
A LA REVISTA

En Viaje

QUE EDITAN MENSUALMENTE LOS
FERROCARRILES DEL ESTADO



\$ 22.00 AL AÑO, MAS
FRANQUEO

Díritase a la Sección Propaganda y Turismo,
Estación Mapocho, Casilla 9092. Teléf. 61942
SANTIAGO DE CHILE

FERROCARRILES DEL ESTADO



Figura 3.4. Publicidad turística Revista En Viaje. Imagen Museo Ferroviario.

lar a Suiza, donde el sistema ferroviario había organizado el traslado de pasajeros, la difusión paisajística y la construcción de hoteles (Booth, 2008).

Si bien los esfuerzos de la empresa se enfocaron principalmente en el desarrollo turístico de Pucón y Puerto Varas, es relevante destacar el interés por incorporar los destinos al sur del Seno de Reloncaví. En el año 1939, el Gobierno de Pedro Aguirre Cerda entregó a la empresa ferroviaria el transporte marítimo entre Valparaíso y Punta Arenas. El servicio contaba con una flota de ocho naves y oficinas comerciales en Valparaíso, Santiago, Puerto Montt, Puerto Aysén y Punta Arenas. La nave Trinidad realizaba viajes de turismo desde el 15 de diciembre hasta el 15 de marzo, con una frecuencia semanal y una capacidad de 104 pasajeros (74 en primera y 30 en tercera clase). La nave estaba equipada con camarotes independientes, salones de baile, bares y cubiertas panorámicas para observar y fotografiar la naturaleza de los canales. El servicio de la nave Trinidad se iniciaba en la Estación Ferroviaria de Puerto Montt, donde los pasajeros abordaban buses especiales y eran llevados al puerto. Una vez a bordo de la nave, la primera parada era Castro, desde donde se atravesaba el Golfo de Corcovado para llegar hasta Puerto Aysén. Finalmente, se arribaba a la Laguna San Rafael en un viaje que duraba seis días.

En lo que respecta a los balnearios costeros y de acuerdo a Vasallo (1943), es posible afirmar que Ferrocarriles del Estado influyó directamente en el crecimiento de playas de la zona centro. Todos los fines de semana, salían desde Santiago los famosos trenes excursionistas hacia Cartagena, Viña del Mar, San Antonio y Llo-Lleo. Este servicio, que en sus inicios consideró trenes de primera y tercera clase, con el tiempo solamente operó coches de esta última categoría, lo que determinó el crecimiento de estos balnearios y el tipo de demanda que los visitaba. También se dispuso de trenes excursionistas en los balnearios del sur como Dichato, Penco, San Vicente, Constitución y Carahue.

En un principio, el norte de Chile, la antítesis de la Suiza de América Latina, era omitido por la empresa ferroviaria en sus publicaciones turísticas, por no contar con las comodidades del turismo moderno ni con puntos de interés para los visitantes (Booth, 2008). Esta situación se modificó con los años, ya que la empresa inició una intensa campaña para cambiar los hábitos turísticos de los chilenos, que motivaba a vacacionar en el norte durante los meses de invierno. De esta manera, organizó una serie de programas turísticos que incluyeron traslado y alojamiento en Arica, Iquique, Antofagasta y La Serena.

Ferrocarriles del Estado también promovió destinos para segmentos más especializados como la nieve, las termas y la pesca. En este sentido, la empresa organizó excursiones a Portillo, uno de los principales centros de esquí del país; se partía en ferrocarril desde Santiago o Valparaíso hasta Los Andes, ciudad donde se hacía el transbordo con el Ferrocarril Transandino que recorría los 63 kilómetros que separaban Los Andes con este centro invernal. Cuando se designó a Chile como

SE HALLA

EN VENTA



CONTIENE, COMO SIEMPRE, COMPLETAS REFERENCIAS ACERCA DE BALNEARIOS, TERMAS, SITIOS DE PESCA, CANCHAS DE SKI, ITINERARIOS, TARIFAS DE HOTELES, SIETE MAPAS EN COLORES, DE TODO EL PAIS, ETC.

PRECIO: \$ 5.00

PIDALO

EN LAS OFICINAS DE INFORMACIONES, ESTACIONES, TRENES, NAVES DEL SERVICIO MARITIMO DE LOS

FERROCARRILES DEL ESTADO

Figura 3.5. Publicidad Guía del Veraneante. Imagen Museo Ferroviario.

la sede oficial del Campeonato Mundial de Ski en 1966, Ferrocarriles invirtió una gran cantidad de dinero para habilitar la estación con nuevas oficinas comerciales, salas de espera, boleterías y baños, como también implementar el equipo ferroviario con vagones y coches especiales⁹. Más al sur, la presencia de Ferrocarriles facilitó el acceso a las canchas de Chillán, el Llaima y Villarrica, a través de la combinación de los servicios de ferrocarril, automóvil, caballo o góndola, según cada destino.

En lo que corresponde al turismo termal, la empresa defendía la excelente calidad terapéutica y la gran belleza paisajística de estos recintos, que tras la incorporación de establecimientos de mayor envergadura como Cauquenes, Panimávida y Chillán, se transformaron en un destino de viaje apetecido por los turistas nacionales. Ferrocarriles del Estado facilitó el acceso a las termas a través de una serie de estaciones, distantes a pocos kilómetros de recintos termales tales como El Soco, Jahuel, Colina, Cauquenes, Tanhuao (Curtiduría), Catillo (Parral), Chillán, Panguín (Pucón) y Puyehue (Osorno). Según Yáñez (1991), el ferrocarril fue de vital importancia para el traslado de visitantes a las termas de Tolhuaca, Manzanar y Río Blanco en Curacautín, como también hacia las Termas de Chillán, sector que contó con un ramal hasta el año 1959.

La empresa también enfocó sus acciones al desarrollo de la pesca deportiva. En la zona sur se encontraban los mejores sitios de pesca fluvial y lacustre, muchos de ellos conectados por el ferrocarril. Desde la estación de Curacautín era posible llegar a Tolhuaca y río Blanco, sitios famosos por sus truchas. Para llegar al río Cautín los pasajeros paraban en la estación Rari- Ruca, mientras que para el río Toltén en la estación de Pitrufquén. En Pucón, el hotel de Ferrocarriles contaba con todos los implementos para practicar este deporte en el río Trancura y los lagos Villarrica y Caburga. Más al sur, la estación de La Unión facilitaba el acceso para llegar a los ríos Bueno, Nilahue y Riñinahue.

Un aspecto relevante en la construcción de destinos turísticos impulsada por Ferrocarriles del Estado, fue la constante preocupación por la concientización turística tanto para la protección de los recursos naturales y culturales, como para la atención de los turistas. En el año 1945, impulsó una campaña dedicada a conservar el paisaje y a evitar los incendios forestales. En el año 1958, solicitó a las autoridades la formación de guardabosques y la aplicación de castigos más severos para las personas que destruyeran la naturaleza. En 1963, elogió el proyecto de ley que prohibía la tala de árboles hasta 100 metros desde la carretera, las orillas de ríos y lagos. Seis años más tarde apoyó la educación en zonas protegidas para que los turistas respetaran los bosques del país. Otras campañas de concientización turística impulsadas por la empresa correspondieron al fomento de las artesanías locales para su venta en el extranjero, la conservación de monumentos históricos, la valorización del vino como atracción turística y la apertura de nuevos destinos como Isla de Pascua y la Antártida.

⁹ Una ambulancia carril, 18 coches de acero con una capacidad de 76 pasajeros cada uno, tres automotores, un acoplado para 56 personas, tres coches dormitorios y cinco locomotoras eléctricas, entre otros equipos.

Respecto a las campañas de concientización de atención al turista, Ferrocarriles del Estado evidenció los constantes abusos cometidos por los comerciantes, principalmente en el cobro de tarifas excesivas a los extranjeros. Fueron tantas las irregularidades detectadas, que la empresa solicitó la acción del Comisariato de Precios para que interviniera y fiscalizara las tarifas de los servicios turísticos, y al mismo tiempo obligara a colocar una lista de precios en la entrada de cada establecimiento.

Comercialización turística con una mirada ferroviaria.

En términos operativos, la comercialización turística de la empresa ferroviaria se organizó en las áreas de entrega de información, venta de boletos y la creación de facilidades para el viajero.

En lo que corresponde al área de información turística, Ferrocarriles del Estado instaló oficinas abiertas al público nacional e internacional. La primera fue inaugurada el año 1918 en la Galería Alessandri de la ciudad de Santiago. Con el tiempo, las oficinas se distribuyeron a lo largo de la red ferroviaria y debido a la gran aceptación del público, fueron separadas del Servicio de Reembolsos y Equipajes. Entre sus funciones más importantes destacó la venta de pasajes, la entrega de información de servicios y destinos, la realización de reservas hoteleras y la post-venta principalmente gestión de reclamos y devoluciones. Las oficinas, que eran la cara visible de la empresa a los pasajeros, prestaban un servicio gratuito, abiertas incluso los días festivos. Estaban bien abastecidas de folletería e incluso llegaron a organizar excursiones turísticas, como fue el caso de la oficina de Puerto Varas¹⁰.

Con la finalidad de brindar una atención comercial más organizada a sus clientes, inauguró en 1970 la agencia FERROTUR S.A., donde Ferrocarriles era propietaria del 51% . La organización brindó servicios a más de 700 mil personas e instaló oficinas en las ciudades más importantes de Chile con la finalidad de planificar y organizar viajes durante la temporada baja, y así rentabilizar las inversiones realizadas y obtener tarifas reducidas en los servicios turísticos. La oferta de FERROTUR era diversa, abarcaba desde giras de estudio, congresos, lunas de miel hasta torneos deportivos. Para la venta de sus productos, diseñó un sistema de pago con talonarios especiales que hacían a la vez de cheque viajero. También concedió créditos de viaje con plazos de hasta diez meses según el monto y tipo de servicio a realizar.

En lo que corresponde a la tarificación turística, hacia 1930, Ferrocarriles del Estado inició un programa de tarifas económicas con el objeto de promover los viajes y excursiones, especialmente en los segmentos sociales medios y bajos. Para esto organizó un sistema de boletos y abonos turísticos, que se ofrecían principal-

¹⁰ Cabe destacar que la Empresa subvencionó con dinero y materiales publicitarios a diferentes municipalidades para que organizaran oficinas de informaciones y mejoraran la atención a turistas.

mente en verano en tramos nacionales e internacionales. Es importante destacar que como una manera de evitar complicaciones y molestias a los pasajeros, la empresa acordó con las autoridades asumir el impuesto al turismo en cada boleto vendido¹¹.

De esta manera, se dispuso de boletos de ida y vuelta para el fin de semana a precios rebajados, cuya duración de uso era de tres días y podían ser utilizados solamente de sábado a lunes entre Santiago-Papudo, Alameda-Rancagua, Rancagua-Cartagena, Rengo-Pichilemu, San Fernando-Pichilemu y Talca-Constitución.

Para los períodos de movilización extraordinaria (fiestas religiosas, eventos deportivos, exposiciones, etc.), se crearon los boletos de atracción, excursión o turismo cuyo valor era fijado en cada viaje. En este sentido, la empresa distribuía los trenes cuando la demanda superaba el número de asientos establecidos, y ofrecía nuevos cupos dos días antes del viaje. Este servicio también podía ser solicitado durante todo el año a excepción de Semana Santa, Fiestas Patrias y la temporada de verano, por instituciones o particulares previo pago de un depósito o garantía¹². (Ferrocarriles del Estado, 1941).

Los boletos para trenes de excursión en días festivos eran válidos solamente el día de su venta y en los trenes de turismo que corrían en períodos de gran flujo de pasajeros hacia el litoral central. Adicionalmente, la empresa motivó la compra de boletos en días no festivos, de manera de incentivar el traslado durante el resto de la semana y así evitar aglomeraciones.

En la Red Sur, los recorridos con boletos de turismo para el verano consideraban los tramos Santiago-Puerto Montt, Santiago-Talcahuano, Valparaíso-Puerto Montt, Talcahuano-Valparaíso y Talcahuano-Puerto Montt. El viaje debía ser continuo, con una vigencia de un mes, plazo prorrogable previo pago de una tasa accesoria. En este boleto de turismo era obligatorio colocar la fotografía del pasajero, número de identificación y los datos de la oficina emisora. La empresa autorizaba su venta durante el año a grupos de más de 30 turistas, y desde el año 1934 los boletos incluyeron tarifas especiales para el transporte de automóviles.

En invierno se dispuso de boletos de excursión a Portillo y Río Blanco que combinaban con el Ferrocarril Trasandino. Algunos tickets incluyeron programas de nueve días en el Hotel Portillo, con traslado, alojamientos y comidas.

Adicionalmente entre mayo y agosto, las estaciones de la Red Sur vendían boletos de turismo para viajar a la costa y a la zona central. Estos boletos, creados para dinamizar los flujos de turistas desde la zona sur a los balnearios y ciudades del centro del país, tenían una vigencia de 30 días, prorrogables hasta un mes adicional, previo pago de una cierta cantidad de dinero.

11 El impuesto al turismo fue creado el año 1933 bajo la ley N°5.175., que estableció que todos los boletos de Ferrocarriles del Estado debían pagar 2% sobre el precio de los pasajes. Los boletos inferiores a 2 pesos y los de tercera clase quedaron exentos de este impuesto.

12 Se exigía un depósito con tres días de anticipación, equivalente a \$10.000, 00 pesos por kilómetro de recorrido total (ida y vuelta) con un mínimo de \$1.000,00.

Respecto a la comercialización por segmentos, la empresa organizó ofertas para viajes individuales, familias y grupos. El abono personal de turismo era válido durante 18 días para recorridos de primera clase e incluía dos áreas de viaje: Valparaíso-Cabildo–Puerto Montt, y los ramales de la Red Sur (incluyendo Ancud-Castro). Además permitía viajes en trenes expresos sin pago previo.

Los boletos de familia o grupo consistían en pasajes para tres personas que se desplazaban en el mismo tren y clase, con un recorrido mínimo de 100 kilómetros (ida y regreso). Se vendían en sistemas de cupones y tenían un plazo máximo de uso de 105 días con un orden de paradas preestablecidas. La empresa ofrecía descuentos según la clase y el kilometraje utilizado. A modo de ejemplo, se descontaba un 15% en servicios de tercera clase cuando los viajes superaban los 800 kilómetros (ida y regreso).

Para grupos, la empresa diseñó un sistema de boletos para corporaciones, incluyendo a clubes deportivos, congregaciones religiosas, colegios y grupos de scouts. Para adquirir este tipo de boletos, se debía reunir un mínimo de diez pasajeros que ocuparan los servicios en tramos superiores a 30 kilómetros. Estos boletos, que podían ser utilizados tanto por viajeros nacionales como extranjeros (presentando un documento que acreditara su condición), resultaron ser una opción muy económica, y alcanzaban rebajas incluso de un 50% en grupos de viajes de estudio. En invierno, pensando en los amantes del deporte blanco, la empresa dispuso boletos para el Llaima, Villarrica, Osorno y Puyehue con validez de 18 días y rebajas de hasta 50% respecto al precio normal. Este servicio se ofreció a las Asociaciones de Esquí reconocidas por la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Finalmente, la empresa también dispuso de boletos para colonias veraniegas escolares. Las instituciones de beneficencia podían acogerse a las rebajas en tarifas de ida y regreso, modalidad que también podía ser utilizada por sindicatos y grupos de obreros.

Con la finalidad de brindar facilidades a sus pasajeros, la empresa ofreció boletos combinados que incluían tarifas rebajadas en hoteles y transportes. El más conocido ofrecía un 25% de descuento en un programa de seis días en el Hotel de Puerto Varas.

Además diseñó boletos internacionales con el objetivo de incentivar los viajes a distintos países latinoamericanos utilizando el ferrocarril. El boleto de turismo de invierno para excursiones a la República Argentina, emitido entre mayo y octubre, solamente estaba disponible en primera clase, con inicio en Mapocho o Valparaíso y combinación en Los Andes con el Ferrocarril Transandino. Los boletos tenían una rebaja de 35% cuando eran organizadas por empresas de turismo chilenas autorizadas por el Departamento de Transporte de Ferrocarriles del Estado. Su validez era de 90 días, plazo que se podía extender hasta en un mes. En verano, el boleto se vendía entre diciembre y abril, y a diferencia del boleto de invierno, no aceptaba ningún tipo de cambio en el tramo de regreso. Asimismo, se dispuso de una rebaja para viajes circulares internacionales de turismo, con hasta un 25%

para pasajes de primera clase de empresas de turismo (Expreso Villalonga, Turavión y Exprinter) o compañías ferroviarias. El viaje debía tener un trayecto circular, que podía comenzar en Chile o en frontera (F.C. Trasandino) y terminar en Osorno o Puerto Varas. Si se deseaba continuar a Valparaíso, se debía extender otro cupón de viaje. Para los turistas extranjeros, o para cualquier persona que adquiriera su boleto en Punta Arenas o en los Vapores de la empresa, se ofrecía un boleto de turismo desde Puerto Montt a Valparaíso. Finalmente, en el año 1964 se creó un boleto internacional de primera clase llamado Amerailpass, para viajar en todos los ferrocarriles asociados a la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) como eran Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, en un período no mayor de tres meses. El boleto se vendía en agencias autorizadas y en sucursales de las empresas ferroviarias desde USD 50 a USD 90, de acuerdo a la cantidad de días y trayectos realizados.

La empresa también diseñó una serie de servicios adicionales para el turista, entre los que destacó el Cheque de Viajes y el sistema de turismo a plazo. El año 1942, la empresa dispuso de Cheques de Viajes como una manera de ofrecer a sus pasajeros mayores facilidades y seguridad durante sus vacaciones. Estos documentos representaron un gran avance turístico para la época, ya que se evitó que los pasajeros llevaran consigo grandes sumas de dinero, y disminuyó robos y pérdidas durante sus vacaciones. Los cheques eran documentos valorados, con billetes de \$200,00 y \$500,00 pesos, que se organizaban en libretas de \$1.000,00, \$2.000,00 y \$5.000,00. Años más tarde esos montos se modificaron desde \$500,00 a \$5.000,00, en libretos desde \$5.000,00 a \$50.000, 00 pesos. Los cheques se vendían en las oficinas de información de ferrocarriles, el Casino de Viña del Mar, los hoteles de Pucón y Puerto Varas y en algunas agencias de viajes. Los usuarios podían cambiar estos documentos en la red de oficinas de la empresa (centros de información, estaciones, agencias de servicio marítimo) como también a bordo del tren y en los hoteles administrados por Bonfanti.

Adicionalmente, como una manera de fomentar el turismo interno, la empresa creó el año 1949 un sistema de turismo a plazo enfocado a particulares y agrupaciones sociales, preferentemente empleados fiscales. Esta modalidad consistía en bonos con derecho a viaje, alimentación y alojamiento que se entregaban al interesado, que pagaba en cuotas mensuales en condiciones y facilidades pre-establecidas. Este sistema es considerado como uno de los primeros accesos a crédito turístico del país (Apara, 1951).

Con las medidas adoptadas, sobre todo el completo sistema de boletos y descuentos turísticos, la empresa se convirtió en el medio de transporte más solicitado por los chilenos para viajar en verano, lo que hizo necesario adelantos en el equipo rodante.

Hacia la década de 1920, Ferrocarriles del Estado había iniciado un importante proceso de modernización de sus servicios entre Valparaíso y Santiago. Este mejoramiento tenía como eje la electrificación de la línea y el reemplazo de coches de pasajeros de madera a metálicos, fabricados mayoritariamente por Linke Hofmann en Alemania, con diseño basado en los modelos norteamericanos. Con esto, el equipo de primera clase aumentaría su longitud; de los 17,92 m. de los antiguos coches de madera, se pasó a los 22,42 (entre enganches) de los nuevos de acero, lo que permitió aumentar de 60 a 80 el número de asientos de los coches. Pero debido a la crisis mundial del año 1929 la empresa se vio imposibilitada de comprar nuevo material rodante, por lo cual y a fin de procurar una mejor atención del público, se hizo necesario aumentar la dotación de coches comedores en la Red Sur.

En vista de la dificultad para adquirirlos en el extranjero y su excesivo costo, se resolvió transformar en comedores tres de los coches de primera clase de acero. Estas transformaciones fueron abordadas por la Maestranza de Barón en Valparaíso, las que dejaron conforme a las autoridades y público, por lo que se autorizó en 1934 la transformación a comedores de otros tres coches de acero de primera con la firme intención de ir suprimiendo los antiguos coches comedores de madera. Estas transformaciones ya habían sido autorizadas hacia 1924, pero sólo a dos coches de primera clase, en vez de los cinco que el proyecto original contemplaba. Los coches comedores con un completo servicio de comidas, representaron una mejora en el viaje turístico, ya que con ello el trayecto fue continuo y se disminuyó el tiempo del recorrido¹³. La administración de los coches comedor estuvo a cargo de la Organización Hotelera Bonfanti, siendo reemplazada el año 1970 por la cooperativa COTSETUR.

Una vez que el número de vagones se incrementó en los años treinta, su uso se hizo extensivo a toda la Red Central de Ferrocarriles desde Valparaíso hasta Puerto Montt. Los pedidos posteriores consideraron la compra de dormitorios, salones y comedores. Junto a estos coches alemanes, Ferrocarriles ordenó la compra de 15 coches de acero de primera clase, en general de iguales características a la Bethlehem Steel Export Company, los que fueron recibidos en diciembre de 1934. En 1935 se solicitó una última partida. Para ello Linke Hofmann proveyó seis coches dormitorio y la empresa alemana M.A.N. otra partida de 15 de 1ª clase, que venían equipados con ventiladores interiores, asientos tapizados en cuero rojo, trabajados en madera de caoba y conservaban las líneas generales del diseño inicial.

El pasajero podía optar a diferentes tipos de servicio. Los coches salón fueron de madera, hasta que EFE decidió comprar tres metálicos en la década de 1930 (Z-10 a Z-12) para la 1ª Zona, entre Valparaíso y Santiago. Contaban con asientos tipo sillón con capacidad de girar, ventanas panorámicas y un amplio espacio interior para 44 pasajeros. Uno de ellos tenía dos departamentos para seis personas

¹³ Los tramos que no contaban con coches comedor tuvieron un sistema de buffets de refrescos y sándwiches.

cada uno, ubicados en ambos extremos, factor que aumentaba su exclusividad. Posteriormente, en la década de 1950 (y 1960), llegaron nuevos coches, los cuales fueron denominados salones largos, y a diferencia de los de primera clase, tenían asientos individuales, reclinables y con la capacidad de girarse según el sentido del viaje al igual que los coches de primera clase de los años 20. Este equipo traía aire acondicionado, ventanas panorámicas y de doble vidrio, con persiana entre ellos. En tanto, los coches dormitorio estaban basados en los típicos carros americanos, rediseñados en Chile por Ferrocarriles del Estado y construidos en Alemania. Este tipo de equipo fue uno de los más lujosos, pasando por diversas transformaciones. De fábrica fueron construidos totalmente en acero con revestimiento exterior del mismo material. El techo, paredes y piso, estaban aislados contra el paso o pérdida de temperaturas. El coche estaba dividido interiormente en dos grandes sectores comunicados por un pasillo. Una de las áreas poseía 12 camas tipo literas (una alta y la otra baja), protegidas por gruesas cortinas, mientras que la segunda sección contaba con cuatro departamentos de dos camas, con lavamanos, y un ancho máximo de 1,40 metros. Al igual que el resto de los coches de este tipo, contaban originalmente con calefacción a vapor, WC, ducha con agua caliente, atención de un camarero y todos los servicios necesarios para hacer de este viaje una experiencia placentera.

La incorporación en 1940 de los Flecha Sur representó un adelanto importante para la época por su comodidad, rapidez y puntualidad. Cada automotor estaba formado por tres coches articulados entre sí, alcanzando 65 metros de largo. En el primero de ellos se ubicaba la cabina de comando, la caldera de calefacción, la sala de equipajes, el departamento de correos, la cocina, un bar para 15 pasajeros (cinco en el bar y diez en mesas), un clóset para maletas y baños para damas y caballeros; en el segundo se distribuían dos departamentos para 36 pasajeros cada uno. Un tercer coche tenía capacidad para 52 personas, dos clósets para maletas, la sala de máquinas, la cabina de comando y baños. Todos los coches tenían asientos dobles, giratorios y mesas plegables.

Adicionalmente a las mejoras en el equipo rodante, se incluyeron cambios en el servicio de atención de pasajeros a bordo de los trenes. En cada estación trabajaban los jefes de estación, telegrafistas, boleteros y portaequipajes. A bordo de los trenes era posible encontrar camareros para la atención individual de los pasajeros, y garzones a cargo del comedor y bar. Desde el año 1966, se incorporaron las ferroazafatas, auxiliares que en los trayectos Los Andes-Portillo y Santiago-Valparaíso, se encargaban de proporcionar información sobre los horarios de salidas, cambio de monedas y los atractivos turísticos. Este nuevo sistema de atención aumentó considerablemente la demanda y las ferroazafatas eran consideradas como “un excelente motivo para preferir los servicios del automotor chileno”. (Ferrocarriles del Estado, 1974).

El proyecto de turismo social de Ferrocarriles del Estado.

Los primeros antecedentes asociados a la vocación de turismo social de la empresa ferroviaria datan de fines del siglo XIX, cuando el Club del Gimnasio Alemán solicitó un tren especial de nueve carros para un viaje a Viña del Mar. La empresa accedió a tal petición y se rebajaron las tarifas como una manera de fomentar los viajes sociales. (Ferrocarriles del Estado, 1888).

A principios del siglo XX, la empresa organizó una serie de excursiones sociales al litoral central, en las que participaban sus funcionarios y trabajadores. Las visitas eran por el día y generalmente durante los fines de semana. También se organizaron excursiones a la cordillera desde Puente Alto hasta la Estación El Volcán. Pese a la organización de estos paseos, no se evidencia en esos años un programa de turismo social establecido; las acciones tuvieron un carácter moralista y de educación social. A modo de ejemplo, para algunas excursiones se exigía como único requisito el estado civil del trabajador, lo que privilegiaba a matrimonios legalmente constituidos por sobre los solteros y convivientes¹⁴. También se enfatizó en la prohibición del consumo de alcohol y todo tipo de desórdenes durante las excursiones, que en caso de ocurrir se amonestaban con la imposibilidad de pedir nuevamente este beneficio¹⁵.

A partir de 1940, Ferrocarriles del Estado promovió un conjunto de políticas sociales con el objeto de brindar la posibilidad de vacaciones a segmentos de escasos recursos. Los viajes, que tenían un carácter colectivo y permitían tarifas más económicas en transportes, alimentación y alojamiento, fueron una respuesta lógica al concepto de bienestar e igualdad desarrollado en esos años¹⁶.

Las colonias veraniegas fueron una de las acciones más representativas del turismo social de la empresa. Éstas movilizaron a una gran cantidad de niños, y se transformaron en un modelo de gestión para otras instituciones sociales¹⁷. El principal objetivo de estas colonias era brindar a los niños unos días de recreación y esparcimiento por medio de juegos y excursiones, y entregarles educación y alimentación adecuada. La Sección de Personal y Bienestar de la empresa estaba encargada de seleccionar a los niños, coordinar las actividades y vigilar el buen funcionamiento de los recintos de veraneo, localizados en Caldera, Ovalle, El Palqui, Quillota, Los Vilos, Pichidangui, Papudo, San José de Maipo, Lirquén, Lipangue, Tomé, Pucón y Dichato.

Con la Unidad Popular el enfoque social de las excursiones se profundizó; se

14 La Dirección General patrocinó diversas excursiones a Cartagena en trenes especiales para el personal y sus familias legalmente constituidas, a modo preliminar para la campaña pro-constitución legal de la familia. (Ferrocarriles del Estado, 1927).

15 La Empresa al otorgar este beneficio exige a los empleados y miembros de sus familias el mayor orden y compostura durante el viaje, y sancionará al empleado por faltas que éste o miembros de su familia cometan en el tren. Sancionará especialmente la ebriedad, los desórdenes, el desconocimiento de la autoridad del conductor o de los inspectores, el deterioro y desaseo de los coches. (Ferrocarriles del Estado, 1941).

16 Es importante señalar que estas iniciativas promovieron la igualdad del tiempo libre, pero fueron acciones que beneficiaron antes a los estratos altos que a las clases más pobres.

17 El año 1933 participaron 90 niños en estos programas. En el año 1969 esta cifra aumentó a 1.611 estudiantes.

trasladó a miles de chilenos a los balnearios populares, se organizaron caravanas sociales y se construyó una serie de alojamientos turísticos sociales en la costa central para estadías de máximo 15 días por grupo.

Para la empresa ferroviaria, el turismo era un factor de equilibrio social que fortalecía el bienestar individual y colectivo de toda la sociedad, indistintamente de su nivel de ingresos. Si bien la empresa orientó estos viajes con un sentido social, es importante destacar que también sirvieron para reordenar los flujos de demanda de los pasajeros. De esta manera, las caravanas populares eran organizadas durante la temporada baja, lo que tuvo un efecto positivo en los servicios turísticos, no así en las arcas de EFE, que subvencionó parte importante de los gastos en transportes y alojamientos. Adicionalmente, esta política de turismo social identificó a Ferrocarriles del Estado como una empresa enfocada a sectores populares con tarifas bajas y con un servicio de menor calidad.

El declive del turismo ferroviario.

En las décadas de 1950 y 1960, Ferrocarriles del Estado dejó de usar paulatinamente la energía del vapor y comenzó a renovarse el material rodante en general con automotores, locomotoras, coches de pasajeros, vagones de carga, y los elementos necesarios para mejorar los servicios¹⁸. En cuanto al número de operarios, Ferrocarriles del Estado llegó a tener en este período un número superior a las 27.000 personas, y logró su máxima extensión, debido tanto a la construcción de nuevos ramales, como a la incorporación de líneas privadas traspasadas al Estado. Este proceso modernizador era un esfuerzo sostenido para hacer frente a la masificación del transporte por carretera, considerado un peligro inminente para el desarrollo y mantención del sistema ferroviario.

En 1979, Ferrocarriles dejó de percibir el subsidio que anualmente era entregado por el Estado, lo que llevó a la empresa a sufrir una serie de dificultades. Según Thomson (1994), el transporte por carretera ejerció una competencia desleal, ya que los camiones de mayores dimensiones -que competían con el transporte ferroviario- provocaban los mayores daños en la carretera. Este perjuicio no era cubierto con los impuestos y peajes que este gremio pagaba, lo que en cierta medida provocaba que el Estado indirectamente subvencionara el transporte carretero. Esta situación de competencia desleal fue recién corregida hacia 1990, cuando el gobierno concede una bonificación, por ton-km y por pasajero-km. (Thomson, 1994).

El fin del subsidio terminó también con el rol social que EFE representaba; se abandonaron los ramales que no eran rentables y el interés se enfocó en el traslado masivo de pasajeros y de carga. Sumado a lo anterior, se reconvirtió material rodante; es así como aparecen los coches video-bar (VB) y el traslado de automóviles (TA), entre otros.

¹⁸ Automotores y locomotoras diésel-eléctricas y eléctricas.

Ya en la década de 1910, los automóviles fueron una alternativa al servicio ferroviario que gustaba mucho a viajeros más independientes y deseosos de acceder a destinos donde la línea férrea no llegaba. En 1925, las autoridades públicas comenzaron a mejorar los caminos existentes y a proyectar trayectos que finalmente derivaron la construcción de una carretera longitudinal paralela al ferrocarril y al litoral. En 1940 el monopolio de Ferrocarriles del Estado se redujo y debió enfrentarse a un sistema de transporte carretero que no pagaba por el uso de caminos, que tenía préstamos a interés muy bajo y que contaba con una red de caminos principales y secundarios suficientes para complacer una demanda no satisfecha con el sistema ferroviario.

Entre las décadas de 1950 y 1970, la construcción de carreteras presentó un crecimiento sostenido que superó la extensión de las redes ferroviarias. Los ramales fueron cerrados, las estaciones abandonadas y el equipo rodante no se modernizó. A lo anterior se sumaba la lentitud de los itinerarios y el alto costo de las tarifas, condiciones que llevaron a que los turistas reemplazaran a los ferrocarriles por buses provinciales y automóviles particulares.

Si bien el servicio a bordo del tren era aceptable y con menos riesgos, eran muchas las horas que los pasajeros debían esperar hasta llegar a sus destinos finales. Por eso una de las primeras medidas para mejorar el sistema ferroviario fue aumentar la velocidad de sus recorridos. En cuanto a las tarifas, éstas debían cubrir los costos de las vías, estaciones y líneas férreas, gastos que el transporte de carretera no consideraba, por lo que resultó muy complejo reducir los precios de los pasajes. En vista de lo anterior, y para hacer frente a la competencia, la empresa ferroviaria modificó su oferta comercial. Por ejemplo, dispuso de vagones especiales para automóviles con el objeto de que sus dueños viajaran cómodamente en tren hasta la estación de destino, para luego proseguir su viaje en auto. Además, en los Hoteles de Puerto Varas y Puerto Montt, organizó un sistema de arriendo de autos.

El aumento del poder adquisitivo de la clase media y las mejores condiciones para la importación de vehículos permitieron el ingreso de una mayor cantidad de automóviles, y por ende el nacimiento de viajeros independientes, preferentemente de clase media. A lo anterior, se suma la irrupción de los buses interurbanos, que cubrían la mayor parte de las rutas turísticas con un mayor número de asientos. Es así que para el año 1969, mientras la empresa ferroviaria disponía diariamente de 450 asientos en el tramo Santiago- Puerto Montt, tres empresas de buses (Lit Frontera, IGI-Llaima y Sur Longitudinal) alcanzaban la capacidad diaria de 516 asientos¹⁹.

Pese a la libertad que otorgaba el automóvil, debieron pasar muchos años para que se convirtiera en un medio de transporte turístico masivo. El alto precio de los vehículos y los cambios en los patrones de viajes de los chilenos, fueron algunas de las causas que postergaron el declive del tren como medio de transporte turístico.

¹⁹ Es importante hacer notar que la empresa ferroviaria tenía un tope para aumentar sus servicios, pues los rieles tenían un umbral de ocupación fijo a diferencia de las carreteras que tenían una gran capacidad de ramificación y uso.

Trenes turísticos en Chile: experiencias de conservación, puesta en valor y negocios ferroviarios.

La conservación del patrimonio ferroviario es por sí compleja, por cuanto las piezas que son dadas de baja han dejado de prestar el normal servicio para el cual fueron creados. Es poco probable reciclar el material ferroviario o darle otro uso, debido a sus dimensiones, tamaños y grado de especialización para el que fue construido. En algunos casos, a pesar de haber sido declarado Monumento Nacional, es poco factible que vuelva a ser utilizado, ya que es dejado de lado y en el mejor de los casos guardado en talleres o maestranzas, lo que genera el desconocimiento de su valor patrimonial. En muchos casos simplemente se ignora, dejando que los objetos se deterioren²⁰.

En este sentido, el terremoto de febrero de 2010 radicalizó la calidad comprometida de algunos bienes, y en otros, ha hecho pie forzado para recuperarlo. En función de lo anterior, es posible afirmar que estos bienes han adolecido de una óptica integradora, requiriendo más tiempo para desarrollarse, situación planteada en la Carta de Moscú sobre el Patrimonio Industrial, elaborada el 2003 en un marco internacional por TICCIH²¹.

En Chile, el interés de las empresas ferroviarias en dedicar recursos y personal para la conservación es secundario, ya que no se estima un área de negocios. Se han evidenciado acciones de puesta en valor en el marco de la responsabilidad social empresarial, como el Día del Patrimonio o también la contratación de vías y equipamiento ferroviario a la empresa por parte de un tercero. Tal es el caso de TransAtacama, que es operado con locomotoras de FERRONOR y coches de la misma empresa, pero reacondicionados por el particular. En otras ocasiones son particulares, asociaciones o el Estado²², quienes intervienen y solicitan la declaratoria de Monumento Nacional, la que si no va acompañada de una gestión futura de conservación y puesta en valor puede llevar al deterioro e incluso a la desaparición del bien patrimonial²³. Al respecto Simonetti (2006) señala: Una de las grandes falencias dentro de la condición del patrimonio monumental en Chile es la falta de manejo de los bienes, buena parte de los cuales no son objeto de una

20 Salvo casos en que han logrado salvar el tiempo y ponerse al día en lo 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, entre otros.

21 Se entiende por patrimonio industrial, el conjunto de los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la "revolución industrial". Estos bienes se deben entender como un todo integral compuesto por el paisaje en el que se insertan, las relaciones industriales en que se estructuran, las arquitecturas que los caracteriza, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, los archivos generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico. (Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial, 2003).

22 A través del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), solicitado a su vez, por personas y organizaciones. En tanto el CMN en los últimos años se ha preocupado de reunir la mayor cantidad de antecedentes sobre las solicitudes, que han incluido las consultas, incluso a los propios dueños de los bienes, de manera de consensuar la protección de estos en el largo plazo.

23 Caso extremo es la Locomotora Junín, que es la primera locomotora diesel que funcionó en Chile. Y a pesar de ser MN, fue "exportada", o mejor dicho reexportada o ¿repatriada? y ahora es exhibida en el Museo Industrial de Leeds. También es emblemático lo ocurrido a un coche Especial Servicio en Hualqui (ES-17), que a pesar de ser MN sufrió el incendio de parte de su estructura, comprometiendo su calidad de monumento, como de su sobrevivencia.

administración propiamente tal. En el resto, que tienen un administrador o propietario, pocos cuentan con instrumentos de manejo y normativas especializadas, cuya ausencia claramente representa un déficit que debemos procurar revertir.

Esta falencia se puede corregir en la medida que las políticas públicas, sociales, 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. Esto no es casual ni circunstancial, sino que permite saber lo que somos y de qué manera, a través de reconocernos en ese pasado, podemos proyectarnos al futuro con una base histórica.

“Jugar con trenes” requiere recursos, ya que no es lo mismo conservar y preservar una obra de arte, una colección de fotografías o eventualmente un edificio, que una locomotora, un vagón o una estación ferroviaria. En Chile se está en ciernes; en proceso de consolidación de colecciones ferroviarias, revisión de los criterios de intervención y de puesta en valor, como también se está estudiando su museografía.

Sumado a lo anterior, este patrimonio cruza todo el país y en cada lugar donde lo encontramos, es y ha sido significativo para el desarrollo de la comunidad, ciudad o región. Está profundamente ligado a nuestra historia reciente y este medio de transporte, a pesar de nuestros intentos, aún se le debe reconocimiento “a lo hecho”. Chile sería otro si este sistema de locomoción no se hubiera desarrollado tempranamente. Para nadie es extraño que al hablar del ferrocarril, surja de inmediato desde nuestro inconsciente colectivo, un profundo amor por los trenes. Este sentimiento no es privativo de los mayores, sino muy por el contrario, recorre a toda nuestra sociedad. En los niños este amor no es casual, ya que en sus casas, jardines, colegios, o en la literatura infantil y televisión, los trenes siguen siendo considerados como importantes medios de educación y entretención²⁴.

El ferrocarril, como parte de nuestro imaginario colectivo, requiere de acciones de conservación y puesta en valor que no solamente limiten su uso al transporte de personas, sino que también vinculen a sus usuarios con el territorio, sus residentes y costumbres, preservando la historia pero también transmitiendo el respeto y la riqueza de la identidad local. En este marco, el turismo ha sido un aliado valioso para rescatar, conservar y difundir nuestro patrimonio industrial y abrir nuevos territorios para el desarrollo de destinos.

En el caso chileno, los trenes de turismo han tenido un desarrollo dispar, desde el voluntariado hasta la gestión comercial turística, priorizando el diseño de servicios que integran preferentemente traslado, alimentación y actividades turísticas.

24 Un ejemplo de ello lo constituye «Thomas y sus Amigos», en donde la historia se centra en una serie de locomotoras inglesas a vapor.; «Barney y sus Amigos», en el cual un “enorme dinosaurio” vive en un Cabosse (vagón de cola de un tren); otros ejemplos como Harry Potter; Dumbo; Alerta Máxima 2; La Lista de Shindler; entre otros.

Trenes operados por organizaciones sin fines de lucro.

Según el historiador ferroviario Ian Thomson, el primer museo dedicado a la temática ferroviaria se inauguró en Hamar, cerca de Oslo (Noruega) en 1897, hace más de 100 años. En nuestro país, la preocupación por el patrimonio ferroviario (industrial) es más reciente, y de manera más concreta se centra en los mediados de los años ochenta en el siglo XX²⁵.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado conmemoró sus 100 años de vida -había sido creada en enero de 1884- con la reparación de una locomotora a vapor de grandes dimensiones²⁶ en la zona central, y con la propuesta de la creación de un Museo Ferroviario en Santiago²⁷. Adicionalmente, se formó la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF), que se atrevió a organizar los primeros “Viajes del Recuerdo” con locomotoras a vapor en la novena región junto a EFE.

Una de las experiencias más importantes de trenes turísticos operados por organizaciones sin fines de lucro es la Góndola Carril (t-1024) en Los Andes. El servicio opera entre las ciudades de Los Andes y Río Blanco, y ocupa la antigua vía del Ferrocarril Trasandino de Chile (FCTC). Actualmente, este tramo es operado por Ferrocarriles del Pacífico entre Saladillo-Río Blanco y Los Andes. El servicio utiliza una Góndola Carril (bus) que data del año 1926 y su operación está a cargo de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, Sede Los Andes. Fue declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 768, del 20 de julio de 1998. La Góndola originalmente fue un vehículo de calle que atendía a la ciudad de Coquimbo a La Serena. En un año no determinado²⁸ fue reconvertido y se le instaló el sistema de ruedas ferroviarias que lo llevaría a correr incluso en el ramal a Vicuña²⁹, momento en que llegaba hasta la localidad de Rivadavia. El color de pintura era el gris perla, con franja azul y letras amarillo rey de FF. CC. del Estado (del mismo color de los buses de calle que tuvo la empresa en las mismas ciudades y también del fabricante G. M.). Construido en Estados Unidos por General Motors, usó originalmente un motor G.M.C. T-60 de seis cilindros (pasó por varias motorizaciones y quedó hasta la actualidad con uno Cummins de unos 150 hp). Posee los asientos originales, incluido el color interior verde nilo. Además en los tapabarras delanteros se habilitó un pequeño espacio para colocar parte de las maletas o bultos. La góndola posee una capacidad para 25 personas sentadas. Fue traspasada al Ferrocarril Trasandino cuando llegó la segunda par-

25 Sin desconocer que en Chile se conserva una de las locomotoras a vapor más antiguas del mundo, La Copiapó. No tenemos claro qué es lo que la salvo de su venta “al kilo”, pero claramente no fue una política de cuidado de nuestro patrimonio industrial, pero sí se ha convertido en un antecedente no menor. Tampoco podemos reducir nuestro interés a sólo EFE, interesante es el trabajo que ha hecho el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) por conservar su propio patrimonio.

26 Locomotora a vapor N° 903, tipo 90, de origen alemán destinada a carga y que realizó viajes el año 1984. Actualmente se encuentra alojada en la Maestranza de San Eugenio y ostenta la categoría de Monumento Nacional.

27 Parque Museo Ferroviario de la Quinta Normal, inaugurado el 19 de Diciembre de 1984.

28 Posiblemente fue el bus (micro en Chile) N° 539, el cual habría sido transformado por oficio 8368/209 del 8 de noviembre de 1945. Por investigar. Existieron más góndolas en uso, ninguna de ellas sobrevive.

29 Existe una imagen en donde se ve al Presidente Gabriel González Videla llegando a la Estación de Vicuña en 1947 en este equipo, Peralta, G (2001) Elqui, Imágenes del Pasado, pág.55. Chile: Patrimonio Fotográfico.

tida de locomotoras Dt-4.100 en la década de 1950, que reemplazó su servicio a Rivadavia por este tipo de locomotoras, más dos coches Gregg. El servicio de “góndolas” se hizo fuerte en los años cincuenta cuando incluso realizaban viajes entre Los Andes (Chile) y Mendoza (Argentina). Fueron desplazadas con la llegada de los automotores Schindler al Trasandino, con lo cual empezaron a desaparecer de circulación, salvo la t-1024, que permaneció para servicio interno hasta el cierre del servicio internacional. (Carmona, 2005).

Una segunda iniciativa corresponde a los Trenes del Recuerdo que se iniciaron en los años ochenta a cargo de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario y EFE. El Tren a la Costa recupera la añoranza de los desaparecidos trenes de pasajeros a la playa. Su recorrido parte en la Estación Alameda (Santiago) y termina en el Puerto de San Antonio con un tren arrastrado por dos locomotoras francesas diesel-eléctricas, (Brissonneau et Lotz) de los años sesenta. Junto a ellos van coches de diversos períodos, algunos de los cuales ostentan la categoría de Monumento Nacional. Este servicio, si bien no tiene un cronograma oficial y opera esporádicamente, ha tenido muy buena acogida y está dividido en diversos coches que dan cuenta del desarrollo de Ferrocarriles del Estado entre los años treinta y los años ochenta con el remodelado video bar.

Más al sur, el Tren de la Araucanía corresponde a un tren a vapor a cargo del Museo Ferroviario Pablo Neruda, que funciona cada cierto tiempo entre las ciudades de Temuco y Victoria en la novena región. Para ello se usa la locomotora 820 y varios coches de pasajeros de diferentes periodos. La locomotora tipo 80 que arrastra al tren es la única máquina que se conserva en uso. Funcionó en los tramos Temuco a Osorno con trenes de pasajeros y Temuco a San Rosendo con trenes de carga. Fue construida en 1940 con un valor de U\$ 78.792,69 de la época, bajo el Decreto 5/1 del 20 de enero de 1940 y puesta en servicio en diciembre del mismo año. Contaba con recalentador de vapor, inyector Nathan y con termosifones, lo que la hacía más moderna que el resto de las máquinas a vapor. Fue reparada por última vez en la Maestranza de Concepción a principios de los años ochenta. Posterior a eso habría perdido su ténder (lo que no era anormal), y en el inventario de EFE de abril de 1993, el ténder habría sido enviado (antes de esta fecha) al servicio de explotación, posiblemente como estanque de agua sobre un carro plano. Fue declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582 del 1 de diciembre de 1989 y Decreto Supremo N° 769 del 20 de julio de 1998, el cual modificó la fecha de fabricación.

Una cuarta iniciativa corresponde al Tren del Salitre, que recorrería cerca de 15 kilómetros entre la ciudad de Pozo Almonte hasta las cercanías de Humberstone. Su operación se inició en noviembre de 2006 a cargo de Ferronor con el apoyo del municipio local y empresas privadas, sin embargo no fue lo esperado. Su equipo ferroviario está compuesto por una locomotora diesel-eléctrica (Dt-3000) y un coche de pasajeros construido en la Maestranza Lo Espejo.



Figura 3.7. Tren a la costa. Imagen Marcos Sandoval.

Tabla 3.1. Locomotora tipo 80

FABRICANTE- BUILDER : The Baldwin Locomotive Works
PAIS – COUNTRY : U.S.A.
NÚMERO DE FABRICACIÓN : s/i
NÚMERO – RUNNING N° : 820
TIPO - TYPE : 80
DISPOSICIÓN DE RUEDAS– WHEEL ARRANGEMENT : 4-8-2
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE: 1940 –
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT : 163,8 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED : 105 km./hr.
CONSUMO DE CARBÓN – COAL CONSUMPTION : 22 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA – WATER CONSUMPTION: 178 lts/km.
TROCHA – GAUGE : 1676 mm.
ALTURA – HEIGHT : 4,4 mts.
LARGO – LENGHT (con tender) 21.867 mts.
POTENCIA - POWER (H.P.) : 1.666

Fuente: www.patrimonioperroviariochileno.cl

Finalmente, el Valdiviano es un servicio operado por la agrupación Patrimonio Ferroviario de Valdivia; un tren de época que recorre una de las rutas turísticas más bellas de Chile como es el antiguo Ramal Antihue-Valdivia de 28 kilómetros de distancia.

Este servicio utiliza una locomotora a vapor “fabricada” en Chile en 1913 (N° 620, tipo 57) que arrastra coches de pasajeros de distintos periodos históricos de Ferrocarriles del Estado, equipo que en algunos casos ostenta la categoría de Monumento Nacional. Este tipo de locomotoras ha sido una de las más numerosas con las que contó EFE, ya que fueron utilizadas tanto para el transporte de carga como de pasajeros. La 620 es un icono para la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, y es parte de su logo corporativo histórico. Según Thomson, la 620 habría sido reparada excepcionalmente para colaborar en la electrificación entre Santa Fe – Metrenco en 1984, aunque no habría sido usada finalmente en ese servicio. Este equipo ostenta la categoría de Monumento Histórico Nacional por Decreto Supremo N° 582, del 01 de diciembre de 1989.

Tabla 3.2. Locomotora N° 620, tipo 57

FABRICANTE - BUILDER : Caleta Abarca
NÚMERO – RUNNING N° : 620
TIPO – TYPE : 57
DISPOSICIÓN DE RUEDAS – WHEEL ARRANGEMENT: 2-6-0
AÑOS DE SERVICIO – YEARS IN SERVICE : 1913 –
PESO EN SERVICIO – IN SERVICE WEIGHT: 84,21 t.
VELOCIDAD MÁXIMA – MAXIMUM SPEED : 60 km. /hr.
CONSUMO DE CARBÓN – COAL CONSUMPTION : 19,3 kg. / km.
CONSUMO DE AGUA – WATER CONSUMPTION : 154 lts. / km.
TROCHA – GAUGE : 1676 mm.
ALTO - HEIGHT : 4,26 mts.
LARGO – LENGHT (con tender) ³⁰ : 15,00 mts.
POTENCIA - POWER H.P. : 686

Fuente: www.patrimonioperroviariochileno.cl

³⁰ En general, los datos de potencia no son del todo confiables, y varían de acuerdo a las fuentes de información, mayoritariamente de EFE.



Figura 3.8. Corto del Laja. Imagen Marcos Sandoval

Existen otras iniciativas que atienden el turismo ferroviario en Chile, como el Museo Ferroviario de la Quinta Normal, que con 16 locomotoras a vapor de diferentes años y características, es uno de los más importantes de Sudamérica. Figuran también el proyecto Ave Fénix, que pretende reconstruir parte del antiguo trazado del Ferrocarril Militar (FCM), el tren que circula de manera normal entre Concepción y Laja denominado popularmente como el corto de Laja o Victoria a Temuco a cargo de Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S. A. (FESUB) y el tren de “lujo” Transpacífico entre las ciudades de Valparaíso a Puerto Montt, una buena idea que no prosperó.

Finalmente, a fines de 2012 se ha puesto en servicio un tramo de la antigua Red Norte entre Catapilco y Palos Quemados en la V Región, que con unos 17 kilómetros de distancia opera un vehículo ferroviario (Billard) con capacidad total de 12 personas. Este servicio ha sido ejecutado por FERRONOR y la municipalidad de Zapallar.

Trenes operados por empresas turísticas.

En Chile se han desarrollado dos iniciativas relevantes de trenes operados por empresas turísticas. La primera de ellas es el Tren del Vino a cargo de la Fundación Tren del Vino que tras el terremoto del año 2010 tiene sus servicios suspendidos.

El recorrido entre San Fernando y Santa Cruz se realizaba cada fin de semana, a través de un paisaje típico de la zona central de Chile con hermosos viñedos. Este servicio, orientado preferentemente al mercado receptivo, marcó un hito en la industria, ya que posicionó un servicio innovador en un destino turístico con alta proyección de crecimiento, lo que fortaleció uno de los argumentos temáticos que lo diferenciaban, como era el vino del Valle de Colchagua.



Figura 3.9. Tren del Vino. Imagen Marcos Sandoval

Para este recorrido se usaba una locomotora a vapor (N° 607, tipo 57) con dos coches de primera clase y un coche comedor, fabricados en Alemania por Linke Hofmann. La locomotora n° 607, tipo 57, fue el modelo de FF. CC. del Estado más numeroso, con un total de 116 unidades construidas por varias fábricas, pero en general con las mismas características (North British, Henschel, Sociedad de Maestranza y Galvanización Caleta Abarca y Balfour Lyon). Esto ha permitido que se hayan conservado en diversos lugares de la zona central y sur del país. Esta máquina arrastraba 180 toneladas entre Alcones y El Lingue. Si bien fueron compradas como locomotoras de carga, terminaron siendo usadas además en trenes mixtos, de pasajeros o lastreros, ya que su número y versatilidad les permitió un amplio uso hasta el final del vapor en la zona sur de Chile. La 607 funcionó por última vez en 1981 y luego quedó detenida en la Casa de Máquinas de San Rosendo. Fue entregada a la Municipalidad de San Fernando por contrato de comodato del 31 de diciembre de 1986. Esta locomotora fue declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto Exento N° 109, del 8 de febrero de 1996.

Tabla 3.3 Locomotora a vapor N° 607, tipo 57

FABRICANTE - BUILDER : Sociedad y Maestranza Caleta Abarca
PAIS - COUNTRY : Chile
NÚMERO DE FABRICACIÓN : --
NÚMERO - RUNNING N° : 607
TIPO - TYPE : 57
DISPOSICIÓN DE RUEDAS - WHEEL ARRANGEMENT: 2-6-0
AÑOS DE SERVICIO - YEARS IN SERVICE: 1913-
PESO EN SERVICIO - IN SERVICE WEIGHT: 84,21 t.
VELOCIDAD MÁXIMA - MAXIMUM SPEED : 60 km. /hr.
CAPACIDAD DE CARBÓN - COAL: 5 t.
CAPACIDAD DE AGUA - WATER : 12 m ³
CONSUMO DE CARBÓN - COAL CONSUMPTION : 19,3 kg. /km.
CONSUMO DE AGUA - WATER CONSUMPTION : 154 km. /lts.
TROCHA - GAUGE : 1.676mm.
ALTURA -HEIGHT : 4,26 mts. aprox.
LARGO - LENGHT : 15 mts.
POTENCIA -POWER H.P. : 686 (aprox.)

Fuente: www.patrimonioperroviariochileno.cl

Una segunda iniciativa es el TransAtacama que operaba entre Iquique y Pintados, sobre un recorrido de aproximadamente 100 kilómetros de vía métrica operada por una locomotora diesel-eléctrica (Dt-12.000) de FERRONOR S. A. y dos coches de pasajeros remodelados completamente que pertenecían a la misma empresa³¹. El servicio se orientaba preferentemente al mercado receptivo, pero también la empresa realizaba actividades orientadas al mercado nacional.

31 Ambos carros originalmente de segunda clase (Gregg y Maestranza Barón).

Referencias

Apara, C. (1951). *Bases para la Política Turística y Hotelera en Chile.* (pág. 56) Santiago de Chile: Talleres Gráficos de los Ferrocarriles del Estado.

Benavente, M. (1952). *El turismo y la Economía Nacional.* Santiago Chile: Imprenta de Carabineros.

Booth, R. (2008). Turismo y representación del paisaje. Una mirada a la invención del sur de Chile en la Guía del Veraneante (1932-1962) *Nuevo Mundo-Nuevos Mundos* vol. 8. Recuperado de <http://nuevomundo.revues.org/document25052.html>

Booth, R. (2010). El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético. Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística. *Revista de Historia Iberoamericana*, .1, 10-32.

Carmona, S. (2005). t-1024, La Última Góndola-Carril del Trasandino, *Revista En Tren*, 13,5.

Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (2003). *Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial.*

Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1888). *Actas de las sesiones del Consejo Directivo de los Ferrocarriles del Estado, Enero 1885.* (pág. 334). Santiago, Chile: Imprenta Victoria de H Izquierdo y Cía.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1927). Memoria de la Sección de Bienestar del Personal Correspondiente a 1926, *Norte y Sur.*, 1, enero, págs. 10-12.

Empresa de Ferrocarriles del Estado (1941). *Reglamento de Pases Libres.* (pág. 59). Santiago, Chile: Talleres Gráficos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Empresa de Ferrocarriles del Estado (1941). *Tarifas y Reglamentos para el Transporte de Pasajeros, Equipaje y Encomiendas.* (pág. 19). Santiago, Chile: Imprenta de los Ferrocarriles del Estado.

Empresa de Ferrocarriles del Estado (1941). *Tarifas y Reglamentos para el Transporte de Pasajeros, Equipaje y Encomiendas.* (pág. 50). Santiago, Chile: Imprenta de los Ferrocarriles del Estado.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1941). *La Empresa de los Ferrocarriles del Estado ante el País* (Pág. 6). Santiago, Chile: Imprenta de los Ferrocarriles del Estado.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1945). El turismo debe ser la llave de oro de nuestra economía. En *Viaje*, 146, 50.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1958). *Guía del Veraneante*. (pág. 343) Santiago, Chile: Talleres Gráficos de los Ferrocarriles del Estado.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1962). *Memoria de los Ferrocarriles del Estado*. Santiago, Chile: Imprenta Ferrocarriles del Estado.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1972). Preparémonos para el turismo. *En Viaje*., 456, 4.

Empresa de Ferrocarriles del Estado (1974). Encanto y glamour en el transandino. *Nuevo Ferroviario*, 4. 8.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1983). *Guía Turística 1984*. (pág.1) Santiago, Chile: E.P.I.

Marín, S. (1916). *Los Ferrocarriles de Chile*. Santiago, Chile: Cervantes.

Peralta, G (2001). *Elqui, Imágenes del Pasado*, pág.55. Chile: Patrimonio Fotográfico.

Simonetti, S. y Cabezas, A. (2006, marzo). *El patrimonio industrial en la nómina de monumentos nacionales declarados de Chile*. Ponencia presentada en el Congreso Internacional Puesta en Valor del patrimonio industrial: Sitios, Museos y Casos, Santiago, Chile.

Thomson, I. (1994, abril). *Ferrocarriles Chilenos, 1851-1994*. Ponencia presentada en la Conferencia MUCYTEC Museo de Ciencia y Tecnología, Santiago, Chile.

Thomson, I. (2003). *El Autofinanciamiento del Patrimonio Ferroviario: Dos Estudios*, Santiago, Chile: Consejo de Monumentos Nacionales.

Vasallo, E. (1943). *Ferrocarriles de Chile, Historia y Organización*. (pág. 199) Santiago, Chile: Rumbo.

Yáñez, L. (1991). *Andenes de Ñuble Adentro Chillan* (pág. 28). Santiago, Chile: Impresora La Discusión S. A.

El pasado,
presente y
futuro





El pasado, presente y futuro

del turismo ferroviario en Chile con un
enfoque en el Maule.

Ian Thomson Newman.

La llegada del ferrocarril a Chile abrió oportunidades para que el público en general pudiera practicar el turismo en un espacio mayor que las cercanías de sus lugares de residencia, lo que constituye un privilegio que había sido restringido anteriormente a los pocos integrantes de las clases sociales de mayor jerarquía.

Resumen.

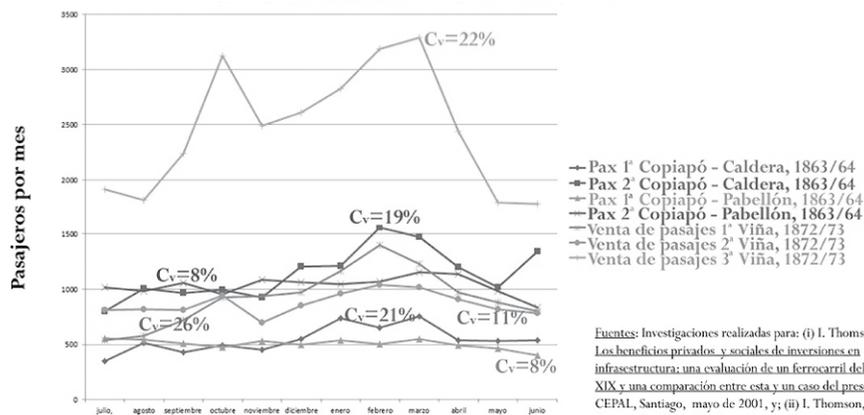
En la sexta década del siglo XIX, la evidencia sugiere que trenes chilenos ya atendían a turistas, y en décadas posteriores había trenes especialmente operados para transportarles. Luego, en 1984, el tren cambió de ser un mero medio para el transporte de turistas para formar una parte integral de una atracción turística mayor. Sin embargo, los trenes turísticos chilenos, en general, no han probado su viabilidad comercial, dependiendo de aportes de distintas instituciones, públicas o privadas, y su operación demuestra una cierta inestabilidad. El ramal de Talca a Constitución constituye un caso singular; sobrevive por poder ofrecer servicios de conectividad a pobladores mal atendidos por la red caminera, para lo cual su administrador, una filial de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, recibe subsidios importantes, pero atrae también a turistas. Sin embargo, tarde o temprano, la red de caminos se mejorará y serán las empresas de buses que recibirán los subsidios por conectividad, creando una difícil situación para el ramal, que no va a poder sostenerse de puro turismo, a lo menos en toda su extensión. Son pocos los proyectos de trenes turísticos con buenas perspectivas de autosostenerse en términos financieros, siendo el con las mejores perspectivas el Ave Fénix del Cajón del Maipo, por ser de explota-

ción económica, ubicado en un valle paisajísticamente muy bello, y de fácil acceso desde las populosas comunas del suroriente santiaguino. Potencialmente autosustentable también sería la operación de ferrobuses o trenes de turismo sobre las líneas férreas que conectan Chile con países vecinos en el norte. No obstante, seguirán corriendo otros trenes turísticos en distintas regiones del país, con la ayuda de instituciones como las que actualmente apoyan los que operan esporádicamente en las zonas central y sur.

Trenes para hacer turismo en Chile, en los siglos XIX y XX.

La llegada del ferrocarril a Chile abrió oportunidades para que el público en general pudiera practicar el turismo en un espacio mayor que las cercanías de sus lugares de residencia, lo que constituye un privilegio que había sido restringido anteriormente a los pocos integrantes de las clases sociales de mayor jerarquía. La evidencia estadística deja claro que surgió el número de viajeros en los meses del verano sobre tramos ferroviarios de mayor interés turístico, especialmente a balnearios. Véase el gráfico 4.1. En el caso del Ferrocarril de Copiapó, la venta de pasajes mostró un aumento mucho más fuerte en esos meses entre Copiapó y el balneario (y puerto) de Caldera – CV de 19% ó 21%, según clase que entre ese primero y Pabellón, un pueblo sin atracciones turísticas para los copiapinos de la época, donde se ubicaban instalaciones mineras – CV de 8%. Las ventas de pasajes en la estación de Viña del Mar se concentraron en la temporada de verano.

Gráfico 4.1. Indicadores del uso de los ferrocarriles de Copiapó y de Santiago- Valparaíso por veraneantes del siglo XIX.



Fuentes: Investigaciones realizadas para: (i) I. Thomson, *Los beneficios privados y sociales de inversiones en infraestructura: una evaluación de un ferrocarril del siglo XIX y una comparación entre esta y un caso del presente*, CEPAL, Santiago, mayo de 2001, y; (ii) I. Thomson, *Early days on the Copiapó Railway*, *Locomotives International*, edición No. 47, Inglaterra, enero, 1998.

Sin embargo, aunque facilitador del turismo para las clases sociales no altamente privilegiadas, las tarifas cobradas para viajar en los primeros ferrocarriles eran todavía fuera del alcance de muchos. Alrededor de 1870, ir y volver de tren entre Santiago y Valparaíso, para una familia de cuatro, habrá consumido un 16% del ingreso anual de un peón urbano ¹, parecido al costo relativo, hoy en día, de una vuelta por vía aérea a una ciudad balnearia brasilera para un obrero santiaguino. Nótese que, en el gráfico 4.1., los mayores coeficientes de variación corresponden a los pasajes vendidos en primera clase.

La demanda de viajar de los veraneantes motivó la operación de trenes especiales para atenderles, los más conocidos de los cuales fueron los corridos entre la Estación Alameda de Santiago y el balneario de Cartagena, a los que nos hemos referido en una oportunidad anterior (Thomson & Angerstein, 2002). A lo largo del siglo XIX y de la mayor parte del siguiente, el interés de los turistas en los trenes se limitó casi exclusivamente a su capacidad de transportarles a/de su destino, sin que se extendiera a los trenes propiamente tales. Eso cambió a partir de 1984, debido a una iniciativa de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF), en ese entonces presidida por el autor del presente capítulo.

Trenes turísticos en Chile, años 1984 y 2012.

Un tren para hacer turismo no es el mismo que un tren turístico. En el caso de este último, el propio tren forma parte de la atracción turística. Los trenes para hacer turismo habían estado en decadencia en Chile, a partir de la década de 1960, por el desplazamiento del transporte ferroviario por el autobusero y, luego, por el aéreo, y como consecuencia de la masificación de la propiedad de los automóviles privados. Puesto que los turistas no tenían especial interés en el medio que les llevaba no les complicó esa transformación; más bien les servía, por la mayor conveniencia de los nuevos medios. Sin embargo, en otros países, junto con el reemplazo de la icónica tracción a vapor por la eléctrica y, luego, a diésel, el tren a vapor surgió como atracción turística por sus propios méritos, a partir del decenio de 1950, primeramente en el Reino Unido y luego en otros países europeos, Estados Unidos, Australia y Nueva Zelanda. La sustitución tractiva generó interés entre chilenos más por el progreso asociado con lo nuevo que por la nostalgia relacionada con lo antiguo. En Chile, el final del uso regular de la tracción a vapor pasó inadvertido, con una ausencia total de actos públicos conmemorativos, mientras que en Inglaterra, por ejemplo, motivó una serie de trenes especiales, ampliamente divulgados mediante los medios de comunicación social.

¹ Estimación propia, a base de las tarifas señaladas en el cuadro 4b de Thomson, (2001) Los beneficios privados y sociales de inversiones en infraestructura; una evaluación de un ferrocarril del Siglo XIX y una comparación entre este y un caso del presente. Santiago, Chile: CEPAL y de sueldos presentados en el cuadro 3.2 de José Díaz, et al, Economía chilena, 1810-1995, Universidad Católica, 1998.

El uso habitual de las locomotoras a vapor en Chile terminó en el invierno de 1983, justo en vísperas del nacimiento de la ACCPF. El primer tren turístico propiamente tal fue el inaugural “Tren de la Araucanía”, corrido entre Temuco y Lonquimay el 12 de octubre de 1984. Se había anticipado una demanda suficiente para justificar un convoy de dos o tres coches a cargo de una locomotora relativamente pequeña, de tipo 57, pero el interés del público obligó ocupar siete coches, principalmente antiguos e históricos de la marca Linke Hoffman, arrastrado por una locomotora mayor, de tipo 70, número 714 (Thomson, 1985). Los primeros trenes turísticos de Chile se identifican en la tabla 4.1. En general, la ACCPF se encargó de su comercialización y EFE de los aspectos operativos.

Tabla 4.1. Los primeros trenes turísticos de Chile

Mes y año	Identificación	Recorrido	Nº de la Locomotora	Cantidad de coches
Octubre, 1984	Tren de la Araucanía	Temuco-Victoria-Lonquimay-Victoria-Temuco	714	6
Diciembre, 1984	Tren de la Araucanía	Temuco-Victoria-Lonquimay-Victoria-Temuco	714 y 620	9
Diciembre, 1984	Tren del Centenario	Alameda-Talagante-Paine-Alameda	903	13
Enero, 1985	Tren de la Araucanía	Temuco-Pua-Lonquimay-Pua-Temuco	714	7
Febrero, 1985	Tren del Maipo	Alameda-Melipilla-Alameda	851	6
Marzo, 1985	Tren de la Araucanía	Temuco-Pua-Lonquimay-Pua-Temuco	714	7
Agosto, 1985	Tren de la Araucanía	Temuco-Pua-Lonquimay-Pua-Temuco	714	7
Octubre, 1985	Tren del las Américas	Mapocho-Los Andes-Mapocho	2803 y 2810	10
Diciembre, 1985	Expreso del Recuerdo	Alameda-Cartagena-Alameda	851	11
Octubre, 1986	El porteño	Villa Alemana-Valparaíso	2803	3
Diciembre, 1986	Tren de la Araucanía	Temuco-Valdivia-Temuco	714	6
Octubre, 1987	Tren se las Américas	Alameda-Los Andes-Alameda	2807 y 2810	9
Noviembre, 1987	Expreso del Recuerdo	Alameda-San Fernando-Alameda	851	11

Nota: La locomotoras de la serie 28XX son eléctricas antiguas, las demás a vapor.
Fuente: Thomson, I (1987) Trenes turísticos con equipos históricos en Chile. EFE Noticias.

En los años siguientes, se agregaron otros recorridos, incluido Alameda-Valparaíso-Alameda, devolviendo la tracción a vapor a una línea que había sido electrificada entre 1922 y 1924. Los trenes de la ACCPF, dirigidos esencialmente al público chileno, atrajeron la atención de la prensa internacional – en los años 1993/94, CNN internacional, en inglés, pasó, varias veces por semana, un clip turístico de

Chile, que incluía tomas de un Expreso del Recuerdo a San Antonio – como consecuencia de lo que instituciones como Dorrige Travel y Ffestiniog Travel (ambos en Reino Unido), y Pacific Locomotive Association y Trains Unlimited (ambos de los Estados Unidos.) fletaran trenes especiales. La ACCPF y la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) mantuvieron un acuerdo económico tanto sobre los trenes para el público como para los fletados por instituciones chilenas o extranjeras. Respecto a los primeros, los excedentes sobre los costos directos, se repartieron 50/50 entre las dos; referente a los últimos, la ACCPF pagó a EFE los costos directamente incurridos por éste último, más un recargo de 100%, y quedando la primera con cualquier excedente que hubiera. A fines de 1994, ese acuerdo se formalizó, mediante la redacción de un convenio, que, además, agregó resguardos respecto al financiamiento de la conservación ferroviaria. Fueron los trenes fletados que aseguraron la salud financiera de la Asociación durante el periodo 1984 a 1995.

Los trenes turísticos de la ACCPF dejaron de correr, hacia fines de la década de 1990, evidentemente por descuidar el mantenimiento de las locomotoras – el autor había renunciado de la presidencia, y luego del directorio, de la Asociación en 1995 – pero volvieron a correr en 2012, esta vez con locomotoras diésel de la flota regular de EFE y con coches bien restaurados por una revitalizada ACCPF.

Los primeros trenes de la ACCPF habían fomentado un mayor interés en el tema de los trenes turísticos, y la propia EFE habilitó y puso en marcha un tren, de relativo lujo, llamado El Dorado de Los Andes, que corrió entre Arica y La Paz, a principios de la década de 1990.



Figura 4.1. Ilustración de Lukas (Diario El Mercurio, 06 febrero, 1985)

El empresario don Carlos Cardoen impulsó el proyecto del Tren del Vino (TdV), que operó, a vapor, a cargo de una corporación cultural, sin fines de lucro, entre San Fernando y Santa Cruz, desde 2004 hasta 2010. El también empresario don Pedro Pablo de la Barrera lanzó el TransAtacama, que operó, a diésel, entre Iquique

y Pintados, entre 2010 y 2012, ocupando un modelo institucional diferente, con fines de lucro, constituyéndose para su explotación la empresa Inversiones TransAtacama S.A.. La primera de esas iniciativas - El Dorado- fue conceptualmente diferente de las otras dos, por operar sobre una línea ocupada normalmente por trenes de carga, mientras los últimos dos corrieron sobre líneas exclusivas (aunque en ambos casos se planteó que la rehabilitación de la vía para turismo abriría posibilidades de que volviese también un tráfico de carga.) No gozó de un éxito duradero ninguna de esas iniciativas, fundamentalmente por razones económicas, aunque influyeron también un auge en el tráfico de carga, en el caso de El Dorado, el terremoto del 27 de febrero de 2010, en el del TdV, y fallas mecánicas, en el del TransAtacama.

Ha habido además una serie de otros proyectos que ni siquiera llegaron a la etapa de iniciar operaciones comerciales, como:

- un tren turístico de largo recorrido que EFE trató de licitar en 2007 y 2008;
- el Tren de los Volcanes (Tren del Lago), que EFE intentó licitar también en la misma época, y;
- el Atacama Express, contemplado por el Antofagasta Railway (FCAB) a principios del decenio de 2000, pero nunca puesto en marcha, a pesar de la rehabilitación de equipos rodantes históricos.

A mediados de 2012, los únicos trenes turísticos que corren, esporádicamente, en Chile son:

- el Valdiviano, operado entre Valdivia y Antilhue, varias veces al año, especialmente en el verano, por un splinter group de la ACCPF;
- un tren, para el cual se desenterró el nombre “Tren de la Araucanía”, que opera varias veces por verano entre Temuco y Victoria, organizado por el Museo Ferroviario de Temuco, dependiente de la Municipalidad local;
- distintas iniciativas de Ferronor, realizadas en conjunto con autoridades locales, de vueltas de corta distancia, ocupando unidades de tipo buscarril;
- los movimientos embrionarios del llamado Ave Fénix, un proyecto, impulsado por voluntarios, en el Cajón del Maipo, y;
- los ocasionales trenes a San Antonio de la ACCPF/EFE.

En las circunstancias actuales, no es comercialmente rentable ninguna de operaciones actualmente vigentes, todas dependiendo de aportes municipales o regionales y/o la colaboración no remunerada de voluntarios. Llama la atención el interés que sigue existiendo en la operación de los trenes de turismo a pesar de su evidente baja o nula rentabilidad, lo que tiene varias explicaciones, según el caso:

- Para los conservacionistas, como los integrantes de la ACCPF, el objetivo no

es la rentabilidad financiera sino mantener con vida las tradiciones ferroviarias, siempre que hacerlo no les signifique perder dinero, colaborando EFE para beneficiar su imagen pública;

- A pesar de los señalados fracasos económicos, en el sector privado sigue habiendo empresarios que creen, con o sin razón, que la explotación de trenes turísticos en Chile podría ser rentable, puesto que algunos sí lo son en otros países, como África del Sur, Escocia y el Perú, y;
- Algunas entidades regionales o municipales promueven la explotación de trenes turísticos, por el impacto multiplicativo que podrían tener en la economía local.



Figura 4.2. En febrero de 1993, una multitud en San Antonio da la bienvenida a un tren turístico de la ACCPF.

La economía de los trenes turísticos.

Además de los trenes turísticos propiamente tales, los trenes que corrió EFE, en décadas pasadas, para llevar a veraneantes a las playas, eran también de dudosa rentabilidad, puesto que sus coches pasaron la mayor parte del año inutilizados, pero consumiendo recursos para su mantenimiento, vigilancia y almacenaje. Entre la correspondencia interna histórica de los gerentes de explotación de EFE, se puede encontrar evidencia de sospechas que a lo menos algunos de esos caballeros no eran hinchas de los trenes especiales para veraneantes. Frecuentemente las tarifas para viajar en esos trenes se vendieron a precios rebajados, lo que debilitó aún más su rentabilidad, aunque, por otra parte, sus coeficientes de ocupación solían ser altos y, por correr normalmente de fines de semana, pudieron ocupar locomotoras dedicadas a servicios de carga durante la semana. En tiempos pasados, empresas ferroviarias como EFE tendieron a guardar en reserva recursos especiales para responder a las

demandas excepcionales; hoy en día, prefieren minimizar las reservas y controlar, y aprovechar, las alzas anticipadas en la demanda por subir las tarifas.

Los trenes turísticos, igual que los de veraneo, atienden una demanda concentrada en momentos específicos, pero sus organizadores suelen gozar de mucha libertad de acción referente a las tarifas cobradas. Para financiar los recursos necesarios para operarlos, como coches, locomotoras, estaciones y personal, es necesario cobrar a los pasajeros tarifas bastante altas.

En Europa, muchos ramales turísticos operan los sábados y domingos y un día de semana, durante el verano, y el sábado y/o domingo en la temporada baja, normalmente con varias salidas por día. Existe allí una costumbre de hacer paseos en trenes turísticos y algo parecido crece en Brasil, pero aún no se ha manifestado muy fuertemente en Chile. Los trenes turísticos chilenos, como los suspendidos TdV y TransAtacama, corrieron sólo una vez por semana, llevando pasajeros en un solo sentido, puesto que esos regresaron en buses, dejando muy poca oportunidad para que pudiera rendir la cuantiosa inversión hecha en la rehabilitación de la locomotora y los coches; hubo que pagar los sueldos del personal administrativo, de marketing y de mantenimiento durante toda la semana y, en el caso del TdV, la Corporación que lo administraba también se responsabilizó del mantenimiento de las vías y de la demás infraestructura ocupada ². En tales circunstancias, las tarifas cobradas tienen que ser altas, lo que, evidentemente, mediante la elasticidad de demanda, restringe la clientela ³. En el caso del TdV, muchos de los clientes eran extranjeros, especialmente brasileros, para quienes la tarifa era manejable, por el alto valor contemporáneo del real, y un tren turístico un producto conocido, por la buena oferta de tales trenes que operan en su propio país (Thomson, 2007). Para grupos familiares chilenos, no era fácil justificar comprar para cada integrante un pasaje en el TdV, contra la alternativa de subir a toda la familia al auto para un paseo por el valle del Colchagua.

Los trenes a vapor corridos por la ACCPF, entre 1984 y 1995 tuvieron costos artificialmente bajos, por no ser cobrados algunos costos indirectos, como del almacenaje de los coches y las locomotoras; además, una parte de la mano de obra fue aportada gratuitamente por los propios socios. Véase la tabla 4.2, cuyas entradas excluyen los (elevados, aunque infrecuentes) costos de las periódicas reparaciones generales de los coches y, especialmente, la locomotora ⁴.

² Ferronor colaboró con el TransAtacama por proporcionar gratuitamente la vía entre Iquique y Pintados.

³ El pasaje en el TdV fluctuó alrededor de los USD 90, según clase. El del Transatacama partió en casi el doble de eso, luego bajándose en aproximadamente un 50%, con el fin de aumentar el número de pasajeros. En los dos casos, la tarifa incluía servicios suplementarios, como los traslados en bus y el almuerzo.

⁴ En el Reino Unido y los Estados Unidos, el costo de una reparación general de una locomotora a vapor puede fluctuar entre USD 400 000 y USD 1 500 000.

Tabla 4.2. Costos operativos representativos de los trenes turísticos a vapor, organizados por la ACCPF.

Costo de operar un tren un tren turístico a vapor con maquina tipo 70 o 80, y 6 coches, 300 kms. ida con vuelta, 1992, en USD de 1992.		
Elementos de costo	Zona Sur	Zona central
Uso de vías	300	300
Movilización	31	31
Agua para locomotoras	41	41
Lubricante para la locomotora	61	61
Maquinista, fogonero, caldeador mecánico	224	550
Mantenimiento de coches	217	217
Mantenimiento de locomotora	32	326
Carbón	375	450
Seguros para los pasajeros	128	128
Aseo de coches	80	80
Impresión de boletos	38	38
Venta de boletos	134	134
Administración	160	160
Total	2.115	2.516

Fuente: Valores promediados de los costos calculados de los trenes de la época.

Aun así, considerando un coeficiente de ocupación de un 80%, para cubrir sólo los costos presentados, en el caso de un tren para el público, había que cobrar una tarifa de USD 6,29 en la Novena Región y USD 7,50 en la zona central, sin incluir atención alguna a bordo. En esa época, la Asociación encontró que no podía cobrar al público tarifas superiores a unos USD 5,00 en el sur y USD 6,00 para los viajes originados en Santiago.



Figura 4.3. Boletos de trenes turísticos de la ACCPF, alrededor del año 1990. Imagen Ian Thomson.

Las cuentas se equilibraron mediante la práctica de agregar más coches, pero, aun así, la operación de esos trenes para el público era financieramente insostenible en el largo plazo, y sólo pudo mantenerse por una especie de subvención cruzada con los trenes fletados a grupos de extranjeros o empresas chilenas, a los que se cobraba, típicamente, unos USD 4.000 por viaje, a pesar de tener menores costos de administración y comercialización. Alrededor de 1992, el Tren de la Araucanía empezó a correr regularmente, una vez por mes, entre Temuco y Manzanar, pero muy luego tuvo que suspenderse, por las pérdidas incurridas.

Por otra parte, en el verano de 2012, la renovada ACCPF cobraba como tarifas el equivalente de USD 50,00 para sus viajes, nuevamente nombrados Expreso del Recuerdo, entre Santiago y San Antonio, algunas atenciones a bordo incluidas, lo que podría indicar que la mejorada situación económica de la clase media haya repercutido sobre las perspectivas de los trenes turísticos. El éxito de esos viajes sorprendió hasta sus propios organizadores y está por saber si será duradero. Para viajar en los nuevos Tren de la Araucanía, operados entre Temuco y Victoria por el Museo Ferroviario temuquense, se cobra el equivalente de USD 12,00 y, a pesar de que normalmente salen llenos, los ingresos cubren sólo un 60% de los costos directos, incluido el peaje a EFE ⁵. En esos dos casos, los pasajeros pagan por el puro gusto de viajar en el tren, puesto que uno puede desplazarse tranquilamente entre los dos terminales vía autopista. Surge la duda de si es necesario que un tren turístico salga con máquina a vapor; los nuevos Expresos a San Antonio han corrido con tracción a diésel, y fue evidente, por el comportamiento de muchos de sus pasajeros del TdV, que el tipo de máquina ocupada no les fuera de importancia primordial.

Después del terremoto del 27 de febrero de 2010, el TdV se suspendió, por los serios daños ocurridos a los sitios visitados por los turistas, como del Museo de Colchagua y de las viñas del sector. Sin embargo, aunque no hubiera habido terremoto, no era asegurada su continuada circulación, por su repetido déficit. El presente autor llevó a cabo un estudio de la justificación económica del TdV, durante los primeros siete meses de 2006. En ese lapso el déficit contable del TdV fue de USD 25.609. Sin embargo, su operación generó mayores excedentes para distintos actores económicos en Colchagua, como los vendedores de vinos, artesanía y souvenirs y los oferentes de servicios de restaurantes, hoteles y museos, compensados en parte por menores excedentes en el resto del país, por una redirección de los gastos personales hacia Colchagua. El fisco también habría ganado, por mayor pago de IVA. Aunque es efectivo que, sin la realización de una encuesta mucho más abarcadora que la que sí se pudo realizar, es imposible cuantificar con exactitud el excedente neto para la sociedad, ese se estimó en USD 55.460. Es decir, una pérdida de USD 25.609 para la Corporación del TdV fue más que superado por una ganancia social de USD 55.460.

⁵ Valen iguales los pasajes en el tren El Valdiviano, que circula entre Valdivia y Antihue, cuyo recorrido es más corto, de sólo 28 km por sentido.

En principio, será posible mejorar los balances económicos de las corporaciones operadoras de los trenes turísticos por internalizar las ganancias obtenidas por terceros a raíz de su operación, y tanto la del TdV como la del TransAtacama trataron de hacer algo de eso por, por ejemplo, incluir servicios como los almuerzos y algunas atenciones a bordo dentro de los paquetes vendidos, pero esa práctica tiene sus límites, por incrementar el precio de los paquetes, lo que desincentiva las ventas a personas sin necesidad de tales servicios. En el caso del resucitado Tren de la Araucanía y el Valdiviano, hacen contribuciones hacia los costos operacionales los gobiernos locales, que representan los terceros que se benefician por la operación de los trenes. Pero eso también tiene límites, puesto que dichos terceros no recirculan sus beneficios, o fracciones de ellos, a los gobiernos, los que están amarrados por restricciones presupuestarias. En sus primeros años, entregaron aportes al financiamiento del TdV las municipalidades ubicadas a lo largo del ramal, pero luego se retiraron. Las autoridades gubernamentales podrían sentirse incómodos en contribuir al financiamiento de trenes turísticos como el TdV, cuyos clientes provinieron, en gran parte, de las clases sociales más adineradas, muchos de ellos extranjeros. Las cámaras de comercio locales también representan los terceros beneficiados, pero tampoco existen mecanismos mediante los cuales una parte de sus ganancias pueda canalizarse directamente hacia los cofres de las cámaras.

Efectivamente, aunque de discutible legalidad ^{6 7}, el gobierno nacional financia los déficit de los trenes de pasajeros de las distintas divisiones de EFE, como Trenes Metropolitanos y Ferrocarriles Suburbanos de Concepción, como en décadas pasadas cubrió los déficit de los trenes de ramales. Entre los servicios favorecidos por los aportes actuales, se incluye el ramal de Talca a Constitución, en este caso con respaldo legal explícito ⁸.

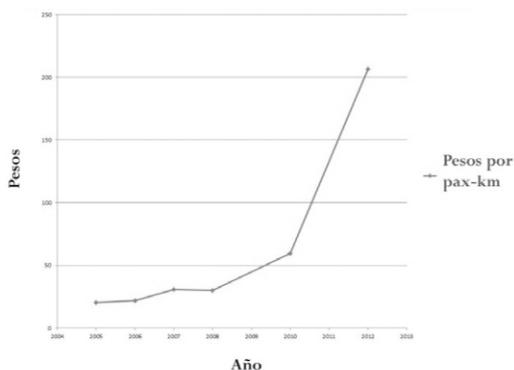
Ese ramal sobrevive por suministrar servicios de conectividad a los caseríos y aldeas, ubicados en la orilla norte del río Maule, de baja, o nula, accesibilidad mediante la red caminera. Por eso, desde el año 1995, ha recibido un subsidio concedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, inicialmente mediante licitación y más recientemente sin esa. En años recientes, el subsidio ha subido exponencialmente, ilustrado mediante el gráfico 4.2., facultado por los fondos de contraparte, para regiones, de TranSantiago.

6 Véanse los Artículos 32° y 35° de la Ley Orgánica de EFE.

7 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (1993) Texto refundido de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, DFL-1, Santiago, Chile.

8 Véase el Artículo 35° de la Ley Orgánica de EFE.

Gráfico 4.2. Tendencia Subsidio Ramal Talca Constitución (2004-2013).



Fuente: (i) Estudio de Evaluación Servicios de Pasajeros de Conectividad, Igetsa para EFE, especialmente los cuadros 2-7 (etapa 2) y 3-6 (etapa 3); (ii) Contrato de Subsidio del ramal Talca -Constitución entre MTT y EFE, 31-01-2012

Sin embargo, ese subsidio beneficia no sólo a los pobladores sino también, y quizás especialmente, a los turistas. En general, los turistas viajan desde Talca hasta Constitución, luego regresando; por su parte, los pobladores se desplazan normalmente entre la estación intermedia más cercana a donde viven y Talca o Constitución. La tarifa, expresada por kilómetro, para los primeros es de CLP 15.91, pero para los segundos, para viajes a la ciudad más cercana – Talca o Constitución – varía entre CLP 18.39 (para viajes entre González Bastías y Talca) y CLP 63.49 (para los, seguramente muy pocos, efectuados entre Colín⁹ y Talca).



Figura 4.4. Turistas en estación González Bastías. Imagen Ian Thomson.

⁹ La estación de Colín está virtualmente abandonada, por ser muy poco usada. Entre Colín y Talca hay un servicio regular de minibuses, cuya tarifa es inferior a la del ferrocarril.

El contrato suscrito entre EFE y el Ministerio, del 31 de enero de 2012¹⁰, especifica las tarifas por cobrar entre todos los pares de estaciones del ramal, incluidas las terminales, entre las cuales la fijación favorece a los turistas pero no a los pobladores; de todos modos, entre las ciudades terminales corren buses y colectivos, no subvencionados, sobre el camino L 30 M, que se ubica al sur del río. El mismo contrato define, además, los horarios de los servicios de buscarril, estableciéndolos de una manera de mayor conveniencia para personas que viajan de un extremo del ramal al otro, como los turistas, que para las que viven en la zona intermedia, queriendo llegar a una u otra de las ciudades extremas, como los pobladores.

Los mercados de los trenes turísticos.

No existe un mercado uniforme de los servicios de trenes turísticos sino a lo menos cinco segmentos – sin contar, por el momento, los trenes de gran lujo – cuyas características son bien diferenciadas entre sí, es decir:

- *Segmento I:* los residentes de la ciudad de salida del tren;
- *Segmento II:* los residentes de las ciudades principales del mismo país, juntos con los turistas extranjeros en general, que son grupos interesados en los ferrocarriles, pero no de una manera exagerada;
- *Segmento III:* los ferroaficionados propiamente tales, principalmente extranjeros;
- *Segmento IV:* las empresas y otras institucionales nacionales, y;
- *Segmento V:* los productores de películas de televisión o cine, agencias publicitarias, etc.

En una oportunidad anterior, se ha indicado las características y disposiciones de pagar de cada uno de esos grupos (Thomson, 2007). En resumen, los integrantes del primer segmento exhiben la disposición de pagar más baja, por carecer, normalmente, de un interés especial en los trenes y saber cómo llegar al destino del tren por bus o auto. Los del segundo segmento están dispuestos a pagar más, a veces hasta USD 50 por persona; podrían acomodarse en el mismo tren que los de la primera categoría, en un coche separado de calidad superior. Los de los tercer y cuarto segmento desean fletar trenes especiales; para los ferroaficionados, el interés especial es el propio tren, y quieren sacar fotos de él desde todos los ángulos y en todos los puntos a lo largo de la línea, pero para las empresas y otras institucionales nacionales el tren es, más que nada, un medio conveniente en que llegar juntos a un destino atractivo.

¹⁰ Contrato de otorgamiento de subsidio a la prestación de servicio de transporte público ferroviario en el ramal Talca – Constitución, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Trenes Metropolitanos S.A., 31 de enero de 2012.

Las entidades abarcadas por la quinta categoría ofrecen pagar los precios más altos, y piden tener el tren a su disposición durante el tiempo que ocupe su filmación; a veces exigen que se repinten o adornen la locomotora y los coches en un estilo compatible con el ambiente que busquen recrear para la película.

Los operadores turísticos compiten en varios, o todos, de esos segmentos. La mayoría, como el TdV, el TransAtacama, el Tren a las Nubes argentino, y los ramales turísticos europeos, dirige su atención al segundo segmento, que es probablemente el que más crece en términos globales, por el crecimiento explosivo en el turismo, tanto doméstico como internacional. Un enfoque en el primer segmento, probablemente, conduciría a un debacle financiero, salvo que subsidiara la actividad un gobierno local, y algunos operadores consideran que su participación en ese segmento más bien un ejercicio en relaciones comunitarias. Un caso excepcional es el TurisTren colombiano, que se ha convertido en una tradición nacional, ofreciendo paseos dominicales, a vapor, para bogotanos, desde hace dos décadas; pero constituye un caso singular, por partir de una ciudad capital, mezclar los dos primeros segmentos y poder contar como destino un pueblo turísticamente atractivo, a 53 km por una vía plana y sin obstáculos.

El producto ofrecido deberá responder a las peculiaridades de cada tipo de cliente, los más inusuales entre los cuales son los del tercer segmento, que tienen escaso interés en viajar, propiamente tal, sino en fotografiar o filmar un tren lo más parecido posible a uno de antaño, prefiriendo a veces que consista de carros de carga más bien que coches de pasajeros. Dentro de este segmento hay variaciones; por ejemplo, los estadounidenses tienen menos tiempo disponible para vacaciones que los europeos, y no insisten tanto en que la tracción del tren sea a vapor.

Existe también una categoría de tren turístico distinta que opera en un mercado aparte, es decir, el tren de alto lujo, como el Orient Express europeo, el Blue Train sudafricano, el Palace on Wheels de la India y el Royal Scotsman escocés, cuyos recorridos cubren varios días, ocupando el tren como una especie de hotel rodante comprimido de cinco estrellas. Se trata de una versión terrestre de los populares cruceros marítimos, pero cuyos clientes son personas de muy altos ingresos que buscan un producto de un alto grado de exclusividad y estatus. Un tour de siete noches puede costar hasta USD 16.000 por persona. El tren se combina con visitas a sitios de interés turístico ubicados cercanos a la línea férrea. Normalmente, el tren es de propiedad de una empresa turística, que paga derechos de uso de vías a las empresas ferroviarias dueñas o concesionarias de las líneas ocupadas. En América del Sur no existen todavía trenes de esas características, aunque ha habido intentos de correrlos, como el de EFE que, en 2007/08 ofreció una concesión para la restauración y operación de equipos antiguos con fines turísticos, sobre las vías férreas entre Valparaíso y La Paloma (de Puerto Montt).

Finalmente, corresponde mencionar los trenes para hacer el turismo, como los de EFE en décadas anteriores, a balnearios como Cartagena. Estos trenes son ya extintos en Chile, pero sobreviven en algunos otros países, en circunstancias excepcionales. En Sudamérica, los más destacados son los que circulan de El Cusco u Ollantaytambo a Aguas Calientes, cuya estación atiende las ruinas de Machu Picchu. Hace medio siglo, para la gran mayoría de los santiaguinos el tren constituía la única opción viable para llegar a Cartagena; hoy en día, para los turistas que deseen llegar a Machu Picchu, la sigue siendo.

Las perspectivas de los trenes turísticos en Chile

En la tabla 4.3., se comparan entre sí varios de los trenes turísticos chilenos, algunos actualmente operativos, uno potencialmente resucitable y otros en vías de implantarse. Se identifican a continuación:

- *Ramal 1*: Aprovechamiento para turismo del ramal actual Talca – Constitución;
- *Ramal 2*: El Ramal Talca – Constitución una vez mejorada la red caminera provincial;
- *Catapilco*: Vueltas en autocarril entre Catapilco y Palos Quemados;
- *Copaipó*: Vueltas en automotor Schindler entre Copiapó y Paipote;
- *Ave Fénix*: Proyecto Ave Fénix del Cajón de Maipo;
- *TransAtacama*: Trenes, de los días sábado, de Iquique a Pintados;
- *Expreso del Recuerdo*: Los ocasionales Expresos del Recuerdo, Santiago – San Antonio.
- *Tren de la Araucanía*: Los ocasionales Trenes de la Araucanía, Temuco – Victoria.

Cabe dirigir la atención a la diferencia entre los casos “Ramal 1” y “Ramal 2”. El primero refleja la situación actual, en que el ramal ofrece servicios de conectividad a pobladores que no cuentan con una adecuada accesibilidad a través de la red caminera; el segundo refleja una situación que, inevitablemente, se presentará en algún momento, en que los servicios de conectividad se suministran mediante la red vial, como en casi la totalidad del resto del país.

Se evalúan los distintos proyectos según los siguientes criterios:

- La accesibilidad de la estación punto de partida, considerando residentes locales, santiaguinos y extranjeros – una mejor accesibilidad tiene mayor puntaje;
- La inaccesibilidad, por camino, del sector por donde corre el tren – una mayor inaccesibilidad tiene mayor puntaje.
- La atractividad turística de los paisajes atravesados por el tren y de los pueblos atendidos – una mayor atracción lleva a un mayor puntaje.

- La atracción de los propios trenes, o automotores, desde el punto de visto de un público no especialista – una mayor atracción lleva a un mayor puntaje.
- Los costos de operación del tren – menores costos significan un mayor puntaje. En el caso Ramal 1, se considera que¹¹ la mayor parte de los costos se carga al servicio de conectividad; en el caso Ramal 2, estos costos se cargan totalmente al servicio de turismo.
- Los costos de infraestructura del servicio turístico – menores costos significan un mayor puntaje. En el caso Ramal 1, se considera que la mayor parte de los costos se carga al servicio de conectividad; en el caso Ramal 2, estos costos se cargan totalmente al servicio de turismo. Respecto a los proyectos de Catapilco y Copiapó, se considera sólo los costos marginales de la infraestructura ocupada, sin contar los de rehabilitación, la que es financiada por las municipalidades locales y Ferronor. Referente al Ave Fénix, se considera que el operador del servicio turístico se responsabilizaría de los costos de la infraestructura. En los casos del TransAtacama, Expreso del Recuerdo y Tren de la Araucanía, se considera que el operador turístico paga peaje al dueño de la vía.
- Un apoyo no transitorio de los gobiernos locales o de empresas – un mayor apoyo se traduce en un mayor puntaje.

Tabla 4.3. Una comparación subjetiva de las perspectivas de algunos trenes turísticos chilenos, actuales o proyectados.

Criterio de evaluación	Ramal 1	Ramal 2	Catapilco	Copiapó	Ave Fénix	Trans-Atacama	Expreso del Recuerdo	Tren de la Araucanía
Accesibilidad de la estación inicial								
Inaccesibilidad del trazado								
Paisajes y pueblos								
Trenes								
Costos de operación de los trenes								
Costos de infraestructura								
Apoyo externo permanente		?						

Fuente: Elaboración propia.

¹¹ Estos costos son muy importantes, estimándose en un 43% de los costos totales de la explotación del ramal.

Un mayor puntaje es representado por un tono más claro. Aunque la evaluación subjetiva podría dar una idea de las perspectivas de los diferentes proyectos. Parece evidente que un retiro de los aportes del sector público a iniciativas como el Tren de la Araucanía y el Valdiviano, que no es cubierto por el cuadro y a proyectos como los de Catapilco y Copiapó, daría como consecuencia su suspensión.

Un proyecto especialmente bien posicionado es el Ave Fénix. Se trata de la reinauguración de servicios sobre un tramo corto, entre San Alfonso y Melocotón, del antiguo Ferrocarril Militar del paisajísticamente atractivo Cajón del Maipo. Por su favorecida ubicación geográfica tendrá como clientes potenciales las familias de toda la ciudad de Santiago y, especialmente, de las de las populosas comunas surorientales de La Florida y Puente Alto. Además, por ocupar la trocha de sólo 60 cm y tener una extensión de sólo cinco km, su explotación sería muy económica.

El ramal de Talca a Constitución, en su actual condición – columna “Ramal 1” - , constituye un proyecto bastante indicado para el turismo ferroviario, por una serie de razones, como las siguientes:

- El ramal está fuertemente subsidiado por el Ministerio de Transportes, con el fin fundamental de proporcionar servicios de conectividad a los pobladores de la orilla norte del río Maule, y puede recibir turistas a costo marginal, el que, en el peor de los casos, no superaría los gastos necesarios para enganchar un remolque adicional a un conjunto de buscarril con acoplado que sale de todos modos.
- Por atravesar una faja territorial que no cuenta con una buena accesibilidad por camino, el ramal está en una situación privilegiada para atender a turistas que deseen conocer la zona.
- La faja atravesada es turísticamente interesante, por su belleza y pueblos típicos.
- Los propios buscarriles, por tener una antigüedad de medio siglo, son interesantes en sí mismo.

Por otra parte, en contra las perspectivas turísticas del ramal es su accesibilidad relativamente pobre para capitalinos y muchos otros, puesto que es difícil salir de Santiago en la mañana, efectuar un recorrido sobre el ramal y volver a casa el mismo día. Efectivamente, los turistas visitantes desde la zona central tendrían que hospedarse una o dos noches en Talca, significando que cada uno de los que llegan gastaría sumas relativamente importantes en la Región del Maule, pero llegarían relativamente pocos.

Sin embargo, inevitablemente, en algún momento, será mejorada la red caminera de la franja al norte del río Maule, que está atendida por el ramal, significando: (i) que los turistas podrán conocer el sector por desplazarse en su propio auto, o por

tomar un tour en bus, y; (ii) que habrá una competencia para obtener cualquier subsidio ofrecido por el Ministerio de Transportes, entre los operadores de los medios colectivos ferroviario y caminero, y, seguramente, por sus menores costos, el servicio será adjudicado a una empresa de buses. Por eso, bajaría la demanda de turistas de viajar en los buscarriles y, el valor de los pasajes cobrados subiría, quizás por un factor de diez, aunque la cantidad de turistas no se viera disminuida por la alta tarifa¹². En tales circunstancias, el ramal no será económicamente viable y probablemente dejaría de operar, salvo, posiblemente, sobre un pequeño tramo que sea retenido para la operación de servicios para turistas, como se pretende hacer en el Cajón del Maipo. El único salvavidas, para el ramal en su totalidad, sería una subvención, del orden de magnitud de unos USD 700.000 anuales¹³, de parte de algún nivel gubernamental, que sería de difícil justificación para el gobierno central, y de difícil financiación para el regional. El ramal es demasiado largo para poder autofinanciarse exclusivamente del turismo¹⁴. Por su condición de Monumento Histórico, siempre que no sea desafectado, tendrá asegurada su conservación, quizás como un tramo del Sendero de Chile, y además se podrá constituir un museo de sitio en cercanías de la estación de González Bastías. Esta conclusión es triste para los amantes del ramal, pero es difícil llegar a otra. Véase el recuadro 4.1.

12 Se estima en unos CLP 446.52 millones el costo anual de la operación, considerando una sola ida + vuelta por día, en precios de 2010. Si durante 2½ meses del verano, cada tren lleva 100 pasajeros, y en el resto del año 20, el total de pasajeros, durante todo el año, será de 29 656 personas, significando que el costo por pasajero sería de CLP 15 050. La tarifa actual, para viajes completos, de Talca a Constitución, o al revés, es de CLP 1 400.

13 Ese subsidio permitiría la operación del ramal, manteniendo las tarifas actuales, con un servicio por día y sentido, en lugar de los dos actuales.

14 Su largo es de 88 km. El largo de unos de los más conocidos ferrocarriles turísticos se indica, a continuación: Durango & Silverton: 73 km; Bluebell Railway: 15 km; Puffing Billy Railway: 24 km; West Somerset Railway: 40 km; Stoomtrein Dendermonde-Puurs: 14 km; etc..

Recuadro 4.1: El destino del Ramal Talca Constitución.

En 1930, en todo Chile, había sólo 152 km de caminos pavimentados¹, la gran mayoría de los cuales habría correspondido a la carretera entre Santiago y Valparaíso. Pero en esa época, descontando la línea troncal entre Valparaíso y Puerto Montt (y Castro), la red ferroviaria al sur de La Calera incluía unos 2.040 km de ramales. Es decir, de La Calera al sur, excluyendo el eje Santiago – Valparaíso, la actual Ruta 5 y la línea ferroviaria troncal, había un máximo de unos 30 km de caminos pavimentados y 2.040 km de ramales ferrocarriles, algunos de uso minero o internacional, pero la mayoría rurales que terminaban en pueblos como El Volcán, Las Cabras, Mariposa, Constitución, Recinto y Curacautín.

Poco a poco, la red caminera se amplió y mejoró, mientras a la red ferroviaria le sucedió el contrario. Al llegar a 2012, entre las regiones V y X, la red ferroviaria no troncal, se había achicado a 625 km, unos 215 km de los cuales son transitados por trenes para pasajeros, y la caminera pavimentada, descontando la Ruta 5, se había agrandado a unos 9.031 km. Es decir, la situación prevaleciente de 1930 se ha invertido, y ahora es la red vial pavimentada, no la ferroviaria, que proporciona servicios de conectividad a los pobladores. Son muy pocos rincones habitados del territorio nacional que están ahora fuera del alcance de la red de caminos pavimentados o, a lo menos, transitables en toda temporada. Entre dichos rincones, se encuentra una parte del sector occidental del eje atendido por el ramal a Constitución. Cabe recordar que la misión fundamental de la Dirección de Vialidad del M.O.P. es "mejorar la conectividad interna del territorio chileno mediante la provisión de servicios de infraestructura vial"². Por eso, tarde o temprano, todos los pueblos y caseríos ubicados a lo largo del ramal tendrán, un día, una adecuada accesibilidad mediante la red caminera.

El subsidio actualmente concedido para mantener los servicios del ramal proviene del Programa Subsidios al Transporte en Zonas Aisladas, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que tiene como "principal objetivo generar y mejorar la accesibilidad de habitantes de localidades aisladas del país hacia centros con mayor desarrollo y oferta de servicios de salud, educación, abastecimiento"³, más bien que financiar paseos para turistas. Normalmente, los subsidios se asignan por licitaciones entre los operadores interesados; una vez mejorada la red caminera, EFE podrá participar en una licitación de servicios de conectividad sobre el eje del ramal, pero seguramente su oferta será socavada por otra de una empresa de buses, cuyos costos serían muy inferiores. En ese momento, estará en peligro el futuro del ramal en su totalidad, aunque sería factible la retención de un tramo menor con fines turísticos, siempre que surja una fuente adecuada de cofinanciamiento, como de una institución relacionada con el turismo o la conservación del patrimonio histórico. En su calidad de Monumento Nacional, siempre que no se desafecten, la infraestructura y el material rodante del ramal tendrán su conservación asegurada.

No se sabe en qué momento quedará suficientemente mejorada la red caminera para hacer más conveniente el suministro de servicios de conectividad por buses camineros. Las mejoras exigirían una inversión del equivalente de USD 42.5 millones⁴.

REFERENCIAS Y NOTAS

- 1 Corporación de Fomento a la Producción (1962) Geografía económica de Chile Tomo IV. Santiago
- 2 Dirección de Vialidad, Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas.
- 3 Subsidio al Transporte en Zonas Aisladas, Subsecretaría de Transportes.
- 4 Véase el Estudio de Evaluación Servicios de Pasajeros de Conectividad EFE Talca-Constitución, realizado para EFE por la consultora Igetsa, que estimó en CLP 24.729 millones el costo de construcción de nuevos caminos pavimentados y en CLP 3.074 millones la mejora de otros ya existentes. Sin embargo, ese primer valor incluye CLP 3.900 millones para un nuevo puente sobre el Maule. En lugar, se podrá ocupar el presente puente ferroviario, que en el pasado se ha abierto para el tránsito caminero. En el estudio citado no se estimaron los beneficios sociales que generarían las mejoras viales, en términos de una mejor accesibilidad para los pobladores, aumentos en la producción agrícola y maderera de la zona travesada, etc., y, efectivamente, se implicó que los únicos vehículos que usarían los caminos serían los buses que remplacen el servicio ferroviario.

Consideraciones sobre el crecimiento del turismo ferroviario en Chile.

En el mundo en general, y especialmente en los países de desarrollo socioeconómico todavía más adelantado que Chile, el turismo ferroviario es un sector que crece. Por eso, sería lógico anticipar su crecimiento también en Chile. Corresponde analizar las perspectivas considerando separadamente tres categorías distintas de operaciones, es decir:

- Primera categoría: los ramales ferroviarios dedicados exclusivamente al turismo;
- Segunda categoría: la operación de trenes turísticos, de carácter principalmente histórico, sobre las vías de EFE o de las otras empresas dueñas de vías férreas, y;
- Tercera categoría: Los trenes de lujo, relativo o absoluto.

Respecto a la primera categoría, es decir, los ramales turísticos, tendrán mayores perspectivas los de operación económica ubicados en cercanías de una ciudad grande, entre los cuales se destaca el, ya mencionado, proyecto del Cajón del Maipo. En otros países, muchos de ese tipo de ramales pudieron aprovechar líneas recién clausuradas que retenían la mayoría de su infra y superestructura y que ocupaban franjas que no rematadas a terceros. En Chile, el único ramal bien ubicado de esas características sería el tramo Centinela a Santa Cruz de la antigua línea a Pichilemu, el que, hasta principios de 2010, fue transitado por el TdV. Sería conveniente pensar, además, en términos de aprovechar ramales, actualmente en uso, que podrían dejar de ocuparse en un futuro no muy lejano, a raíz de, por ejemplo, el agotamiento de minas que, hoy en día, le entreguen tráfico. Uno de tales ramales sería el tramo Río Blanco a Los Andes del antiguo Ferrocarril Transandino, ocupado en la actualidad por un tráfico de concentrados de cobre generado por la mina Andina. Si ese tráfico se transfiriese a otro medio, como un mineroducto, podría ser factible la retención de ese tramo, de 34 km, para servicios turísticos. Otro tramo potencialmente aprovechable para el turismo, una vez abandonado por trenes mineros, sería el que corre entre las ciudades costaneras de La Serena y Coquimbo, que actualmente atiende los trenes de la mina El Romeral.

Respecto a la segunda categoría, EFE ha demostrado un renovado interés en trenes turísticos, lo que se ha convertido en realidad a raíz de la colaboración de la ACCPF. La operación de tales trenes sería factible sobre líneas con capacidad ociosa y que tengan un terminal en una ciudad populosa, como Santiago, y otro en una ciudad o un pueblo, turísticamente atractivo, cuyas autoridades municipales aseguren una buena acogida para los pasajeros, por organizarles actividades, como rodeos, vueltas en lancha, visitas a lugares de interés histórico, etc.. Sus perspectivas serán mayores sobre líneas no transitadas por trenes regulares para

pasajeros. Los trenes turísticos ya operados ocasionalmente entre la Estación Alameda y San Antonio poseen las requisitos necesarios, como también, potencialmente, unos pocos otros, como entre Alameda y la ciudad de Los Andes. Tanto ese tipo de trenes como los ramales dedicados al turismo son difícilmente comercialmente viables en sí mismo y su éxito dependería de aportes de EFE, de las comunas receptoras y/o voluntarios como los socios de la ACCPF¹⁵. En regiones, los actuales Tren de la Araucanía y el Valdiviano pertenecen a la segunda categoría.

Finalmente, nos queda por considerar los trenes de lujo, que son los principales que, potencialmente y en circunstancias específicas, ofrecen perspectivas de una rentabilidad comercial. Para ser viables, necesitan una línea férrea ya operativa para servicios de carga y que atravesase un territorio turísticamente atractivo, particularmente desde el punto de vista paisajístico. Dentro la categoría de esos trenes, se puede distinguir los trenes hoteleros, como los ya mencionados Orient Express y Blue Train, y los diurnos, sin dormitorios, que ofrecen paseos de un día, o de una serie de días con hospedaje para los pasajeros en hoteles terrestres. En el centro y sur de Chile, tienen poco sentido los trenes hoteleros, por la buena oferta de hoteles en casi todas las ciudades ubicadas a lo largo de las líneas férreas. En 2007/08 EFE intentó, sin éxito, de licitar la operación de un tren hotelero que pudiera circular sobre las vías entre las regiones V y X.

En el norte la situación es algo diferente, pero, aun así, el tren hotelero es una especie cada vez menos adaptada a las condiciones prevalecientes. A pesar de que largos tramos de la línea longitudinal en el norte están muy apartados de hoteles de calidad turística, no es seguro que por esa línea sería conveniente correr un tren hotelero, por varias razones, relacionadas con las preferencias de los turistas, la calidad de la vía y la capacidad del tren¹⁶, y, de todos modos, la línea longitudinal no está en operación y tiene pocas posibilidades de serlo en un futuro previsible. El ferrocarril internacional entre Antofagasta y Salta, en Argentina, vía el paso de Socompa, es, quizás, el más indicado para la operación de un tren hotelero, por la ausencia total de hoteles terrestres sobre largos tramos, especialmente por el lado chileno, y las bajas velocidades permitidas, que inflan el tiempo de viaje entre puntos con acceso a hoteles; entre Zaldívar y La Polvorilla la línea están fuera de operación, pero costaría relativamente poco rehabilitarla y ya corre un tren turístico, de buena calidad, sobre una sección del tramo argentino, es decir, el famoso Tren a las Nubes. Un anterior concesionario de ese Tren, en algún momento, expresó un interés de extender hasta Antofagasta su recorrido.

15 El proyecto Ave Fénix, del Cajón del Maipo, por demostrar características especiales, podría autofinanciar su operación.

16 Por ejemplo: (i) los turistas preferirían sentarse por una ventana y admirar los paisajes más bien que acostarse en una cama y soñar con ellos; (ii) la vía es de trocha métrica y, aunque fuera rehabilitada, difícilmente tendría la calidad para asegurar que los turistas pudieran dormir bien, y; (iii) los coches dormitorios son pesados y de poca capacidad, y, por eso, impondrían un límite muy bajo en la capacidad del propio tren.

Una ruta interesante para un tren de lujo relativo es la que va desde Antofagasta, o Calama, a Guaqui, en la orilla boliviana del Lago Titicaca, pasando por Ollagüe, Uyuni, Oruro, El Alto de La Paz y Tiwanaku. La vía es totalmente de trocha métrica y controlada por la empresa Antofagasta P.L.C., que forma parte del grupo Luksic. Hace unos 25 años, un tren hotelero habría sido obligatorio para llevar turistas sobre esa ruta, por la total inexistencia de hoteles terrestres, de una calidad mejor que de campamento, entre Calama y Oruro, pero ahora hay muchos, de hasta cinco estrellas en Uyuni, donde hace un cuarto de siglo había sólo uno, que no habría merecido ni siquiera un cuarto de estrella. El recorrido del tren (o ferrobús) podría prolongarse por vía lacustre a Puno, y luego nuevamente por líneas férreas por Juliaca y El Cusco hasta Aguas Calientes, que es la estación que atiende las ruinas de Machu Picchu. Alternativamente, podría partir desde Arica, en lugar de Calama, subiendo a El Alto por Visviri. En cualquiera de los dos casos, el vehículo más indicado sería un buscarril, equipado con calefacción, aire acondicionado, cocina y bar, aunque no necesariamente de gran lujo. El viaje entre Arica y El Alto duraría unas doce horas, sin necesidad de que los turistas se pernoctasen en hoteles; si partiera desde Calama, el buscarril, y sus pasajeros, se pernoctarían en Uyuni. Existen en Bolivia buscarriles rehabilitables para servicios de las características señaladas, y es probable que, dentro de los próximos cinco años, se vayan a poner en marcha.



Figura 4.5. Ferrobús, llevando turistas, en detención para visitar sitio arqueológico entre Visviri y La Paz. Imagen Ian Thomson.

Referencias

Contrato de otorgamiento de subsidio a la prestación de servicio de transporte público ferroviario en el ramal Talca – Constitución, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Trenes Metropolitanos S.A., 31 de enero de 2012.

Convenio Empresa de los Ferrocarriles del Estado a Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, redactado 13-09-94.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (1993). *Texto refundido de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, DFL-1*. Santiago, Chile.

Thomson, I (1985) *The finale of main line steam en Chile, Railway World*. Inglaterra: Ian Allan Ltd., Weybridge.

Thomson, I y Angerstein, D (2002) *Historia del ferrocarril en Chile* (2da. ed.). Santiago: Centro de Investigación Barros Arana, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos

Thomson, I (2007) *Los trenes turísticos de América del Sur*. Ponencia presentada en XXI Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Buenos Aires, Argentina.



Segunda Parte

Una aproximación patrimonial y turística
al Ramal Talca Constitución.

Historia del Ramal Talca Constitución





Historia del Ramal Talca Constitución

patrimonio e identidad del tren
del Maule.

Alejandro Morales Yamal
Museo O'Higiniano y de Bellas Artes de Talca
Talca ¹

¹ Capítulo escrito con la colaboración de textos de Hernán Constanzo, Jaime González y Francisco Gutiérrez.

En agosto de 1887 la administración del gobierno de Balmaceda, cumpliendo la promesa hecha a los habitantes de Constitución en la campaña presidencial, comisionó al ingeniero Ignacio Vivanco para elaborar el presupuesto de los gastos que demandaría la construcción del ferrocarril de Talca a Constitución, todo esto para dar salida a los productos de Talca y para dar vida a la lánguida y deshabilitada Constitución.

Resumen.

Junto con los problemas y pérdidas económicas y humanas que ocasionaba el cruce de la Barra del Maule, la construcción del ferrocarril del sur terminó por sepultar la actividad fluvial del río Maule y con ello la cultura e identidad que se había formado en torno a este medio de comunicación.

Como consecuencia, las regiones al oeste de la línea férrea longitudinal sur quedaron en situación de aislamiento. Durante el gobierno de Balmaceda se comienza a elaborar el presupuesto de los gastos de construcción del ferrocarril entre Talca y Constitución, para dar salida a los productos de Talca y dar vida a la lánguida y deshabilitada Constitución. El Ramal Talca Constitución se inaugura el 19 de diciembre de 1915 luego de más de 25 años de trabajo.

Su construcción incidió decisivamente en la historia económica del territorio; se convirtió en un medio que permitía sacar las cosechas de valle central hacia nuevos mercados. La agricultura y el comercio incipiente ocasionaron la aparición y surgimiento de pueblos y ciudades a orillas de caminos, ríos y esteros, lo que junto a la concurrencia de los campesinos facilitaron el poblamiento de la zona.

La instalación del Ramal Talca Constitución dio nacimiento a “núcleos-estación” que fueron verdaderos focos de atracción de población y comercio hasta convertirse en circunstanciales “villas-mercado”.

Actualmente, el Ramal cumple más de 100 años de servicio público y se ha transformado en patrimonio cultural para la Región del Maule, donde se plasman las costumbres, el folclore y las tradiciones que se han gestado bajo el alero del histórico ramal y sus estaciones.

De la navegación fluvial al transporte sobre rieles.

La navegación del río Maule fue durante siglos la vía de conexión de la región con el exterior y por lo tanto el medio más expedito para impulsar el crecimiento económico y social del territorio. En torno a la navegación, armadores, marineros y comerciantes desarrollaron una intensa actividad económica, caracterizada por los astilleros maulinos donde se construían bergantines, goletas y balandras utilizando pellín, roble, alerce, ciprés, coigüe, luma y araucaria.

El movimiento marítimo posibilitó que en 1828 Constitución fuese declarado Puerto Mayor de la República de Chile. Paralelamente, la navegación fluvial permitió el surgimiento de una identidad regional íntimamente ligada al río, a las embarcaciones o faluchos maulinos que lo surcaban y a los marinos de agua dulce o guayanes que maniobraban con una destreza extraordinaria aquellos navíos cargados de productos agrícolas. El viaje se realizaba entre el puerto de Perales, ubicado muy próximo al encuentro de los ríos Maule y Loncomilla, y Constitución situada en la desembocadura del Maule, en Constitución.

Junto con los problemas y las pérdidas económicas y humanas que ocasionaba el cruce de la famosa Barra del Maule, la construcción del ferrocarril del sur terminó por sepultar la actividad fluvial en el río Maule y con ello la cultura e identidad que se había formado en torno a este medio de comunicación. Consecuentemente, en 1883 Constitución perdió la categoría de Puerto Mayor. Una vez que cesó buena parte de la actividad fluvial, las regiones al oeste de la línea férrea longitudinal sur quedaron en una situación de aislamiento que intentó ser interrumpida con la construcción del ramal ferroviario Talca – Constitución.

En agosto de 1887 la administración del gobierno de Balmaceda, cumpliendo la promesa hecha a los habitantes de Constitución en la campaña presidencial, comisionó al ingeniero Ignacio Vivanco para elaborar el presupuesto de los gastos que demandaría la construcción del ferrocarril de Talca a Constitución, todo esto para dar salida a los productos de Talca y para dar vida a la lánguida y deshabilitada Constitución.

Así el 11 de abril de 1888, los ingenieros Gore y Pissis llegan a Talca y se dirigen al sector las Ánimas, unos seis kilómetros al sur de esta ciudad (inmediaciones de Colín) para instalar faenas y construir el primer puente de la vía férrea. También se determina que los rieles y artículos similares serán traídos desde Inglaterra y las locomotoras y los carros de Estados Unidos.

Los trabajos causan gran actividad en Talca. La llegada de cientos de personas, a veces con sus familias, en busca de un puesto laboral, mueve la apacible economía de la ciudad. Día a día las carretas, cargadas con materiales, salen de la estación de Talca, en largas filas, rumbo a las faenas. El comercio local, en especial las ferreterías, deben extremar esfuerzos para suministrar las herramientas y materiales exigidos.



Figura 5.1. Medalla inauguración de los trabajos del Ferrocarril Talca- Constitución.
Imagen Museo O'higiniano y de Bellas Artes Talca.

Así el primer viaje se hace un sábado 13 de agosto de 1892, en donde el convoy recorre el itinerario desde Talca hasta la estación de Curtiduría.

Este nuevo ferrocarril despertó gran entusiasmo en Talca, numerosos caballeros tomaron ubicación en los tres carros habilitados y el domingo siguiente fueron familias enteras las que pugnaron por subir al convoy y realizar el atractivo recorrido por las cuatro estaciones.

En diciembre de 1897 el tren del Maule, llega a Huinganes, así el antiguo trayecto que demoraba tres días en faluchos por el río, ahora solamente demoraba algunas horas.

Finalmente, al medio día del 19 de diciembre de 1915, el ramal ferroviario cruza el puente Banco de Arena sobre el río Maule. Entre pitazos, gritos de alborozo y múltiples muestras de regocijo, el convoy llega a un galpón el que posteriormente

se convertirá en la estación de Constitución. Después de salvar este último gran escollo, tras poco más de veinticinco años de intenso trabajo, quedaba terminado el legendario ramal Talca – Constitución, inaugurándose el 19 de diciembre del mismo año con gran festejo y solemnidad, el servicio entre ambas ciudades; desplazándose las locomotoras tipo Tenders, con entera libertad entre las estaciones y parajes de Talca, Colín, Rauquén Corinto, El Morro, Curtiduría, Infiernillo, Tanguao, Pichamán, El Álamo, Huinganes, Maquegua, Rancho Astillero y Constitución.



Figura 5.2. Ferrocarril cruzando el Puente Banco de Arena. Imagen Museo O'higiniano y de Bellas Artes Talca.

Las locomotoras eran capaces de arrastrar un peso de 200 toneladas entre coches de pasajeros, de primera clase, de segunda clase y de tercera clase con treinta asientos cada uno, montados sobre sillas de acuerdo al estilo norteamericano, con un peso no superior a las cuatro toneladas; también arrastraba carros de cargas del tipo bodega, cajón y plomo, plataforma y carga de animales, estos últimos no debían soportar un peso superior a las seis toneladas.

La construcción del ramal y su incidencia social y económica

El ramal construido en la zona del Maule, incidió decisivamente en la historia económica del territorio. Primero fueron gestados como transportes de carga y cifrándose en grandes perspectivas económicas, este ferrocarril dio un giro impensado a los pueblos que recorrieron: de los sueños portuarios de los maulinos desembocó en el turismo: cambiándose paulatinamente los carros cargueros por coches de

pasajeros. Partió siendo un medio que permitía sacar las cosechas del valle central hacia nuevos mercados.

La existencia de una diversidad de aglomeraciones humanas representa sin duda la génesis y evolución de los diversos conjuntos poblados que han trascendido a la dimensión espacio temporal del quehacer humano en la Región del Maule hasta el siglo XXI.

Así estas villas y ciudades maulinas tuvieron su génesis y desarrollo allí donde las actividades de producción y transporte habían concentrado alguna producción agrícola y facilitaban el contacto y el comercio del lugar, situación que permitiría incrementar el movimiento de atracción de los habitantes, para tratar de reunir la población dispersa en determinadas aglomeraciones humanas. Entonces, la agricultura y el comercio incipiente de la zona ocasionaron la aparición y surgimiento de pueblos y ciudades a orillas de caminos, de ríos y esteros, donde fértiles tierras más la concurrencia de los campesinos facilitaron el poblamiento de la zona.

Sin embargo, hay una gran variedad de pueblos y aldeas que han surgido por otras causales, generalmente en forma anónima y silenciosa. En donde, a veces, la conjunción de varias instalaciones férreas dieron lugar al nacimiento de algunos centros poblados rurales. Este fenómeno permitió en definitiva impulsar el surgimiento y desarrollo de otras aldeas y pueblos; como consecuencia de la construcción e instalación de la línea ferrocarrilera a partir de fines del siglo XIX (específicamente entre 1866 y 1875).

En efecto, la instalación del ramal Talca-Constitución (obra efectuada entre los años 1888 y 1915) y la constitución posterior de los paraderos, dieron nacimiento a algunos “núcleos-estación” que como tales permitieron ser verdaderos focos de atracción –de población y comercio- hasta convertirse en circunstanciales “villas-mercado”. Este es el caso preciso de las localidades de Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías (Infiernillo), Toconey, Forel, Pichamán, Huinganes y Maquehua etc. Este hecho permitió –por entonces- desarrollar legítimos “centros de acopio comercial y de servicios” que unieran la capital del valle central con la ciudad puerto del río Maule.

Además, dicha línea del ferrocarril que en su camino se constituye –aproximadamente- por 8 estaciones y 8 paraderos (como por ejemplo Rauquén, Pocoa, Los Llocos, Trichahue, El Peumo, Los Romeros, Rancho Astilleros, Banco de Arena, etc.), permite unir localidades interiores con la línea férrea, a través de caminos rurales y senderos de carácter local (Tanguao, Coipué, Quebrada de Pichamán, La Verde, Las Palmas de Toconey, Carrizalillo, Macal y Peralillo).

No obstante los poblados levantados antes de la llegada del ferrocarril se disputaban el “privilegio” de albergar las nuevas estaciones a causa del carácter de accesibilidad y conectividad que brindarían. Sin embargo, con el correr de los años

dicha tendencia se diseminó en intensidad a causa de la construcción de más caminos forestales y carreteras pavimentadas, mayor itinerario de locomoción de buses rurales; la cual sumada al levantamiento e inoperancia de muchos paraderos del ramal interno, dieron lugar al desaparecimiento de otros centros poblados (El Morro y Rauquén por ejemplo). Esto permite dar cuenta de la funcionalidad extemporánea de la línea férrea que permitiría crear un sistema urbano integrado por el ferrocarril.

Actualmente, dicho tren Talca – Constitución cumple más de 100 años de servicio público, donde se ha transformado en un verdadero patrimonio cultural para la Región del Maule (especialmente para las comunas de Talca, Maule, Penciahue y Constitución), donde se plasman las costumbres, el folclore y las tradiciones, que se han gestado bajo el alero del histórico ramal y sus estaciones, manifestaciones propias de nuestra identidad cultural del mundo rural.



Figura 5.3. Buscarril llegando a la Estación González Bastías. Imagen Marcos Sandoval

El Ramal Talca Constitución: una cultura popular con identidad rural.

Es una franja territorial que se proyecta -desde oriente a poniente- desde el valle central hasta el litoral costero, pasando por la cordillera de la Costa (o secano costero) en una superficie aproximada de 90 kms.

Se caracteriza generalmente por la producción agrícola de subsistencia, en donde se cosechan algunos frutales (uvas, tomates, naranjas, manzanas, melones, sandías, pepinos, etc.), verduras (acelgas, lechugas, zanahorias, cebollas, nalcas,

cilantros, perejiles, ajos, etc.) y otros alimentos (huevos, tortillas de rescoldo, etc.). Pero especial notoriedad tiene la producción del vino, chicha, aguardiente y otros derivados.

El área geográfica focalizada, corresponde al sector norte de la ribera del río Maule en el valle central, específicamente a ocho localidades rurales, las que a su vez son unidas por el Ramal Ferroviario Talca - Constitución: Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías, Toconey, Pichamán, Forel y Maquehua todas pertenecientes a las comunas de Maule, Penciahue y Constitución, de la provincia de Talca, VII Región del Maule.

Estas localidades son en su mayoría caseríos o aldeas conformadas por asentamientos humanos dispersos ubicados en una misma localidad, cuya población en su totalidad se dedica a actividades primarias y con bajo nivel de equipamiento e infraestructura urbana: alcantarillado, sistema de agua potable, electrificación pública y domiciliaria, etc.

Casi todos los pobladores de estos lugares son pequeños agricultores independientes o inquilinados, los que en gran porcentaje trabajan por cuenta propia (produciendo vinos, cosechando frutas, verduras y algún ganado caprino) y otros que se asalarian trabajando para grandes y antiguas haciendas y empresas forestales relativamente cercanas.

La mayoría campesinos, hombres de la tierra, y mujeres dueñas de casa que ayudan en las labores domésticas del hogar y el campo. En la mayoría son familias campesinas pobres de bajo nivel de ingresos -los cuales en promedio son de \$100.000 mil pesos mensuales- y que los obtienen a través de la venta de su mano de obra y de la producción de frutas, verduras y cereales en la feria de Talca o Constitución (de ahí la importancia del Ramal Ferroviario Talca - Constitución que permite conectar estos dos puntos de comercialización regional y de contactarse con la vida moderna de la ciudad).

Así los habitantes de esta zona, se encuentran en una situación de marginalidad rural, ya que viven en asentamientos humanos alejados de los centros de decisión y de apoyo gubernamental y de servicios públicos (a 40, 30 y 20 kms. de distancia de sus capitales comunales: Maule, Penciahue y Constitución); lo que sumado a las pésimas condiciones del camino (ripio) y a lo abrupto y accidentado del relieve (Cordillera de la Costa) hacen que estos caseríos tengan una deficiente accesibilidad comunicacional y del transporte con el resto de la Región.

Todo lo anterior contribuye a fuertes procesos de migración campo-ciudad y de pauperización de las condiciones de vida de estos pequeños agricultores, comerciantes informales, mujeres abandonadas, niños huachos y analfabetos, etc., lo que confluye en un riesgoso círculo duro de la pobreza y de inevitable empobrecimiento cultural y educacional.

Es así y a pesar de todo, las escuelas básicas rurales existentes en el área -en Colín, Curtiduría, Tanguao, Toconey, Las Palmas de Toconey y Maquehua- se han transformado en verdaderos centros irradiadores de cultura, educación y capacitación en el sector; lo que sumado al funcionamiento del Ramal Ferroviario Talca - Constitución (única vía expedita de comunicación y transporte) permite conectar con la vida moderna de la ciudad, que conlleva el acceso al progreso, la información, a los servicios y al mejor bienestar cultural y social de estas familias campesinas.

Recorriendo las estaciones y paraderos del último ramal ferroviario

Primera estación: Colín: Este poblado se encuentra aledaño a la ciudad de Talca, es una de las estaciones en la que el tren prácticamente ya no se detiene, debido a su cercanía con la capital del Maule, distancia que en los últimos años se ha estrechado cada vez más con el gran crecimiento demográfico, por lo que ya no es necesaria la utilización del tren para la movilización de sus pobladores. Se dice que este sector era conocido como la tierra de los burros, por la gran cantidad de estos animales que se encontraban en el sector. Más adelante se encuentra emplazado el primer puente metálico, que cruza el Río Claro, el cual se une para formar el tranquilo y azul Río Maule, que lleva el nombre de esta región y que acompañará al buscarril el resto del viaje. Pero es el paradero de Rauquén donde el viajero comienza a sentir este pintoresco recorrido, ya que los lugareños hacen señas con las manos para detener el ferrocarril.

Segunda estación Corinto: Este lugar era conocido por Pocoa que en lengua mapuche significa lugar de sapos. Posteriormente se le llamó Corinto por la existencia de un importante molino que montó un empresario griego aproximadamente en 1917. Hoy en día se pueden apreciar las ruinas de éste desde la ventanilla del tren. Corinto es un poblado pequeño y tranquilo sin mucha actividad comercial, es el único pueblo del ramal que tiene dos accesos aparte de la línea férrea, uno por Pencahue y el segundo por Rauquén y cuenta con servicio de locomoción directa hacia Talca. En este pueblo se realiza hasta el día de hoy una importante fiesta religiosa, cada 8 de diciembre con gran afluencia de peregrinos se celebra a la Inmaculada Concepción en el santuario dedicado a la virgen Purísima. Esta estación a lo largo de su historia ha sufrido grandes inundaciones quedando aislada y como sucedió en 1986 cuando el agua llegó a un metro sobre cota rieles. Unos metros más al sur se encuentra el paradero El Morro, nombrado así por la existencia de roqueritos que se asemejan al morro de Arica. En este sector existió antes de la llegada del ferrocarril un puerto llamado Puerto de Perales, donde llegaban embarcaciones principalmente de Constitución.

Tercera estación Curtiduría: Se atribuye el nombre a la existencia de curtiembres de cueros, actividad que ya no se realiza en el sector. Antiguamente existían grandes viñas y llegó a ser bastante famosa por su producción y calidad vinícola. Por ser

la estación Terminal de la primera etapa de la construcción del ramal, Curtiduría mantenía gran comunicación con los sectores más apartados, ya que las personas debían llegar hasta allí para tomar el tren y acceder a las ciudades de Talca o Constitución. Por consecuencia en este poblado crecieron grandes negocios pulperías; donde se vendía desde alimentos a artículos para el hogar, transformándose así también en un importante centro de desarrollo social. Pero su crecimiento se estancó y poco a poco este poblado fue decayendo. Hoy sigue siendo una zona importante de viñedos, aunque a mucha menor escala, pero sin perder el prestigio de la calidad de sus vinos de uva rosada. Adentrándose por el camino se pueden apreciar los vestigios de las casas patronales con grandes corredores y bodegas que evidencian la época de gloria que alguna vez vivió Curtiduría. Al poniente está el paradero El Peumo, lugar donde bajaba gran cantidad de gente que era esperada por carretas para ir a los baños termales de Tanguao.

Cuarta estación González Bastías: Antes llamada Infiernillo, dicen que por el gran calor que se sentía en verano. Fue rebautizada con este nombre en homenaje al poeta Jorge González Bastías que nació y vivió en estas tierras, quien irónicamente nunca quiso escribirle un verso al tren ya que le significaba un signo de progreso que rompería con las tradicionales embarcaciones y carretas que servían de movilización. González Bastías es conocido como el poeta de las tierras pobres por un poema que le escribiera a Infiernillo por motivo de que poco y nada de lo que se sembraba en este lugar sobrevivía o daba fruto. González Bastías fue y sigue siendo una de las estaciones más importantes del Ramal. Es aquí donde por décadas se ha realizado el cruce de trenes. Aquí el tren se detenía por unos quince minutos y la tradición era descender del tren y comprar a las famosas venteras tortillas y huevos duros. A diferencia de hoy en día, que el buscarril se detiene cerca de cinco minutos, si se tiene suerte se puede encontrar a una de las dos venteras que esporádicamente están en la estación o de lo contrario, ir al único negocio que existe frente a la línea a lo largo de todo el viaje. Además de las estaciones terminales (Talca-Constitución), es la única estación que permanece activa. Este pueblo fue al igual que muchos bastante más grande y activo de lo que es hoy, como prueba de eso se pueden ver las casas abandonadas mimetizándose con el frondoso paisaje de sus antiguos jardines. Hoy en este lugar sólo habitan unas pocas familias que viven de sus cultivos y unos cuantos animales, familias que si no fuera por el tren ya se hubieran marchado.

Quinta estación Toconey: Esta estación también fue rebautizada. Su nombre anterior fue Tanguao, motivo por el cual los viajeros se confundían pensando que allí se encontraban los baños termales de Tanguao. También existió una fábrica de tejas y de ladrillos llamada las Palmas. Actualmente esta estación es uno de los destinos más recorridos del Ramal. En este lugar se realizan trillas a yegua suelta, fiesta huasa en donde los campesinos utilizan caballos para moler el trigo.

Sexta estación Pichamán: En esta abandonada estación donde actualmente se encuentra un vagón de tren, existió una casa estación como la de Maquegua, la que fue destruida en un incendio en noviembre de 1988. Este sector fue famoso por un gran bosque de eucaliptos que tapaba la vista al río y por su actividad comercial principalmente de madera de roble y vinos producidos en el Valle de Pichamán. Varios kilómetros hacia el interior de esta estación existen más poblados por lo que la gente tiene que caminar bastantes kilómetros si es que no se encuentra el camión que habitualmente espera la llegada del tren.

Séptima estación Forel: Antiguamente llamada El Álamo fue bautizada con este nombre en honor a un biólogo, naturista y geógrafo suizo Francisco Alfonso Forel (1841-1912). El emplazamiento de la línea férrea fue más lento en el tramo que involucra este sector debido a la construcción del túnel El Álamo, el puente Quebrada Honda y varias bóvedas sobre muros de albañilería, con el fin de evitar derrumbes en el corte del cerro Quebrada Honda. Este sector fue uno de los más importantes en cuanto a la producción maderera. Acá también se realizaba la producción de vinos de la familia Cáceres, llegando a tener una producción de 12.000 litros, que eran transportados en pipas con alrededor de 400 litros cada una, en balsas tiradas por animales y remos hasta Constitución. Forel tiene gran importancia en las actividades sociales que se realizaron en torno al ramal ya que en 1961 se realizó el primer campeonato de balónpie inter-estaciones siendo el primer ganador del certamen la estación de Curtiduría. Siguiendo hacia el sur unos 100 metros se encuentra el único túnel del Ramal llamado El Álamo. Al ingresar en éste era tradición para los pasajeros del tren gritar durante su corto trayecto. Tradición que hoy está a punto de perderse si no es por el entusiasmo de alguno de sus usuarios.

Octava estación Huinganes: Este sector gozaba de gran movimiento y sus localidades comenzaron a poblarse paulatinamente por lo que fue necesario construir una estación que albergara la cada vez mayor afluencia de pasajeros y de carga. Es así como es construida esta casa de madera que fue inaugurada en el otoño de 1939. Esta acogedora casa estación debe su nombre al Huinganes, voz quechua que se refiere a un arbusto que se mantiene siempre verde de la familia de las anacardiáceas, de flor blanca pequeña y frutos negros que crece en lugares secos del país, de sus bayas se prepara la ginebra, su resina es utilizada como medicina natural contra hernias y fracturas y de sus bazas se produce miel, vino y agua ardiente. La gran cantidad de robles que crece en esta localidad crea excelentes condiciones para el crecimiento natural de los digueños y quireños, hongos comestibles que se comercializan masivamente en el mercado de Constitución hasta el día de hoy.

Novena estación Maquegua: Estación con bastante movimiento de gente, probablemente por su cercanía a Constitución. La junta de vecinos de este poblado se encuentra bastante interesada en cambiarle la cara a su estación y darle un

sentido más turístico para lo cual se están construyendo cabañas al lado del río y consiguieron con EFE habilitar un andén abandonado de la línea que permite dar un mejor servicio a sus usuarios mayores y a los turistas. Metros antes de llegar al puente Banco de Arena está el paradero Rancho Astillero, su nombre probablemente se debe a la existencia de un astillero donde se fabricaban botes y se realizaban mantenciones de estos. En este lugar se encuentra una gran casona que en el verano a petición de quien lo desee se transforma en restaurante al aire libre, donde pueden degustar el plato de la casa, las famosas lisas ahumadas a la teja. Siguiendo hacia la costa se impone el puente Banco de Arena con su conmovedor y poético paisaje.



Figura 5.4. Buscarril en Estación Maquehua. Imagen Juan Pablo Ugalde.

Décima estación Constitución: Esta ciudad fue fundada en 1794 con el nombre de Nueva Bilbao, posteriormente en 1828 se le dio el actual nombre para conmemorar la constitución política promulgada ese año. En agosto del mismo año se proclama Puerto Mayor, teniendo este título por 55 años, desde 1828 hasta 1883. Estación terminal, es un poco más pequeña que la estación de Talca, de construcción sólida, hoy se encuentra deteriorada y la mayor parte de sus oficinas en desuso.

Del intercambio comercial al patrimonio cultural.

Los desaparecidos ramales ferroviarios chilenos fueron un espacio de sociabilidad popular, de intercambios, diversión, trabajo y también de ocio; cuyo centro social lo constituían sus estaciones ferroviarias, y que al llegar a su ocaso, en las últimas décadas del siglo XX, adquieren significación y representatividad en nuestra identidad cultural nacional. Los ramales ferroviarios de la Región del Maule emergen como espacio de sociabilidad local, asociadas a las actividades ferroviarias económicas de la trocha angosta, hacia las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX, generando la apertura transversal del país, en una densa ramificación de tramos a la costa y luego la cordillera.

En nuestra región, la construcción de vías férreas obedece a los intereses agrícolas e industriales, que deseaban facilitar el traslado de los productos de esa índole, principalmente, por una vía más segura y rápida que los senderos polvorientos y las huellas de penetración, derroteros intransitables en los inviernos. Crear un ferrocarril, con carácter de ramal, era una necesidad concreta, anhelada tanto al norte, como al sur del Maule. En ese sentido, los ramales regionales resistieron con fuerza y agresividad, pero no pudieron sobrevivir al abrumador peso de la modernidad del siglo XX. Esta trágica suerte corrieron la mayoría de los ramales del Maule, en donde el único sobreviviente es el Ramal Ferroviario Talca-Constitución.

El único ramal ferroviario que sobrevive en nuestro país, de toda una legión de ramales, es el que va de Talca a Constitución, que permite la generosa existencia de poblados como también el traslado de personas y mercaderías, los que sin el ramal resultarían condenados a morir en forma desgarradora como injustificada, perdiéndose tras ellos la riqueza del patrimonio cultural tangible e intangible de la región del Maule.

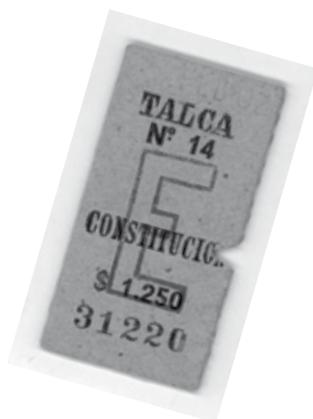


Figura 5.5. Boleto pasajero Ramal Talca Constitución. Imagen Museo O'higiniano y de Bellas Artes Talca.

Cronología construcción Ramal Talca Constitución.

- 1828 Constitución es declarado Puerto Mayor de la República de Chile.
- 1853 Se publica el opúsculo Observaciones sobre la mejora de la barra del Maule y su navegación interior donde se reconoce los peligros que ofrece el banco de arena que se forma en la desembocadura del río.
- 1883 21 de agosto. El gobierno emite un decreto que autoriza la adquisición de material para construir el ramal Talca – Constitución.
- 1883 Constitución pierde la categoría de Puerto Mayor.
- 1888 Se inician los estudios de ingeniería del ramal Talca – Constitución.
- 1892 El ferrocarril partiendo de Talca efectúa su primer recorrido hasta estación Curtiduría.
- 1894 El ferrocarril arriba a estación Pichamán.
- 1897 El ferrocarril se extiende hasta la estación Huinganes desde donde los pasajeros son trasladados en lancha hasta constitución.
- 1915 Se concluye la construcción del puente Banco de Arena. Finaliza la construcción del ramal Talca Constitución. El tren realiza por primera vez su recorrido completo.

Evaluation of Investment Istigib





Evaluación y levantamiento digital

de las estaciones del Ramal Talca
Constitución.

Inés Arribas Alonso
Catalina Gutiérrez Osorio
José Olivares Díaz
ReStudio I+D

La obsolescencia y desuso de las estaciones desde el punto de vista del transporte de carga y de personas, abre hoy una oportunidad hacia el desarrollo de nuevas funciones sociales y productivas poniendo en relieve otros valores preexistentes del territorio como son: la variedad y belleza escénica del paisaje, su hidrografía y clima como también el potencial desarrollo de la navegación fluvial por el Maule.

Resumen.

Para la recuperación de las estaciones con vocación turística del Ramal Talca Constitución se aplicó una metodología que combina la multidisciplina, la investigación y la innovación tecnológica en torno a la conservación y gestión del patrimonio cultural.

El objetivo de este trabajo fue acotar y definir el universo de las estaciones ferroviarias que presentan mayor potencial para cumplir con los requisitos planteados. Tras aplicarse dos niveles de análisis, uno respecto al potencial turístico y patrimonial respecto de la región y otro más específico que consideró a la estación ferroviaria y su entorno inmediato, se seleccionaron las estaciones Corinto, Curtiduría, González Bastías, y Constitución.

La segunda etapa contempló levantamientos orto fotogramétricos de los inmuebles patrimoniales de las estaciones seleccionadas conjuntamente con su infraestructura ferroviaria.

En una última etapa se definió la orientación y programas funcionales de las estaciones con mayor potencial turístico (Corinto, Curtiduría, González Bastías y Constitución), los que serán comparados con el uso original como estación ferroviaria del ramal.

La recuperación patrimonial de las estaciones del Ramal Talca Constitución.

El interés de este trabajo es reflexionar e intercambiar experiencias con motivo de una iniciativa inédita a nivel nacional, de recuperación de la infraestructura de un antiguo ramal de ferrocarril (conocido como “el Último Ramal”), el cual fue declarado en el 2005 como patrimonio en la categoría de Monumento Histórico.

En esta intervención sobre el territorio se ha aplicado una metodología en la que se combinan la multidisciplina, la investigación y la innovación tecnológica en torno a la conservación y gestión del patrimonio cultural, de modo que permita la conservación y sostenibilidad del bien patrimonial con rentabilidad social y económica. Por lo anterior se estima que este proyecto en particular reviste una especial importancia, desde el punto de las estrategias multisectoriales de protección a la memoria y el patrimonio. Particularmente la innovación de este proyecto, radica en su carácter organizacional, logístico y operativo de involucrar a los distintos agentes, para responder a los nuevos requerimientos sociales y económicos, las actuales formas de hábitats y necesidades de los beneficiarios o usuarios del territorio, con sinergias hacia el turismo, el medio ambiente paisajístico y las nuevas posibilidades del uso de las TICs, incluyendo estrategias comunicacionales innovadoras para la difusión del patrimonio. Dentro de este contexto ReStudio ha desarrollado:

- un estudio diagnóstico del estado actual de la infraestructura y su potencial turístico.
- la descripción de los inmuebles de cada estación ferroviaria con tecnologías digitales de punta.
- una formulación del problema y sus términos de referencia a resolver en una segunda etapa del diseño y rehabilitación de las estaciones.

La obsolescencia y desuso de las estaciones desde el punto de vista del transporte de carga y de personas, abre hoy una oportunidad hacia el desarrollo de nuevas funciones sociales y productivas poniendo en relieve otros valores preexistentes del territorio como son: la variedad y belleza escénica del paisaje, su hidrografía y clima como también el potencial desarrollo de la navegación fluvial por el Maule. Estas condiciones unidas a la sobrevivencia de tradiciones campesinas son la base de sustentación del proyecto de puesta en valor de la infraestructura turístico patrimonial de las estaciones.

Infraestructura turístico-patrimonial: metodología y diagnóstico

En primer lugar, fue necesario determinar los parámetros relevantes para evaluar los inmuebles de las estaciones del Ramal Ferroviario Talca-Constitución, con

miras a detectar su potencialidad para futuros proyectos de rehabilitación física como estación ferroviaria propiamente tal, y al mismo tiempo definir bases para plantear nuevos programas e instalaciones en estos inmuebles, para un uso público de turismo de bajo impacto. Dichos programas deberán ser coherentes con los valores patrimoniales del ramal, y su función como transporte público, de modo de resguardar su condición local de atractivo social, cultural y natural.

El ramal de 88 kilómetros posee actualmente 10 estaciones incluyendo los terminales de Talca en el interior y Constitución en la desembocadura del Río Maule. La primera etapa del estudio consistió en definir los criterios de selección de las estaciones, en función de su potencialidad para aplicar un plan estratégico de recuperación de los inmuebles que permita alojar nuevos programas de turismo, y al mismo tiempo reactivar su uso original como estación de ferrocarril.

La metodología general propuesta se planteó en torno a los siguientes objetivos y actividades:

- Estudio y evaluación turístico-patrimonial de los inmuebles en relación a parámetros como accesibilidad, conectividad, contexto y recursos turísticos potenciales.
- Levantamiento de información planimétrica de los inmuebles y su entorno en terreno: visita a los inmuebles, dimensionamiento y evaluación del estado de conservación.
- Estudio de superficies de los inmuebles, de acuerdo a los programas planteados para las estaciones seleccionadas en la imagen objetivo; preparación de los términos de referencia preliminares para informar a la unidad técnica regional que se hará cargo de gestionar el proyecto de rehabilitación de los inmuebles. Con estos elementos dicha unidad técnica podrá llamar a licitación para el proyecto de rehabilitación del inmueble patrimonial de acuerdo a las exigencias normativas vigentes.
- Difusión del proyecto utilizando herramientas TICs Videos, animaciones y Web orientados a la atracción de inversiones para el proyecto turístico patrimonial que finalmente se proponga.

El objetivo de esta primera etapa de trabajo, fue acotar y definir el universo de las Estaciones Ferroviarias que presentan mayor potencial para cumplir con los requisitos planteados en los objetivos de dicho plan estratégico¹. Complementariamente, estos resultados, sirvieron para delimitar el alcance de los levantamientos digitales con ortofotogrametría comprometidos en el proyecto para registrar los inmuebles de las estaciones.

¹ Las estaciones seleccionadas ordenadas en su recorrido desde Talca a Constitución fueron: Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías, Huinganes, Maquehua y Constitución.

En esta evaluación preliminar se propusieron dos niveles de análisis que se detallan a continuación.

a.- Potencial turístico y patrimonial respecto de la región.

Pese a ser reconocido como uno de los atractivos patrimoniales y turísticos más relevantes de la región, el Ramal Ferroviario Talca - Constitución y sus estaciones presentan serias deficiencias en cuanto a su accesibilidad temporal y comercial, una escasa articulación con servicios turísticos, y muy malas condiciones de conservación de los inmuebles y su equipamiento ferroviario asociado.

En este sentido la problemática del Ramal, es que al carecer de las cualidades suficientes para responder como producto turístico, está impidiendo la revalorización sustentable del patrimonio existente por medio del turismo y limitando la atracción de nuevas inversiones para estos fines, en circunstancias de que estas iniciativas pueden constituir una alternativa real de recuperación del estancamiento y abandono del ramal, sus inmuebles y su territorio.

El potencial turístico-patrimonial se abordó considerando el plan de desarrollo del ramal como un todo, en el cual las estaciones se consideran integradas dentro de un producto turístico mayor así definido. El objetivo de esta primera etapa de trabajo fue acotar y definir el universo de las estaciones ferroviarias que presentan mayor potencial para cumplir con los objetivos planteados en dicho plan estratégico.

Para caracterizar la problemática turístico-patrimonial del ramal, fue necesario plantear una primera evaluación de las estaciones ferroviarias en relación con un territorio más amplio como es la cuenca fluvial y la infraestructura de la región del Maule, relación que denominaremos: Potencial Turístico Patrimonial respecto de la región.

Para ello se determinaron aquellas variables culturales tangibles e intangibles que son determinantes para obtener un producto turístico viable, y se evaluó su nivel de correspondencia con aquellas cualidades más pertinentes del territorio del ramal y sus estaciones.

Es decir, se evaluaron las estaciones en función de varios factores componentes de un producto turístico como son: su conectividad con los centros de operación turística, los recursos turísticos existentes y potenciales; el transporte; la infraestructura y emplazamiento en el lugar; los elementos sociales, históricos y naturales, los servicios turísticos existentes y potenciables en proyectos de corto plazo. Se incluye una tabla (Tabla N° 6.1.) de parámetros y variables.

Tabla N° 6.1. Potencial turístico patrimonial respecto de la región.

Parámetros	Descripción de contenido
Accesibilidad temporal	Se refiere a la accesibilidad apropiada en términos estacionales para las actividades de uso público orientadas al turismo, en las localidades del Ramal. La temporada lluviosa de invierno impide el tránsito por los caminos de tierra de las explotaciones forestales y el acceso a lugares y estaciones con potencial para desarrollar actividades al aire libre.
Accesibilidad espacial	Se refiere a la accesibilidad por los caminos alternativos al ferrocarril para llegar a las estaciones o poblados: existe camino pavimentado, camino rural de tierra y camino forestal de difícil acceso en temporada de lluvias.
Accesibilidad operación turística	Se refiere a la existencia de servicios de internet, teléfonos para las necesidades de conectividad del visitante. También se verifica la existencia de un operador turístico en alguna estación o pueblo o ciudad cercana.
Servicios turísticos	Se refiere a aquellos servicios indispensables para motivar la visita o permanencia del turista en el lugar: alimentación; alojamiento; tour operador; información turística; transporte. También se evalúa en este punto el grado de interés que presenta el patrimonio tangible (la estación y su entorno) e intangible como destino para motivar un desplazamiento del turista a esos lugares.
Rol turístico	Se refiere a la capacidad del lugar como núcleo turístico central o distribuidor.
Atractivos turísticos culturales	Se refiere a aquellos elementos tangibles e intangibles del patrimonio cultural que pueden constituir un atractivo diversificado para el turista: museos, obras de ingeniería, lugares históricos, manifestaciones religiosas, fiestas populares, ferias y mercados; artesanías y artes; comidas y bebidas típicas; turismo rural; actividad tradicional en torno al río-playa; explotaciones industriales.
Atractivos naturales y paisaje	Se refiere al potencial del lugar en relación con elementos naturales que pueden constituirse en atractivo turístico: hitos geográficos relevantes, ríos, lugares de observación de flora y fauna, lugares de caza y pesca, caminos pintorescos, termas.

b.- La estación ferroviaria: el inmueble y su entorno inmediato.

En un segundo nivel más específico, se evaluaron las estaciones según ciertos parámetros asociados a los valores tangibles e intangibles del inmueble, y su entorno inmediato. Se hizo una ponderación de sus valores patrimoniales y su potencialidad para recuperar el uso como estación de ferrocarril propiamente tal, de manera que en una segunda fase del proyecto agreguen otros programas e infraestructura que generen un nuevo valor de uso turístico. La ponderación del grado de la variable se hará en tres niveles, asignando a cada grado un puntaje:

- valor 3: grado alto o suficiente;
- valor 2: con grado insuficiente, pero potenciabile;
- valor 1: con escaso o potencial casi nulo en el corto plazo.

Tabla N° 6.2. Potencial turístico patrimonial del inmueble.

Parámetros	Descripción de contenido
Urbano contextual	Se refiere a las cualidades del inmueble con su entorno inmediato y su contribución a fortalecer el paisaje urbano-rural y/o el espacio público colindante. Interesa evaluar en qué medida la edificación y zona de emplazamiento, contribuyen a la integración con el paisaje, y si permiten acoger otros programas de actividades de uso público orientadas al turismo.
Arquitectónico	Se refiere al nivel de excepcionalidad del inmueble patrimonial, por sus méritos en relación a aspectos como: calidad de estilo, composición de planta y fachadas, espacialidad, materiales, valor tipológico, emplazamiento en el lugar u otra particularidad relevante. Interesa detectar si el carácter y singularidad del inmueble tiene potencial para constituirse en destino motivante para atraer visitantes.
Histórico cultural	Se refiere a aquellos elementos testimoniales de la organización social o forma de vida que configuran la memoria colectiva y el uso social actual. Refleja el significado que posee para la comunidad en general, la historia del Ramal en particular, su identidad local y vocación productiva, realidades que puede constituir eje de desarrollo y un atractivo turístico cultural.
Paisajístico	Si el lugar de emplazamiento responde a una necesidad relevante de la zona y si contribuye suficientemente al paisaje como atractivo (belleza escénica, acceso al turismo rural, otros) para potenciar un futuro uso turístico y motivar el desplazamiento de visitantes.

Fuente: Elaboración propia

Resultados.

El resultado final de esta evaluación fue una ordenación decreciente de las estaciones y su entorno, de acuerdo a sus atributos turísticos patrimoniales resultando el siguiente listado: en primer lugar González Bastías, y le siguen Constitución, Curtiduría, Corinto, Colín, Forel, Huinganes, Maquehua, Toconey y Pichamán.



Figura 6.1. Estación González Bastías. Imagen ReStudio

La evaluación antes descrita (Tablas 6.1. y 6.2.), dio como resultado una jerarquización preliminar del potencial turístico de las estaciones seleccionadas, destacando algunas por el valor testimonial de su construcción propia de la época como Curtiduría en albañilería de adobe y/o ladrillos con sus galerías o corredores cubiertos. Sus morfologías volumétricas tomaron como modelo, la impronta neocolonial de las haciendas campesinas de la región.



Figura 6.2. Estación Curtiduría. Imagen ReStudio

Otras fueron valoradas por su cercanía al borde del río Maule y los valores paisajísticos de su entorno, además de su potencial recreativo para acoger actividades en torno al río, atributos especialmente notables en las estaciones González Bastías, Forel y Maquehua.



Figura 6.3. Estación Maquehua. Imagen ReStudio

El caso más controvertido fue la estación de Corinto, en construcción de madera y en muy mal estado de conservación con su estructura colapsada por un desmantelamiento histórico y daños del terremoto. Sin embargo el poblado cercano del mismo nombre, posee extensas viñas y construcciones centenarias como casas y bodegas de vino, de gran valor arquitectónico y constructivo, además de una Iglesia de la Inmaculada que convoca a miles de visitantes en el mes de diciembre de cada año.



Figura 6.4. Estación Corinto. Imagen ReStudio

Levantamiento digital estaciones con vocación turística

El centro de desarrollos digitales de ReStudio asumió la ejecución de los levantamientos orto fotogramétricos de los inmuebles patrimoniales de las siete estaciones seleccionadas, conjuntamente con su infraestructura ferroviaria. En la fase final del plan maestro Restudio contribuirá con el modelamiento tridimensional de todo el ramal, cuyo contenido estará orientado a fines didácticos y de difusión de los atractivos para ser presentados a los potenciales inversionistas. El uso de estas tecnologías de punta² permitió el registro de los datos mediante un bajo número de visitas al terreno, lo que fue una gran ventaja operacional dada la difícil accesibilidad de estos lugares y las mínimas condiciones de habitabilidad para los visitantes. Los levantamientos orto fotogramétricos se realizaron en las estaciones de Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías, Maquehua, Huinganes y Constitución.

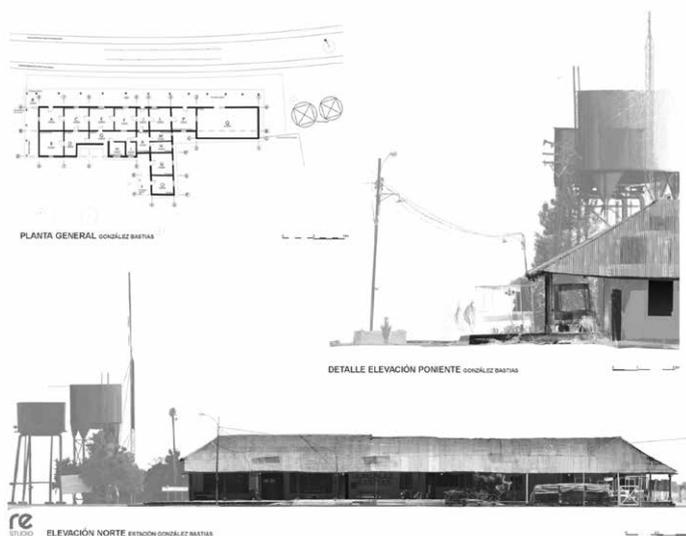


Figura 6.5 Ortofoto Estación González Bastías

Complementariamente el desarrollo de la propuesta 3 D, asume que el uso de estas herramientas digitales para fines de difusión del turismo cultural y de intereses especiales, deberá diseñarse para permitir a los futuros visitantes y comunidades acercarse visualmente a los atractivos históricos, culturales y paisajísticos de la región del Maule.

² Scanner Láser: esta tecnología permite la obtención de una densa cantidad de puntos (950.000 puntos /segundo), imagen semejante a una fotografía, proporcionando información exacta sobre medidas, materialidades, texturas, color y estado de conservación de los inmuebles entre otros datos. Estos registros de gran precisión y de alto alcance espacial, pueden ser procesados mediante un intensivo trabajo de gabinete, sin necesidad de volver al terreno.

Programas y definición de criterios de intervención.

A la fecha de esta publicación, se han definido algunos de los nuevos programas funcionales como destinos de las estaciones seleccionadas, los que serán compartidos con el uso original del inmueble (de propiedad de EFE) como estación ferroviaria del ramal.

La orientación general de los estudios y propuestas de los programas a desarrollar en esta puesta en valor del ramal se orientará a través de tres ejes complementarios:

- Preservación y fomento de las tradiciones de la Región del Maule, mediante la intervención del inmueble, su conservación y la optimización de las actividades que se desarrollan en él.
- Consolidación de la dimensión social, económica y cultural de las estaciones y su entorno, considerando el programa asociado a la estación de ferrocarril, su manejo y sostenibilidad.
- Desarrollo de un espacio de encuentro para la vinculación de la Comunidad y los otros actores comprometidos en la ejecución de los programas específicos con nuevas actividades.

El programa arquitectónico a considerar en el diseño de rehabilitación y puesta en valor del monumento histórico del Ramal y sus estaciones ferroviarias deberá realizarse en concordancia con los lineamientos estratégicos del Plan Maestro para el desarrollo competitivo del Producto Turístico Ramal Ferroviario Talca-Constitución (Proyecto CORFO Concurso de Bien Público para la Competitividad 2011). Dentro de sus objetivos estratégicos ha definido como uno de ellos, abrir oportunidades de negocios que den sustentabilidad a la recuperación patrimonial del inmueble y contribuir en el fortalecimiento de la identidad maulina, para lo cual se ha propuesto integrar al programa de la estación ferroviaria, diversos programas. En una primera etapa, la estación de Corinto será destinada a un centro Cultural de Arte y Gastronomía. La estación de Curtiduría funcionará con un programa que potencie el desarrollo del turismo rural. La estación de González Bastías será destinada a un museo histórico de la infraestructura ferroviaria del ramal. La estación Constitución tendrá un uso predominante como estación ferroviaria y centro de difusión del turismo de la región.

Estos programas deberán traducirse en un sistema de administración y gestión del bien, que permita generar ingresos suficientes para solventar sus costos de operación, mantención y seguridad, con el fin de asegurar la sostenibilidad e integridad del mismo.

Finalmente, se propusieron criterios de intervención arquitectónica de las estaciones que se consideran indispensables para la futura intervención a los inmuebles. A continuación se hace una breve referencia a algunos de los objetivos generales más relevantes relativos al proyecto de diseño de la rehabilitación³:

- Se deberá considerar la vocación del edificio en su condición de estación ferroviaria, como espacio de uso público y por ser propiedad de EFE, lo que define ciertas condicionantes, limitaciones y costos involucrados en su mantenimiento y operatividad.
- Serán criterios de intervención general para los inmuebles la consideración de su valor histórico, social y constructivo, que avalen el tipo de rehabilitación del inmueble sin pérdida de su autenticidad.
- Durante todo el proceso de diseño se deberá tener presente el tema de la gestión y administración futura del bien, para lo que se debe integrar la opinión e información de los distintos actores involucrados, así como el trabajo de las distintas especialidades del equipo consultor.
- Se deberá considerar en el diseño, los espacios exteriores de áreas verdes y circulación, teniendo especial cuidado con las especies arbóreas de larga data y autóctonas del lugar.
- Potenciar las condiciones paisajísticas del entorno de la estación ferroviaria.

³ Se han omitido en esta breve exposición todas las referencias a los detalles constructivos y estructurales, las aprobaciones institucionales del caso, las relaciones contractuales entre los actores y otras complejidades temáticas, dado el carácter de difusión de este texto.

Opportunities
for
products
and
services





Oportunidades para nuevos productos turísticos

Ramal Talca Constitución.

Cristóbal Benítez Villafranca
Servicio Nacional de Turismo Región del Maule

Ya no basta con que un destino turístico cuente con buenos servicios de alimentación, alojamiento, transporte, etc., eficientes desde el punto de vista empresarial; sino que desde la perspectiva contemporánea, el destino debe ser concebido y gestionado como un producto turístico.

Resumen.

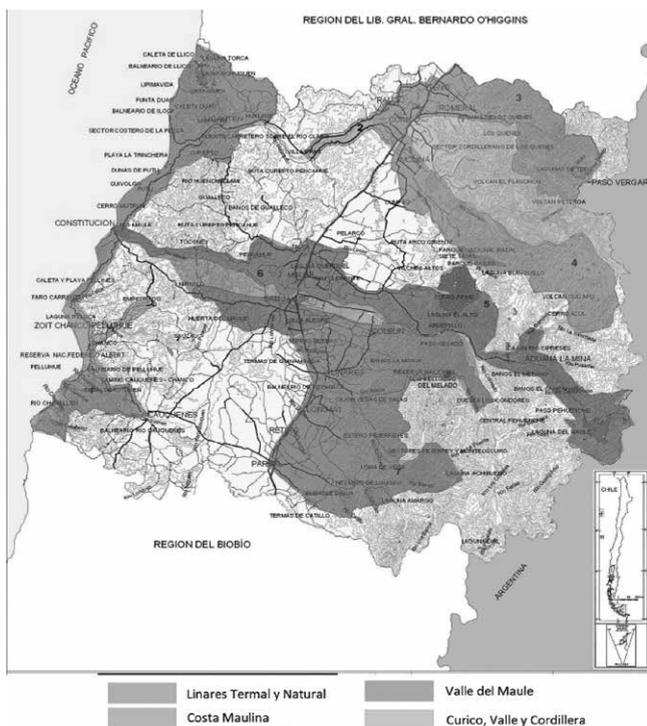
Con el objetivo de convertir al turismo en herramienta para el desarrollo local del Ramal Talca Constitución, es necesario abordar una planificación turística sustentable capaz de incorporar las variables de viabilidad económica de la actividad turística, aporte a la prosperidad de las comunidades locales, satisfacción de los visitantes, contribución al desarrollo local, protección de la patrimonio del Ramal, y gestión integrada del territorio.

Desde una mirada local y en base a la atractividad del Ramal en torno a su historia y patrimonio inmaterial, se identifica junto a empresarios locales y actores sectoriales, diversas alternativas de productos turísticos que se podrían desarrollar a partir de los recursos existentes una vez puestos en valor: turismo ferroviario, turismo enológico, turismo gastronómico, turismo cultural, turismo activo, y eventos y fiestas turísticas.

El turismo en la Región del Maule.

El turismo se ha convertido en una de las actividades económicas de mayor dinamismo, impulsando una fuerte competencia entre productos de destinos alternativos o sustitutos, lo que ha llevado a impulsar diversas acciones para mejorar la competitividad de los destinos. Esto implica que ya no basta con que un destino turístico cuente con buenos servicios de alimentación, alojamiento, transporte, etc., eficientes desde el punto de vista empresarial; sino que desde la perspectiva contemporánea, el destino debe ser concebido y gestionado como un producto turístico.

Por esta razón en la Región del Maule se han priorizado cuatro destinos turísticos para abordar su planificación y gestión de forma integrada, así en el Plan de Desarrollo Turístico de la Región del Maule 2011 – 2014 se identifican los siguientes destinos prioritarios para la región: Curicó Valle y Cordillera; Costa Maulina; Valle del Río Maule; y Linares Termal y Natural.



Mapa 7.1.- Destinos Priorizados Región del Maule.
Servicio Nacional de Turismo Maule

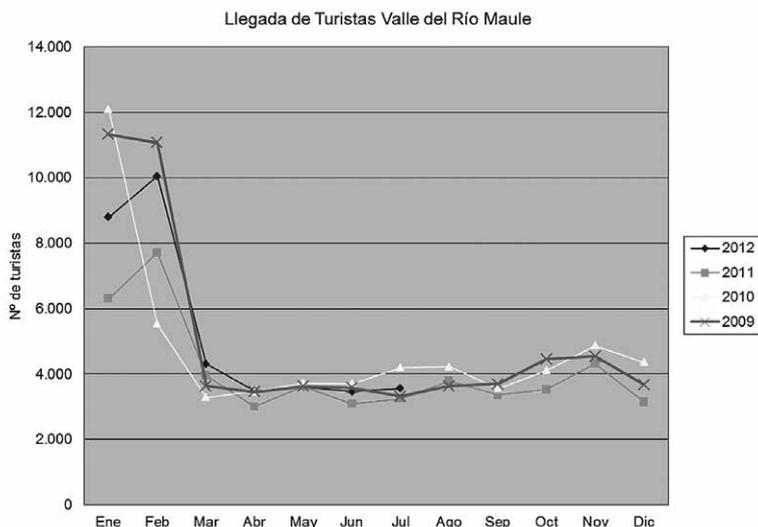
Tomando en cuenta que la Organización Mundial de Turismo (en adelante OMT) define un destino turístico como un “espacio físico donde el visitante permanece y consume al menos una noche. Incluye diversos tipos de productos, servicios y atractivos dentro de un radio de influencia de un día de ida y regreso. Tiene un límite físico y administrativo que define su administración. Su imagen y percepción determina su competitividad en el mercado. Incluye distintos grupos de interés, entre ellos la comunidad local. Puede conformar destinos más amplios” vemos que el Valle del Río Maule, que abarca las comunas de Talca, San Clemente, Maule, Penciahue, San Javier, cumple con todos estos requisitos para poder ser definido como destino turístico. Así al contemplar su territorio encontramos diversos tipos de productos como son el turismo enológico (Ruta del Vino Valle del Maule), turismo de naturaleza (Reserva Nacional Altos de Lircay y Parque Natural Trichahue), turismo de negocios (ciudad de Talca) y turismo patrimonial (Ramal Talca – Constitución).

Este destino tiene un rol estratégico en el desarrollo turístico regional ya que por un lado incorpora la ciudad de Talca, capital regional, la que cumple el rol de ser el principal centro de servicios y de distribución de flujos turísticos en el destino, y por otro lado considera dentro de su territorio el Paso Internacional Pehuenche, principal punto de conexión regional con la zona sur de la provincia de Mendoza en Argentina. Una vez que se encuentre habilitado este paso, se facilitará el acceso al destino de uno de los principales mercados de turismo receptivo para la región como es el mercado argentino, lo que implicará un fuerte impulso para el desarrollo turístico tanto para el Valle del Río Maule como para toda la región.

Desde el punto de vista de la demanda turística podemos ver que el Valle del Río Maule concentra aproximadamente un 30% de las llegadas de turistas a la región, principalmente en la ciudad de Talca debido a la actividad ligada al turismo de negocios en esta ciudad. Si bien las cifras totales de llegadas de turistas a servicios de alojamiento en el Valle del Río Maule decreció un 14,2% en el período 2010 – 2011 principalmente debido a los efectos del terremoto, durante el primer semestre del 2012 ya se observa una recuperación del sector con un aumento de un 20,53% de llegadas de turistas respecto al mismo período del año 2011 (En base a datos INE 2012).

Por otra parte si analizamos la procedencia de los visitantes al Valle del Río Maule podemos ver que durante el año 2011 el 91,67% correspondió a turismo interno mientras que sólo el restante 8,33% de las visitas fue de turismo receptivo.

Gráfico 7.1 Llegadas de Visitas al Destino Valle del Río Maule.



Fuente: Sernatur Maule en base a datos INE

Potencial turístico del Ramal Talca – Constitución y su vinculación con el Valle del Río Maule

La vida del Ramal tiene una estrecha relación con el río Maule, por muchos años principal fuente de conexión de la ciudad de Talca con el mar a través de la navegación uniendo así la capital regional con la ciudad de Constitución, lo que por mucho tiempo fue uno de los principales impulsores del desarrollo económico y social del territorio, generando una cultura en torno a la navegación fluvial que hasta el día de hoy se encuentra caracterizada por la imagen de los inconfundibles “faluchos maulinos”, embarcaciones locales que transportaban carga a través del río desde el Puerto de Perales hasta Constitución.

Tras el decrecimiento de la actividad fluvial a través del río Maule a fines del siglo XIX la construcción del ramal ferroviario Talca – Constitución se transformó en una alternativa real para el transporte de carga hacia la ciudad de Constitución y sirvió a su vez para dar conectividad a asentamientos que se encontraban prácticamente aislados en la ribera norte del río Maule. Con el paso de los años el rol de transporte de carga del ramal se fue transformando al de transporte de pasajeros, remplazando los carros de carga por coches de pasajeros.

En la actualidad el Ramal Talca – Constitución es el único ramal no electrificado que sigue en funcionamiento en el país, esto gracias a un subsidio que le otorga el Ministerio de Transporte para su funcionamiento debido a que este buscarril sigue

siendo el único medio de transporte para muchas localidades que de otra manera quedarían aisladas al no contar con conexión vial.

Su recorrido consta de 88 km, bordeando la ribera norte del río Maule por aproximadamente dos horas y media a través de un buscarril, que inicia su ruta en la estación de Talca, pasando por las estaciones de: Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías, Toconey, Pichamán, Forel, Huinganes, Maquehua y además los paraderos de Rauquén, El Peumo y Rancho Astillero. El recorrido incluye pasar por catorce puentes y un túnel. Actualmente el servicio cuenta con cuatro viajes diarios de transporte de pasajeros: dos recorridos desde Talca hacia Constitución, y dos viajes desde Constitución hacia la capital regional.

Este Ramal, que fue declarado Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico por el Consejo de Monumentos Nacionales, se ha convertido en uno de los principales atractivos turísticos regionales tanto para turistas nacionales como extranjeros. Su principal atraktividad está dada por el conocimiento de la vida cotidiana de su mundo campesino, su paisaje lleno de historia, y las costumbres típicas de las personas que aún mantienen vivas las tradiciones propias de esta zona de la Región del Maule.

Es importante señalar que cuando hablamos del potencial turístico del Ramal, o de éste como producto turístico, no nos referimos exclusivamente al buscarril que transita a través de la vía férrea que une la ciudad de Talca a Constitución. Si bien este buscarril es una parte fundamental del atractivo del ramal, cuando hablamos del atractivo turístico de éste hacemos mención principalmente al paisaje geográfico y cultural que se desarrolla en torno a su recorrido: su fuerte conexión con el río Maule, los paisajes de viñedos y forestales según el tramo del viaje, sus estaciones y poblados que se han desarrollado en torno a cada una de estas estaciones, y particularmente su gente.

La principal característica de este Ramal que cuenta con más de 100 años de historia, es que al ser el único de los ramales que se construyeron en Chile que sigue operando de manera cotidiana para el transporte de pasajeros, tuvo en su época de auge una fuerte influencia en el desarrollo social y económico del eje que conecta la ciudad de Talca con el Puerto de Constitución a través de la ribera norte del río Maule, permitiendo así la subsistencia de diversos poblados en torno al río y el desarrollo de algunas otras localidades. En la actualidad, pese a que la actividad del ramal ha disminuido debido a la mayor conexión vial en la región, muchos de los poblados que se han desarrollado en torno a las estaciones del ramal siguen existiendo principalmente debido a que su gente sigue desarrollando su vida en torno a este territorio, con un fuerte arraigo cultural y vinculados al uso cotidiano del ramal.



Figura 7.1. Estación González Bastías.
Imagen Servicio Nacional de Turismo Maule

Este patrimonio intangible dado por las tradiciones y la cultura propia de esta zona eminentemente rural, se encuentra fuertemente ligado a la historia y la actividad en torno al río Maule y al Ramal, con costumbres que hasta el día de hoy se puede seguir viviendo durante el recorrido en el buscarril y en cada una de las estaciones que componen su viaje. Este patrimonio es el principal sello distintivo de esta zona, lo que presenta una importante ventaja comparativa de este Ramal frente a otros trenes turísticos hoy en funcionamiento en el país, los cuales no poseen esta característica al ser principalmente trenes que ya no poseen servicios regulares de transporte de pasajeros y han sido rehabilitados para su funcionamiento principalmente en torno a la actividad turística.

El turismo en el Ramal Talca Constitución y su aporte al desarrollo local.

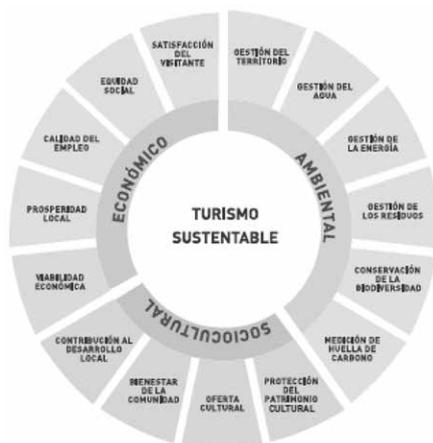
Es importante mencionar que el objetivo de abordar el desarrollo turístico del Ramal Talca – Constitución como parte de una estrategia pública de intervención, tiene que ver principalmente con lograr que esta actividad se transforme en un dinamizador de la economía local del territorio, permitiendo así diversificar las fuentes productivas para los habitantes de éste, y mejorando las perspectivas de desarrollo económico y social de la comunidad local.

Desde el punto de vista del desarrollo local, las múltiples dimensiones que componen éste (cultural, social, política, ambiental y económica) y su interdependencia hacen necesario que al abordar el desarrollo de un territorio sea necesario pensar

en una estrategia que integre cada uno de estos ámbitos. Por esta razón al pensar en el turismo como una alternativa para el desarrollo económico local, éste no puede pensarse de forma independiente del resto de las dimensiones mencionadas, es decir, cualquier estrategia de desarrollo turístico en el territorio deberá propender a lograr, además de un desarrollo económico para sus habitantes, a un desarrollo en ámbitos culturales, sociales, políticos y medioambientales.

Una forma de abordar esta problemática es a través de una planificación de la actividad turística de forma sustentable, entendiendo el turismo sustentable como “aquel que hace un uso óptimo de los recursos naturales, respeta la autenticidad socio-cultural de las comunidades anfitrionas y asegura un desarrollo económico viable en el largo plazo” (Sernatur, 2012). En este sentido Sernatur define en su Manual de Buenas Prácticas que para desarrollar y llevar a cabo un turismo sustentable es necesario abordar tres ámbitos, los que constituyen la estructura base a partir de la cual se desprenden los planes de acción y pautas a seguir; económico, sociocultural y ambiental.

Esquema 7.1. Dimensiones del Turismo Sustentable. Servicio Nacional de Turismo



En el caso del Ramal Talca – Constitución podemos ver entonces que para lograr que el turismo se transforme realmente en una herramienta para el desarrollo local de este territorio es necesario abordar su planificación desde el punto de vista del desarrollo turístico sustentable incorporando así entre otras variables: la viabilidad económica de la actividad turística, el aporte a la prosperidad de las comunidades locales, la satisfacción de los visitantes, la contribución al desarrollo local, la protección del patrimonio del ramal, y la gestión integrada del territorio.

Potencialidad de desarrollo de los productos turísticos en torno al Ramal Talca Constitución.

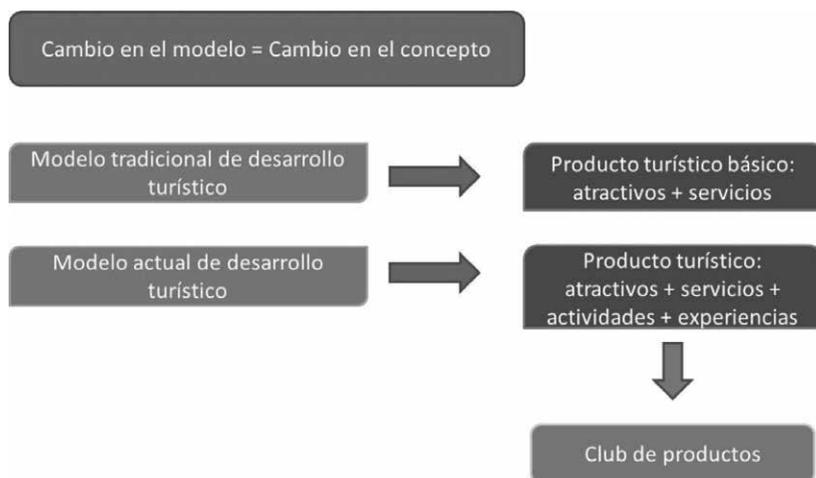
Tomando como referencia lo anteriormente señalado vemos que en base a la atracción del ramal en torno a su historia y patrimonio inmaterial, existen diversas alternativas de productos turísticos que se podrían desarrollar en base a los recursos ya existentes, que necesitarían principalmente de un trabajo de puesta en valor para poder ser transformados en productos y así ser puestos a disposición del turista, en este sentido es importante entender que cuando hablamos de productos turísticos entendemos éste como lo define la OMT, es decir como “el conjunto de servicios, infraestructura y organizaciones puesto a disposición del usuario turístico en un destino determinado, para su disfrute y consumo”.

Es necesario hacer este alcance ya que si bien el ramal posee un alto potencial de desarrollo turístico, su atracción en la actualidad se encuentra en torno a recursos turísticos, los que se definen como “todos los bienes y servicios que, por intermedio de la actividad del hombre y de los medios con que cuenta, hacen posible la actividad turística y satisfacen las necesidades de la demanda” por lo que para poder transformar estos recursos en productos turísticos que puedan ser puestos en el mercado y demandados por turistas es necesario un trabajo de puesta en valor de sus recursos.

Hoy en día dentro de la industria turística es común que esta construcción de productos se base en torno al desarrollo de “experiencias turísticas”. Las experiencias, según diversos autores, se diferencian de los productos o servicios en el hecho de estar diseñadas con el objetivo de implicar emocionalmente a los clientes. Estas experiencias ocurren como consecuencia de confrontar, experimentar, o recrear situaciones que transforman al sujeto. Este concepto se ha vuelto fundamental en la industria turística permitiendo a los destinos aumentar el valor de sus productos al añadir “una experiencia memorable” a las funcionalidades o atributos ofrecidos tradicionalmente.

De esta forma es importante contemplar en el proceso de construcción de productos turísticos en torno al ramal el diseño de las experiencias que podrá vivir el turista a través de su recorrido, tomando en cuenta por un lado el grado de participación de los turistas en cada experiencia (activo a pasivo) y el grado de implicación de éstos en la experiencia (inmersión a absorción).

Esquema 7.2. Modelo de Desarrollo Turístico



Fuente: Tomado a partir de Consultur

Tras el trabajo con los empresarios locales y actores sectoriales de la comercialización turística, se han detectado las siguientes oportunidades de productos turísticos en el Ramal Talca – Constitución:

a. Turismo Ferroviario:

Claramente uno de los principales recursos turísticos del ramal es el relacionado con su infraestructura ferroviaria, ésta al ser puesta en valor puede transformarse en uno de los principales productos turísticos del territorio debido a su singularidad a nivel nacional lo que permitiría motivar la visita de público especializado y aficionados a la industria ferroviaria, tanto de mercados nacionales como internacionales. El ramal es uno de los bienes patrimoniales más reconocidos a nivel nacional, de hecho el año 2007, el Ramal con su línea ferroviaria, su infraestructura y equipo rodante fue declarado Monumento Histórico por el Consejo de Monumentos Nacionales. El año 2010, los chilenos lo eligieron uno de los 15 clásicos nacionales.

Uno de los atractivos desde el punto de vista ferroviario es su línea de trocha angosta. A diferencia de la red principal de Ferrocarriles del Estado que usa una trocha ancha de 1.676 mm, el ramal de Talca Constitución fue construido con una trocha de 1.000 mm (es decir, una trocha angosta), a fin de reducir el costo de construcción por la accidentada zona que existe entre las diferentes localidades que atiende.

Otro de sus atractivos corresponde al buscarril propiamente tal, los busescarriles o ferrobuses fueron una solución a los altos costos que implicaba mover un tren de pasajeros y en donde los volúmenes de pasajeros no ameritaba mover una locomotora con un sólo coche de pasajeros. Además, tienen una conducción y servicio sencillo, frenado y aceleración más rápida con una gran adaptabilidad a las pendientes y curvas, en relación con los trenes a vapor. El servicio entre Talca y Constitución con busescarriles se inauguró el 02 de febrero de 1963.

Por último es necesario mencionar dentro del atractivo para el turismo ferroviario en el ramal sus estaciones y obras de ingeniería como puentes y túneles. El recorrido que comienza en la Estación de Talca, pasa por las estaciones de: Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías, Toconey, Pichamán, Forel, Huinganes, Maquehua y además los paraderos de Rauquén, El Peumo y Rancho Astillero. El recorrido incluye pasar por catorce puentes y un túnel.

Figura 7.2. Buscarril cruzando el Puente Banco de Arena.
Imagen Servicio Nacional de Turismo Maule.



b. Turismo Enológico:

La Región del Maule es una de las zonas más importantes para la industria del vino, concentrando actualmente la mayor producción vitivinícola del país, esta condición ofrece una gran oportunidad en la región en general para el desarrollo de experiencias en torno al turismo enológico.

Los primeros viñedos plantados en la región fueron de cepa país, traída por los españoles, que es similar a la uva misión de California. Esta cepa tiene gran pre-

sencia en la región del Maule, sobre todo en zonas de rulo con escasez de agua y en los secanos interiores y costeros. De esta forma en la actualidad en zonas aledañas a algunas estaciones del ramal, como en Curtiduría, González Bastías y Pichamán aún se siguen produciendo vinos artesanales de cepa país.

Así viñas artesanales como la Viña Santa Isabel en Curtiduría o la Viña González Bastías en la estación del mismo nombre, presentan un gran potencial para el desarrollo del turismo enológico ligado a la producción artesanal de sus vinos y a la tradición histórica ligada a ésta.

Para lograr transformar estas viñas en productos turísticos es necesario poner en valor los recursos con los que cuenta cada una, adaptándolos para la visita de turistas y generando un relato durante la visita que permita al visitante entender la historia de estas viñas, su valor histórico y sus particularidades en sus procesos.

c. Turismo Gastronómico:

El turismo gastronómico es uno de los más reconocidos por los visitantes durante su viaje en el ramal, este tipo de turismo es transversal a todos los demás tipos anteriormente descritos y puede ser un complemento a cualquier visita a este territorio, ofreciendo un valor agregado para los visitantes al entregar un mayor abanico de opciones y servicios.

La gastronomía en torno a la línea férrea del Ramal Talca Constitución cuenta con diversos paisajes que varían en formas y colores durante el año. Hornos de barro, cocinas a leña, la crianza de animales, el mate, la tortilla de rescoldo, huevos revueltos con pan amasado recién salido del horno, mermeladas, miel y el vino tinto, son algunas de las tradiciones que no han cambiado y son parte de la gastronomía del Ramal.

En torno al ramal existen actualmente algunos productos gastronómicos reconocidos y que aportan valor a la experiencia turística en su recorrido, estos productos necesitan ser integrados a la oferta turística en torno al ramal de forma de poder ofrecer al visitante productos turísticos integrados con diversas gamas de servicios. Algunos de los principales productos gastronómicos en este territorio son los que se señalan a continuación:

- Crema de Zapallo de Corinto: La comida de la Posada El Molino es única, al fusionar los productos locales, su cocina tradicional y nuevas recetas. Una de sus recetas más reconocida es la "Crema de Zapallo", delicada crema a base de los abundantes zapallos que se cultivan en esta zona, con toque de avena, aceite de oliva, yogurt natural y finas yerbas.

- El chanco en Curtiduría: El chanco es una de las carnes de mayor consumo y presencia en el Ramal. Cada agosto, la comunidad de Curtiduría celebra su “Fiesta del Chanco”, donde son preparados diversos platos en base a carne de Cerdo como son la cazuela de chanco con chuchoca, prietas, queso de cabezas, pernils y la chanfaina.
- Tortillas de Rescoldo y Pan Amasado en González Bastías: En la Estación González Bastías, se produce una de las principales detenciones del viaje al encontrarse los carros que salieron desde Talca y Constitución, esto permite la venta de tradicionales tortillas y pan amasado ofrecidos por venteras en la estación. Las tortilla de rescoldo son cocinadas en cenizas, y son únicas en su sabor, textura y tamaño.
- Lisa a la Teja de Rancho Astillero: La lisa es un pez que abunda en puertos y desembocaduras de ríos, en Rancho Astillero son reconocidos por la preparación de este pescado sobre una teja típica de las techumbres de las casonas de campo.
- Pollo a la Marinera en Constitución: Esta preparación característica de Constitución ha obtenido variados premios y reconocimientos nacionales y regionales. Servido en pote de greda, es preparado con carne de pollo, junto a diversos mariscos, tales como choritos y almejas, cebollas y ajo picado.

d. Turismo Cultural:

Uno de los recursos que puede transformarse en un valor agregado en la experiencia de viaje en el ramal puede ser la incorporación en el relato de la historia de los diversos artistas que han vivido o han desarrollado parte de su obra en torno al ramal Talca Constitución.

El caso emblemático de esto es el del poeta Jorge Arturo González Bastías, nacido en la aldea Nirivilo, a quien hoy se debe el nombre de una de las estaciones del ramal.

Los versos de este poeta se caracterizan por la nostalgia y melancolía de la vida en el campo, la pobreza de los humildes y el dolor de la vida. En su casa en Infiernillo, recibió a viajeros y autoridades de la época, transformándose en un importante centro social y cultural. Fue regidor y alcalde de Nirivilo durante varios años, donde se dedicó a mejorar caminos, abrir escuelas y luchar contra la pobreza. Falleció el 22 de noviembre de 1950. Ocho años más tarde, la estación de Infiernillo recibió el nombre de Poeta González Bastías.

Si bien el caso del poeta González Bastías es el más significativo, existen diversos otros artistas que han generado parte de su obra y vida en torno al ramal, cuyo trabajo puede ser parte importante en la generación de valor desde el punto de vista turístico a la experiencia de conocer el territorio recorrido por el ramal Talca – Constitución.

Así según lo mencionado es importante rescatar el trabajo de folcloristas y cantores como Valericio Leppe, Mirza Escobar y María Muñoz, o la obra de músicos como Alberto Cumplido.

De la misma forma es importante rescatar en la construcción de productos en torno al ramal la labor de desarrollo de artesanía en la mayoría de las estaciones del ramal. La artesanía es un importante complemento de la actividad turística permitiendo rescatar la identidad de un territorio y agregando valor a la experiencia de los visitantes.

De esta forma es importante incorporar en el desarrollo de productos el trabajo de artesanías de valor local como la producida por las tejedoras de Pencahue, o la artesanía en greda en Colín y Toconey.

e. Turismo Activo

Con paisajes propios del valle central, secano costero, cordillera de la costa y planicies litorales, el ramal ofrece un escenario ideal para el desarrollo de diversas actividades de turismo aventura, observación de flora y fauna, etc. En la actualidad si bien algunas actividades de este tipo se han empezado a ofrecer todavía se encuentran en un bajo nivel de desarrollo, pese a su alto potencial.

Esta situación presenta un importante desafío para el apoyo en la generación de productos de esta línea lo que permitiría diversificar el tipo de actividades actualmente ofrecidas en torno al ramal.

Algunas de las principales actividades ligadas al turismo activo que actualmente se desarrollan en el territorio y que presentan un gran potencial son: navegaciones en kayak, paseos en bote, observación de flora y fauna, cabalgatas, senderismo, trekking, cicloturismo y overland.

f. Eventos y Fiestas Turísticas

Una forma de generar oferta para turistas es a través del desarrollo de “eventos o fiestas” las que permiten motivar la visita de turistas en fechas específicas por diversas temáticas como pueden ser actividades deportivas, fiestas religiosas,

ferias costumbristas u otras. Este tipo de actividades es una buena alternativa de producto turístico, sobre todo cuando se busca incentivar visitas en épocas de baja demanda turística.

Es importante hacer hincapié que si bien esta opción de productos puede ser muy atractiva no todas las actividades que se realizan en un territorio están pensadas para visitantes sino más bien muchas se encuentran diseñadas para la comunidad local, por lo tanto no todas las actividades o festividades tienen potencial para transformarse en productos turísticos.

Algunas de las actividades y fiestas que actualmente se realizan en el ramal y que tienen potencial de atraer flujos de turistas son las siguientes:

- Desafío Vive El Ramal: Evento turístico deportivo que se realiza entre Enero y Febrero y recorre en bicicleta caminos vinculados a las estaciones del Ramal Talca Constitución.
- Fiesta de la Vendimia en Péncahue: Fiesta tradicional realizada el mes de abril en la comuna de Péncahue, donde se realiza la vendimia artesanal en vivo, cata y degustación.
- Fiesta del Chancho en Curtiduría: Fiesta costumbrista realizada durante el mes de agosto en la localidad de Curtiduría, donde se rescatan las tradiciones y costumbres chilenas.
- Regata del Maule: Actividad de canotaje que reúne a deportistas del país que recorren el principal río de la Región del Maule, desde Talca a Constitución.
- Fiesta de la Inmaculada Concepción de Corinto: Fiesta religiosa tradicional que celebra a la Virgen Inmaculada Concepción, que se realiza cada 8 de diciembre en el Santuario de la localidad de Corinto.

Referencias

Eurochile (2010) *Modelo de Gestión Sustentable de Destinos*. Santiago: EuroChile.

Fernández, B, Morales, A. *Un viaje en el tren del Maule*.

Freund D. *Una invitación a co-crear experiencias turísticas creativas*.

González, R., Rivas, H. (2008) *Gestión Integral de Destinos Turísticos*. Santiago: Servicio Nacional de Turismo.

Observatorio Turístico del Maule. *Informe Demanda Turística Verano 2012*. Talca.

Secretaría de Turismo de México. *Como desarrollar productos turísticos competitivos*.

Servicio Nacional de Turismo Maule (2011) *Plan para el Desarrollo Turístico del Maule 2012 – 2014*. Talca: Servicio Nacional de Turismo Maule.

Servicio Nacional de Turismo (2012) *Chile por un turismo sustentable, Manual de Buenas Prácticas Sector turismo*. Santiago: Servicio Nacional de Turismo.

Varisco, C. *La contribución del turismo al desarrollo económico local. Hacia una tipología de clusters turísticos*.

ECONOMICA
TALCA
N° 4
TOONEY
\$ 680
60

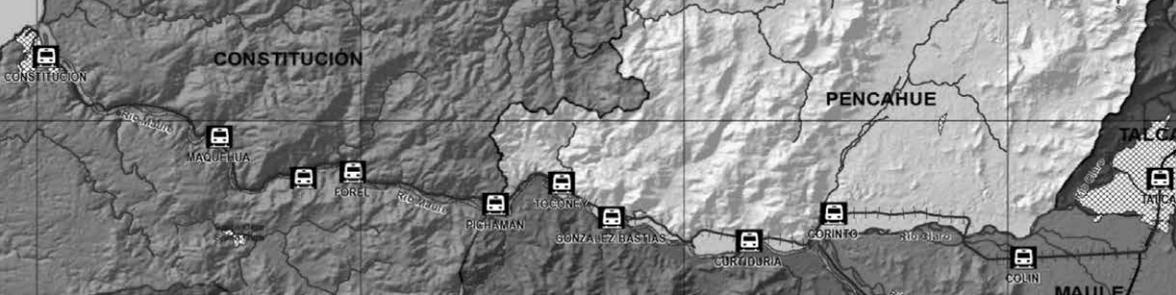


Tercera Parte

Plan Maestro Turístico Ramal Talca
Constitución: Puesta en valor turística
del tren del Maule.

Plan maestro tunístico





Plan maestro turístico

Ramal Talca Constitución.

Carolina Casals Iglesias
Miguel García Corrales
Instituto del Patrimonio Turístico
Universidad Central

Francisco Godoy Reitze
Instituto Ferroviario de Chile

Este Plan Maestro Turístico es una herramienta guía para el desarrollo competitivo del corredor ferroviario, que busca coordinar esfuerzos públicos y privados, y generar condiciones de entorno para el emprendimiento y la inversión con fines turísticos.

Resumen.

El capítulo presenta una síntesis del Plan Maestro Turístico del Ramal Talca Constitución, iniciativa desarrollada por el Instituto del Patrimonio Turístico perteneciente a la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Universidad Central, cofinanciada por Innova Chile de Corfo e impulsada por el Gobierno Regional del Maule, el Servicio Nacional de Turismo (Dirección Maule) y Trenes Metropolitanos S.A.

En una primera parte del capítulo, se expone la situación a abordar por el Plan Maestro Turístico. Posteriormente se detalla el proceso participativo de diseño del Plan Maestro y se aborda el diagnóstico base que permite la definición de los objetivos estratégicos.

El Plan Maestro surge en respuesta a las necesidades de desarrollo identificadas en el Plan Maule 2010- 2014 impulsado por el Gobierno del Presidente Sebastián Piñera. Por lo anterior, el Plan Maestro Turístico se elabora como un instrumento guía para el desarrollo competitivo del corredor ferroviario, con la finalidad de coordinar esfuerzos públicos y privados, y generar condiciones de emprendimiento e inversión con fines turísticos.

El proceso de diseño y validación del Plan Maestro Turístico se llevó a cabo en un año con la participación de más de 150 personas (residentes locales, emprendedores, empresarios, académicos y consultores especializados), además de instituciones de los ámbitos patrimonial, fomento productivo y transporte. Como resultado de este proceso participativo, se determinó que el Plan Maestro Turístico se debía orientar al cumplimiento de dos objetivos estratégicos:

- Disponer un servicio de transportes ferroviario adecuado para residentes y no residentes.
- Ofrecer una experiencia turística atractiva tanto para viajeros independientes como para intermediarios turísticos.

Para el logro de lo anterior, el Plan Maestro Turístico propone líneas de actuación que surgen a partir de los resultados del diagnóstico estratégico, la participación de los actores locales y las necesidades sectoriales, con un horizonte de intervención de cinco años (2012-2016), que considera un espacio de evaluación y retroalimentación dados los cambios de la industria y los intereses dinámicos de los residentes del corredor ferroviario Ramal Talca Constitución.

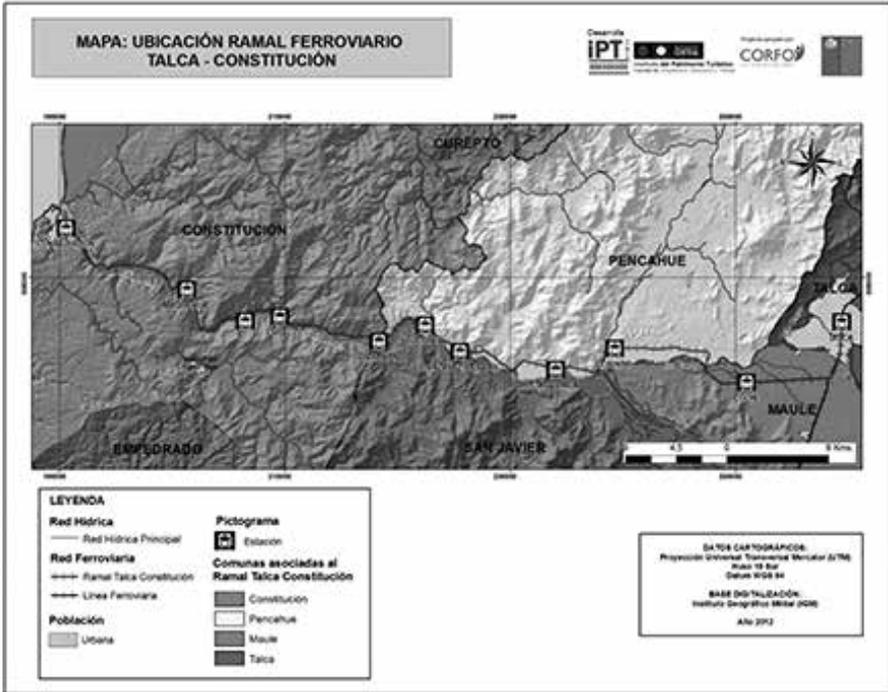
Consideraciones preliminares.

El Ramal Talca Constitución es un trazado ferroviario de vía única y trocha métrica que se extiende entre ambas localidades, comunicando a más de una veintena de comunidades interiores de difícil acceso, que se localizan en su mayoría en la ribera norte del Río Maule.

El ramal, cuyas obras comenzaron el año 1888, continúa en funcionamiento, dado que en algunos tramos es el único medio de transporte y comunicación de las comunidades rurales con los núcleos urbanos de la región.

La trascendencia histórica de la construcción de esta vía ferroviaria y sus estaciones ha sido reconocida por las comunidades, instituciones locales y por las autoridades públicas, que en el año 2007 declaran Monumento Histórico a la vía férrea, equipo rodante, estaciones y puentes que lo componen. Esta declaración, se basa entre otras razones, en su aporte a la conformación de un paisaje cultural singular, que caracteriza al sistema, y en la necesidad de proteger no sólo su infraestructura física, sino que también los modos de vida en situación de vulnerabilidad, muchos de ellos referentes de la identidad maulina y regional¹.

1 Véase para mayor detalle Declaratoria N° 1030 Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico.



Mapa 8.1. Ubicación Ramal Talca Constitución. Elaborada por Instituto del Patrimonio Turístico.



Figura 8.1. Pasajeros del buscarriil: Residentes y turistas. Imagen Instituto Patrimonio Turístico.

De esta manera, el Ramal constituye un espacio de sociabilidad campesina y eje articulador de las comunidades rurales aledañas, transformándose en parte estructural del imaginario de la región. Lo anterior se reafirmó el año 2010, cuando el Ramal Talca Constitución fue elegido el segundo clásico de Chile, en el marco del concurso Clásicos de Chile organizado por la Comisión Bicentenario.

Por otra parte, si se considera como producto turístico a la combinación de servicios, equipamiento y otros bienes materiales e inmateriales puestos a disposición de la demanda turística para su compra y uso, el Ramal Talca- Constitución no constituye una opción de producto turístico para la demanda de mercados nacionales e internacionales, ya que presenta serias deficiencias en accesibilidad comercial y temporal, articulación de servicios y puesta en valor de atractivos turísticos, principalmente los inmuebles asociados al patrimonio ferroviario.



Figura 8.2. Pasajeros en la Estación de Constitución.
Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

Este problema desincentiva la inversión de privados e impide la revalorización del patrimonio existente por medio del turismo.

En respuesta a lo anterior y a las necesidades de desarrollo territorial abordadas en el Plan Maule 2010- 2014, las autoridades regionales a través del Intendente Sr. Rodrigo Galilea Vial y de la dirección de Sernatur Maule en conjunto con Trenes Metropolitanos, apoyaron el diseño del Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución 2012-2016, iniciativa desarrollada por el Instituto del Patrimonio Turístico de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Universidad Central con recursos del Concurso de Bienes Públicos para la Competitividad de la Corporación de Fomento de la Producción (Corfo).

Este Plan Maestro Turístico es una herramienta guía para el desarrollo competitivo del corredor ferroviario, que busca coordinar esfuerzos públicos y privados, y generar condiciones de entorno para el emprendimiento y la inversión con fines turísticos².

Diseño del Plan Maestro Turístico Ramal Talca-Constitución: diálogo, reflexión y acción.

La realización del Plan Maestro se asumió como un espacio metodológico flexible, con un diálogo local y sectorial, que entendió al turismo como una actividad compleja que requiere de un conocimiento territorial sustentable, participativo y creador de condiciones para el uso adecuado del sistema de transportes y su entorno. Bajo este marco, el proceso de diseño del Plan Maestro, consideró los siguientes criterios de trabajo:



Esquema 8.1. Criterios de intervención diseño Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución. Elaboración propia.

Sistematización territorial: Para la recopilación y análisis de información territorial, patrimonial y productiva, se sistematizaron fuentes secundarias, y se reconocen las experiencias ya desarrolladas en el territorio. Adicionalmente, se realizaron actividades de animación territorial para conocer y motivar la participación de los actores locales a través de visitas, entrevistas abiertas, y encuestas. Estos insumos permitieron la construcción de un conocimiento territorial flexible, con una orientación dirigida a la puesta en valor turística del Ramal y a la generación de negocios turísticos en el territorio.

² Un plan maestro es un instrumento de planificación que busca poner en mutua relación todas las acciones de intervención sobre el territorio para la creación de condiciones ideales para el desarrollo económico social.



Figura 8.3. Actividad de levantamiento información territorial con comunidad local. Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

Participación actores locales: Se consideró la creación de un comité consultivo de proyecto, cuya finalidad fue planificar conjuntamente las actividades y resultados, revisar el estado de avance de la formulación y realizar las modificaciones necesarias. Esta instancia estuvo conformada por representantes del Gobierno Regional, el Servicio Nacional de Turismo, Trenes Metropolitanos S.A y el Instituto del Patrimonio Turístico.



Figura 8.4. Reunión Comité Consultivo. Imagen Servicio Nacional de Turismo.

Además, se ejecutaron reuniones y talleres con residentes y empresarios locales. Estos espacios fueron coordinados con apoyo de la Asociación de Emprendedores Turísticos del Ramal A.G., entidad que convocó a los residentes a las sesiones de trabajo realizadas mayoritariamente en localidades del corredor turístico ferroviario.



Figura 8.5. Taller diseño producto turístico, en Biblioteca Pública, Curtiduría. Imagen Instituto Patrimonio Turístico.



Figura 8.6. Participantes del taller Diseño Productos Turísticos en la Casa del Poeta, González Bastías. Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

Mirada territorial de negocios: La visión territorial del plan se contextualiza en el destino turístico Región Maule, donde el Ramal será un producto asociado al área denominada Valle Destino Cuenca Río Maule. Este enfoque considera la actuación integral en el territorio y no en la empresa de ferrocarriles entendiendo al Ramal como un sistema cuya visión debe superar la explotación meramente turística. Esta mirada facilitó el acercamiento a los actores locales, con sus necesidades proyectadas y deseos de emprendimiento, como también las características propias del territorio, referidas a su puesta en valor patrimonial como un activo de desarrollo local.



Figura 8.7. Participantes reunión con artesanas Corredor Ferroviario Turístico y Servicio Nacional de Turismo Maule, Corinto. Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

En consideración de los criterios anteriores, el Plan Maestro se estructuró en dos fases de trabajo:

- *La fase de diagnóstico estratégico:* realizada entre noviembre 2011 y junio 2012.
- *La fase de propuesta estratégica y desarrollo de actuaciones:* llevada a cabo entre los meses de julio y enero 2013.



Esquema 8.2. Fases de trabajo y actividades Diseño Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución. Elaboración propia.

En la primera fase de trabajo, denominada Diagnóstico estratégico, se llevó a cabo un análisis del corredor ferroviario en sus aspectos territoriales, patrimoniales, culturales, administrativos, económicos y sociales, en consideración que el turismo es una actividad económica multisectorial, que puede verse afectada por elementos externos de diversa índole, como también generar impactos en el territorio. Adicionalmente, se realizó un trabajo técnico de levantamiento de información del estado actual de la infraestructura, equipamiento y equipo rodante del Ramal Talca Constitución. Para ello se realizaron visitas a terreno para inspeccionar la vía, elementos anexos y equipo rodante, como también se levantaron imágenes 3D y planos de las estaciones con mayor vocación turística.

Por otra parte, tras la revisión de diversas experiencias internacionales, la dirección del proyecto en compañía de un representante del Servicio Nacional de Turismo Maule, realizó una gira de transferencia a Ecuador para conocer en detalle la experiencia de la Empresa de los Ferrocarriles del Ecuador y su Plan Maestro Turístico.



Figura 8.8. Bienvenida turistas en Estación Machachi, Ecuador.
Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

En esta fase fue fundamental la participación, debate y discusión de los distintos actores públicos y privados del corredor ferroviario, a través de las instancias que se detallan a continuación:

- *Entrevistas en terreno:* a actores representativos del corredor ferroviario, que por su quehacer o conocimiento aportaron sus visiones y opiniones del turismo en el territorio.
- *Visitas técnicas:* con el propósito de comprobar en terreno las dinámicas del negocio turístico, se visitaron los emprendimientos y negocios locales, para identificar datos objetivos de operación y comercialización. También se visitaron los sitios de atracción turística en torno al corredor ferroviario. La información levantada se llevó a cartografía temática.
- *Reuniones de discusión con tour operadores y empresarios locales:* con apoyo del Servicio Nacional de Turismo, se organizaron reuniones sectoriales para debatir temas críticos de operación y comercialización turística del corredor ferroviario. Esta información fue fundamental para el establecimiento de las acciones del Plan Maestro Turístico, tales como la implementación de un sistema de reserva y un protocolo de ventas para la cadena de intermediación turística.

- *Talleres de Transferencia:* con la participación de expertos internacionales y nacionales, se realizaron talleres de transferencia que permitieron posicionar el tema turístico en el corredor ferroviario y en la opinión pública, además de involucrar a los expertos en el diseño participativo del producto turístico. En este marco se organizó el seminario Turismo Ferroviario: oportunidades para el diseño y operación de un producto turístico en el Maule, evento en que participaron como expositores el Instituto Ferroviario de Chile, el Museo O'higginiano y de Bellas Artes de Talca, Trenes Metropolitanos S.A, entre otras instituciones. Además se contó con la participación especial del Dr. Jordi Tresserras Juan, experto internacional en patrimonio cultural y profesor de la Universidad de Barcelona.



Figura 8.9. Profesor Dr. Jordi Tresserras Juan con asistentes al seminario de Turismo Ferroviario, Talca. Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

La segunda fase de trabajo, denominada Propuesta estratégica y desarrollo de actuaciones, se inició en julio 2012 e incluyó la definición de la visión turística del corredor turístico ferroviario, el modelo turístico al que se aspira y las líneas de actuación y propuestas para el período 2012- 2016. Para la definición de lo anterior, se recogieron las opiniones y propuestas de diversos actores y colectivos locales que participaron en los espacios de discusión, debate y reflexión de la primera fase. Adicionalmente, se contó con el apoyo de expertos en turismo y transporte, que identificaron las acciones base para el desarrollo competitivo del Ramal Talca-Constitución. Finalmente, para difundir el Plan Maestro Turístico se realizaron diversas acciones de posicionamiento, tales como el diseño de material de difusión, organización de talleres de transferencia, participación en encuentros sectoriales

organizados por Sernatur y la realización de un evento de cierre del proyecto.

Las fases antes descritas fueron planificadas y coordinadas por un Comité Consultivo, formado por el Gobierno Regional, el Servicio Nacional de Turismo, Trenes Metropolitanos S.A. y el Instituto del Patrimonio Turístico, institución encargada de dirigir esta instancia. Asimismo, se extendió la invitación a participar como ente asesor al Consejo de Monumentos Nacionales. Cabe destacar que las acciones del comité fueron apoyadas con un plan de comunicación elaborado por el Servicio Nacional de Turismo de la Región del Maule.

Síntesis diagnóstico estratégico de la actividad turística en el Ramal Talca Constitución

En la fase de Diagnóstico estratégico, se analiza la situación turística del corredor turístico ferroviario e incluye un compendio de los datos e información más relevantes para el diseño del Plan Maestro Turístico.



Figura 8.10. Buscarril en Estación de Talca. Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

Consideraciones sobre el servicio ferroviario en el Ramal Talca Constitución para su uso turístico.

El Ramal Talca - Constitución es un trazado ferroviario de vía única y trocha métrica que se extiende entre ambas localidades y comunica un gran número de comunidades interiores y de difícil acceso, entre sí y también con las dos ciudades extremas del trazado. El trazado, de 88 kilómetros, opera en gran parte por la ribera norte del Río Maule.

De acuerdo a la información histórica disponible, el Ramal fue construido por etapas, partiendo desde Talca, entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Formaba parte de un proyecto de modernización nacional bajo el cual se construyó un gran número de ramales que conectaban localidades interiores con la línea troncal.

Durante mucho tiempo concentró gran cantidad de tráfico de pasajeros y carga entre todas sus localidades. Incluso, en las décadas de 1970 y 1980, cuando el transporte ferroviario había declinado en gran parte del país, el ramal mantenía un elevado movimiento de carga, asociado a la planta de celulosa Celco en Constitución. Este tráfico consistía básicamente en: transporte de trozas (rollizos) pulpables desde canchas de acopio ubicadas en diversas estaciones del ramal hacia Constitución, y transporte de celulosa desde Constitución a Talca, donde era transferida a trenes de trocha ancha. El tráfico entre la estación de Constitución y la planta Celco se efectuaba en medio de la zona urbana de la ciudad, por sobre la calle y también por el borde río del Maule. Esto generaba cierta incomodidad en Constitución, ya que el paso del tren afectaba el tráfico vehicular y restringiría en cierta medida el acceso a la ribera del Maule.

La operación de trenes de carga durante esa época permitía financiar los costos de una adecuada mantención de la infraestructura; por este motivo, fue posible mantener un servicio de trenes de pasajeros con un estándar aceptable. Sin embargo, el estándar para trenes de carga no hacía factible un tiempo de viaje competitivo con la alternativa de carretera para el viaje entre Talca y Constitución, que son las dos ciudades más importantes del trazado. Con ello, la demanda de pasajeros se vio disminuida, junto con la frecuencia y el tamaño de los trenes.

En los primeros años de la década de 1990, la Municipalidad de Constitución levantó la vía que conectaba la Estación de Constitución con la planta Celco, aún cuando se encontraba en plena operación con varios trenes al día. Ello significó el fin del transporte de carga por el Ramal, y el mantenimiento asociado, lo que se evidencia en que la vía y puentes han recibido un mantenimiento básico durante las últimas décadas que permite la operación de buscarriles con una velocidad no superior a los 40 km/h³.

El terremoto de enero de 2010 produjo deslizamientos de tierra que dañaron la vía en varios sectores, y quedó inutilizable. Además, el posterior maremoto arrastró gran cantidad de material sobre la Estación Constitución, y dañó uno de los buscarriles que se encontraba en ella. La infraestructura y los equipos fueron reparados con prioridad dentro de la reconstrucción, ya que las localidades interiores vieron aumentada su condición de aislamiento.

³ El buscarril es un tipo de vehículo de transporte de pasajeros, de bajo costo de construcción que fue bastante popular en varios países a mediados del siglo XX. Hoy en día, en países desarrollados, sólo se conserva una pequeña cantidad de éstos como piezas de museo.



Figura 8.11. Vista estado vías Ramal Talca Constitución.
Imagen Francisco Godoy Reitze.

De acuerdo a las informaciones obtenidas en el catastro realizado por el Consejo de Monumentos tras el terremoto del año 2010, se estableció que la gran mayoría de las estaciones tuvieron daño severo al igual que la línea férrea, lo que limita su uso de transporte local y turístico.



Figura 8.12. Vista lateral Estación Corinto. Imagen Instituto Patrimonio Turístico.

En la actualidad, opera un servicio de pasajeros prestado por buscarriles de dos coches, con una frecuencia de dos trenes por día y sentido y un tiempo de viaje de aproximadamente tres horas y media. No existen servicios de carga y de acuerdo a la opinión de técnicos consultados, la vía no reúne las condiciones para ello. El equipo rodante presenta características propias de automotores y buscarriles pequeños para servicios cortos, de bajo costo y fiabilidad limitada; la falla en alguna parte del sistema de tracción, se traduce en muchos casos en la falla del tren completo e incluso de todo el sistema.



Figura 8.13. Buscarril a la llegada de estación ferroviaria.
Imagen Servicio Nacional de Turismo.

Se debe tener presente, en todo caso, que el tiempo de viaje por carretera entre Talca y Constitución es de menos de dos horas, ya sea en bus o automóvil particular. La gran cantidad de curvas cerradas en el tramo entre Curtiduría y Constitución limitan la velocidad de circulación, incluso cuando la vía se encuentra en su mejor estado de mantenimiento. En el tramo Talca – Curtiduría sería factible operar a velocidades mayores⁴, pero dada su corta extensión relativa, esto no tendría un efecto significativo en la velocidad promedio del tren.

Por otra parte, la ausencia de un sistema integrado de reservas dificulta enormemente la compra anticipada de cupos para turistas, sobre todo considerando que se requiere de cierta certeza de viaje, especialmente cuando se es extranjero o se está viajando en grupo.

⁴ En países como Australia y Japón, se operan trenes en vías de trocha angosta a velocidades de 100 km/h o más, en la medida que el trazado lo permita.



Figura 8.14. Usuarios a la espera de comprar su pasaje, 06, 45 de la mañana, verano 2012 Estación de Talca. Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

Debido al carácter aislado de muchas localidades atendidas, la operación del buscarril está subsidiada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional de la Ley 20.378 (que nació para financiar Transantiago)⁵. Este subsidio permite compensar el déficit operacional del servicio, junto con mantener las tarifas en un nivel adecuado para el ingreso de la mayoría de los habitantes de las localidades favorecidas.

Resulta evidente que los horarios actuales están pensados para favorecer principalmente a los habitantes de las localidades intermedias del Ramal, quienes así pueden acceder a servicios o comerciar sus productos durante el día en las ciudades extremas del recorrido, y luego regresar a sus hogares sin la necesidad de pernoctar en Talca o Constitución.

⁵ Más información en <http://www.subtrans.cl/appsusidios/>

Consideraciones sobre la experiencia turística en el Ramal Talca Constitución.

Pese a ser reconocido como uno de los recursos más relevantes de la región, la experiencia turística del corredor ferroviario Ramal Talca Constitución requiere de sustanciales mejoras para incluirse competitivamente en la oferta turística regional⁶.

En la primera fase de diagnóstico estratégico se identificó un total de 38 recursos turísticos culturales y naturales con aptitud para atraer a turistas y excursionistas, que se concentran en su mayoría en Corinto, Curtiduría, González Bastías, Rancho Astillero y Constitución. Solamente el 16% de los recursos seleccionados presentan condiciones aceptables de puesta en valor (equipamiento, facilidades de entorno y recursos humanos). Para el resto de los recursos, en su mayoría inmuebles, que no lograron un mínimo aceptable, no es recomendable su uso turístico mientras no se subsanen los serios problemas de conservación.



Figura 8.15. Bodegas de vino, Calle Principal de Curtiduría.
Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

En el análisis de la jerarquía turística de los recursos del corredor, se establece que si bien el ramal es un recurso único a nivel nacional, no representa una excepcionalidad a escala internacional, salvo para segmentos especializados interesados en el patrimonio ferroviario.

⁶ Las condiciones que permiten la construcción de un producto turístico, son la puesta en valor de atractivos turísticos, la construcción temática de actividades, el desarrollo de servicios turísticos y la conectividad para la operación y comercialización de la oferta turística. Estos elementos funcionando armónicamente son utilizados para el consumo turístico por grupos determinados de visitantes (turistas y excursionistas) que se desplazarán en un espacio geográfico determinado con un recorrido temático que vincula atractivos y actividades, que cuenta con servicios turísticos en al menos las áreas de alimentación, alojamiento y transporte que se comercializan directamente o indirectamente con los visitantes.

En lo que corresponde a la posibilidad de construir un relato turístico territorial, tras la identificación de los recursos existentes en el Corredor Ferroviario Talca Constitución y el aporte realizado por los actores locales, principalmente empresarios turísticos, se distinguen los siguientes elementos como potenciales productos turísticos vinculados al Ramal:

- *El único ramal en uso en Chile:* en la actualidad el Ramal Talca Constitución es el único ramal con servicio de pasajeros a lo largo de toda su extensión y con operación continua desde sus inicios.
- *Uno de los paisajes más hermosos y típicos de la región, apto para deportes al aire libre:* la cercanía al río, valles y bosques, hacen del corredor ferroviario un espacio idóneo para la práctica de deportes y actividades recreativas vinculadas al turismo activo.
- *El vino hecho como en el pasado:* en las localidades de Corinto, Curtiduría y González Bastías se desarrolla una vitivinicultura asociada a la uva país, con procedimientos y tecnologías de tradición criolla.
- *La poesía de González Bastías, los artistas de Corinto y las artesanas rurales:* el corredor es un espacio de arte que reúne poetas, artistas y artesanas locales con fuerte identidad territorial. La localidad de González Bastías, originalmente llamada Infiernillo, cambió su nombre en honor al poeta.
- *La gastronomía rural:* el corredor es un espacio de cultivo de productos alimenticios y de una gastronomía que refuerza la identidad local.
- *La Historia rural del Chile profundo:* el corredor ferroviario Ramal Talca Constitución es parte de la identidad maulina, que es esencial para comprender el patrimonio social del Chile Central.

El tejido empresarial existente en el sector está compuesto por empresas de menor tamaño, que en su mayoría corresponden a servicios de alojamiento y alimentación en Corinto, Curtiduría, González Bastías, Rancho Astillero y Constitución, mientras que los operadores turísticos se localizan en Talca. El resto de las estaciones presenta una menor cantidad de servicios, como es el caso de Maquehua, o simplemente no disponen de ellos, como ocurre en Forel, Pichamán y Toconey.

Los empresarios no se suscriben a la cadena de valor tradicional del turismo, sino que se orientan a la comercialización directa entre el proveedor y el consumidor final, en su mayoría viajeros nacionales que están en el corredor menos de 24 horas y que efectúan un bajo nivel de gasto. No obstante lo anterior, en la actualidad se han desarrollado nuevos emprendimientos dotados de oferta y programas turísticos de interés para segmentos de mercado con mayor poder adquisitivo. De ellos el caso más interesante es la Viña Artesanal González Bastías.



Figura 8.16. Empresario José Luis Gómez realizando degustación a turistas.
Imagen Viña González Bastías.

En relación al tejido de intermediarios turísticos, se observa interés por la comercialización del corredor turístico ferroviario en empresas regionales e internacionales. Las empresas regionales, disponen de una oferta diversa, para mercados convencionales y no convencionales. Para el primer grupo, se pueden encontrar programas que consideran servicio de traslado en buscarril y alimentación mientras que para el segundo grupo, la oferta es variada, y considera caminatas, observación de flora y fauna, navegación, overland y actividades de turismo cultural, entre otras.

En el ámbito receptivo, se detectaron cuatro empresas que comercializan el Ramal Talca Constitución, fundamentalmente por las especiales características que posee este medio de transporte, dirigidos a una demanda especializada en turismo ferroviario.

En términos de asociatividad empresarial, el corredor dispone de una agrupación de turismo que reúne esfuerzos colectivos de privados, con limitaciones para negociar y comercializar productos y servicios en condiciones competitivas.

Finalmente, una de las grandes brechas del corredor ferroviario se vincula a las deficientes condiciones de redes de comunicación (principalmente telefonía e internet). Es importante mencionar que la actual administración está llevando a cabo mejoras en este ámbito, lo que permitirá a los empresarios locales responder a su clientela a través de una mayor diversidad de canales y estar al tanto de los cambios en la industria.

Demanda turística vinculada al Ramal Talca- Constitución

Como se señaló anteriormente, el usuario del Ramal que es relevante en este análisis son aquellos usuarios que viajan como turistas. El perfil de dicho visitante del corredor turístico ferroviario corresponde a personas de nacionalidad chilena que realizan turismo de manera independiente. No viajan por medio de una agencia de viajes o un operador turístico, sino que el itinerario es programado personalmente dependiendo de sus motivaciones y expectativas. Preferentemente, realizan sus desplazamientos con fines turísticos en grupos conformados por su núcleo familiar o amigos cercanos. En relación al gasto turístico en el territorio del corredor turístico ferroviario, se percibe bajo al igual que en el resto de la Región del Maule. Es posible entonces, inferir una vinculación entre el bajo gasto y la carencia de actividades de esparcimiento, diversión y turísticas asociadas al territorio. Dentro de estos visitantes, es posible distinguir las categorías que se presentan en la Tabla 8.1.

Tabla 8.1. Tipología visitante Ramal Talca- Constitución.

Tipología	Descripción
Visitantes que realizan todo el tramo del buscarril	Corresponden a la categoría de “sol y playa”, en su gran mayoría habitantes de la ciudad de Talca o de localidades cercanas que utilizan este medio de transporte ferroviario porque el costo relativo es bajo en comparación con otros medios de transporte terrestre como el bus
Nostálgicos de los ferrocarriles.	Personas que desde pequeños utilizaron los ferrocarriles como medio de transporte. Este segmento de mercado corresponde a adultos y adultos mayores que desean que su familia e hijos tengan la experiencia ferroviaria en el último ramal de Chile.
Amantes de los ferrocarriles	Mercado correspondiente a visitantes cuya principal motivación de viaje es conocer el equipamiento ferroviario del buscarril Talca - Constitución, su historia, su funcionamiento, su manera de operar, entre otros.

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 8.1. Tipología visitante Ramal Talca- Constitución (continuación)

Tipología	Descripción
Visitante que desea conocer el corredor ferroviario:	<p data-bbox="453 317 1021 461">Personas que han escuchado, leído o visto alguna noticia, reportaje, artículo, etc. relacionado con el Ramal Talca – Constitución y que desean conocerlo in situ. Esta tipología de visitantes se puede dividir en las siguientes subcategorías asociadas a los tramos recorridos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="453 496 1021 956">• <i>Talca – González Bastías</i>: la Estación González Bastías es una de las más importantes del corredor ferroviario ya que es en ella donde se realiza el cruzamiento de los buscarriles que se dirigen desde la ciudad de Talca hasta Constitución y viceversa. Se realiza una detención de aproximadamente diez minutos, tiempo que los pasajeros utilizan para comprar café, té y algunos sándwich característicos de la localidad. Adicionalmente, en esta estación se está desarrollando una incipiente oferta turística – vitivinícola, la cual presenta una interesante alternativa de actividades a desarrollar durante la estadía de los visitantes en el territorio. La antigua estación Infiernillo actualmente lleva el nombre del poeta Jorge González Bastías, y es posible visitar su antigua casa habitacional, conociendo su historia y arte. <li data-bbox="453 965 1021 1190">• <i>Talca – Curtiduría</i>: el visitante que realiza este tramo del corredor ferroviario presenta como una de sus principales motivaciones de viaje conocer la oferta turística – vitivinícola característica de la localidad, las antiguas casonas y bodegas asociadas a esta actividad. Además en esta localidad se desarrolla “la fiesta del Chancho”, actividad turístico - gastronómica que genera desplazamientos de turismo cultural hacia el territorio. <li data-bbox="453 1199 1021 1425">• <i>Talca – Rancho Astillero</i>: debido a la presencia del Restaurant “Rancho Astillero”, famoso por su plato “lisas a la teja”, este tramo es realizado principalmente por visitantes cuya motivación de viaje es la gastronomía. En el sector también es posible desarrollar actividad turístico – recreativa como paseos en botes y catamarán y disfrutar de las pequeñas playas del sector, lo que atrae a visitantes con interés en este tipo de turismo. <li data-bbox="453 1433 1021 1551">• <i>Constitución–Rancho Astillero</i>: este perfil de visitante presenta similares motivaciones de desplazamiento que el expuesto anteriormente, con la diferencia de que inicia su desplazamiento en la ciudad de Constitución.

Para efectos de la estimación de demanda turística, se calcula una demanda base, que corresponde a la mejor estimación posible de la afluencia de turistas en el Ramal en 2011, en el escenario supuesto que no hubiera existido interrupciones por efecto del Terremoto de febrero de 2010.

La información base para el cálculo corresponde a reportes de demanda entregados por Terra Sur y Trenes Metropolitanos a la Seremitt de la Región del Maule para el servicio de Buscarril. Debido a que no es posible distinguir a los usuarios turistas dentro del universo de viajeros, fue necesario efectuar un supuesto al respecto, basado en el perfil mensual de la demanda del Ramal⁷.

De esta forma los usuarios de la zona en 2011 fueron 51.600 personas en el año (un promedio de 4.300 personas al mes⁸). Con ello, el desglose de usuarios sería el que se presenta en la tabla N° 8.2. Como puede verse, menos de la tercera parte de los usuarios corresponde a turistas. Evidentemente esta relación debería cambiar con el tiempo, ya que es esperable un aumento notorio de los viajes de turistas en el servicio, no así en los viajes no turísticos⁹.

Tabla 8.2. Composición de la demanda base servicio buscarril.

Categoría	Usuarios anuales
Demanda total	73.121
Usuarios no turísticos	51.600
Turistas	21.521

Fuente: Trenes Metropolitanos

Para la proyección de demanda turística, se considera un horizonte de 10 años, tomando en cuenta el periodo entre 2012 y 2022. Los datos aquí entregados corresponden a la mejor estimación posible según lo disponible hasta la fecha, y en la medida que exista información adicional, las proyecciones podrían actualizarse.

Si bien es factible pensar en una proyección más extensa, la gran incertidumbre en la evolución de las variables supuestas hace poco fiable trabajar con mayores horizontes de tiempo.

La proyección de demanda aplica una tasa de crecimiento sobre la demanda base para estimar su evolución futura. Esta tasa de crecimiento, proviene en primer lugar de un cálculo de elasticidad de la demanda turística histórica de la Región del Maule con respecto al PIB nacional. En segundo lugar, esta elasticidad fue

7 Debido a la incertidumbre de este valor, es recomendable efectuar en el futuro encuestas de segmentación que permitan estimar en forma más precisa el tamaño de este grupo

8 Es esperable que esta demanda presente alguna estacionalidad, por ejemplo, debido al clima o las vacaciones escolares. Por este motivo, el valor es consistente con el hecho que algunos meses la demanda total sea inferior a este valor.

9 Debido al crecimiento económico, las personas tienden a efectuar un mayor número de viajes, pero en este caso es esperable que los vehículos particulares absorban gran parte de dicho crecimiento, debido a su flexibilidad y rapidez. No obstante, si se introducen fuertes mejoras en el servicio ferroviario, es esperable que el transporte ferroviario absorba parte de este aumento.

aplicada a tres proyecciones de crecimiento de la economía nacional: una optimista (escenario optimista), otra intermedia (escenario tendencial) y una tercera más conservadora (escenario pesimista) para obtener la evolución en el tiempo.

Para calcular la elasticidad se utilizan los datos históricos de demanda de Sernatur, los que son contrastados con la serie histórica de PIB que entrega el Banco Central. Este cálculo entrega como resultado un valor de 2,48, es decir, el crecimiento de la demanda turística en la Región es casi dos veces y media del crecimiento de la economía nacional en un mismo período de tiempo. Este valor es superior a la elasticidad nacional (1,77) y es probablemente un reflejo de la demanda pequeña pero creciente de la Región.

En vista de lo anterior, la elasticidad de la demanda turística con respecto al PIB no se mantuvo constante a lo largo del tiempo, sino que fue disminuida gradualmente para aproximarla a un valor más cercano al promedio nacional. Esta disminución se consideró necesaria puesto que, si se mantenía la elasticidad constante durante el horizonte de proyección, la demanda total en la región alcanzaba valores superiores a aquellos actualmente observados en regiones de alta demanda turística¹⁰ y luego crecía a una tasa mayor que éstas, lo que no parece razonable.

De todas formas debe tenerse presente que estas tasas de crecimiento corresponden a una demanda turística total que no considera posibles saturaciones en la demanda del Buscarril. Por lo anterior, obtener estas demandas en el largo plazo requerirá efectuar todos los aumentos en la oferta del servicio que corresponda.

Tabla 8.3. Evolución de la demanda en escenario tendencial, optimista y pesimista.

Año	Escenario tendencial	Escenario optimista	Escenario pesimista
2011	21.521	21.521	21.521
2012	24.061	24.347	23.890
2013	27.156	27.805	26.646
2014	30.650	31.754	29.720
2015	34.186	36.094	32.445
2016	38.129	41.026	35.420
2017	41.638	45.490	38.016
2018	45.470	50.440	40.802
2019	49.654	55.928	43.793
2020	53.706	61.426	46.731
2021	58.088	67.465	49.866
2022	62.338	73.405	52.867

Fuente: Elaboración Propia.

¹⁰ En general, las regiones con mayor demanda presentan tasas de crecimiento menores. Se efectuó un cálculo simple de elasticidad para Valparaíso y Los Lagos, en el que se obtuvo valores cercanos a 1,5 para los dos casos.

Para el escenario tendencial, la demanda se duplica para 2018. A partir de 2020 la demanda turística debería ser mayoritaria dentro del total anual. Para el escenario optimista, la demanda se duplica en 2017. Antes de 2020 la demanda turística debería superar a aquella no turística. Finalmente, para el escenario pesimista crece naturalmente menos que en los otros casos, por lo que recién se duplica en 2020.

Recursos de interpretación del Corredor Ferroviario Ramal Talca Constitución.

En la fase de diagnóstico se han identificado los recursos e interpretación turística que sustentarán las líneas de producto turístico del corredor turístico ferroviario, seleccionadas a partir del trabajo realizado en la primera fase de trabajo del Plan Maestro Turístico. Las líneas temáticas elegidas conjugan los valores patrimoniales naturales y culturales competitivos, base para una oferta turística integrada al destino regional.



Esquema 8.3 Líneas temáticas Ramal Talca Constitución. Elaboración propia.

A continuación se resumen los atributos más relevantes de cada línea temática.

a. Ramal, el tren del Maule.

Para los amantes del ferrocarril, el Ramal Talca Constitución tiene varias características que lo convierten en un destino a visitar. Entre ellas destacan su historia, su trocha angosta, sus estaciones, las obras de ingeniería y su equipo rodante. A continuación se detalla cada una de estas características:

- Historia

La navegación del río Maule fue el medio de transporte de personas y productos más expedita entre el valle y la costa. Fue tal el movimiento comercial, que en 1828 la ciudad de Constitución fue declarada Puerto Mayor de la República

de Chile. Los maulinos se vincularon estrechamente al río. Las embarcaciones o faluchos eran maniobrados por marinos de agua dulce o guayanes que con gran destreza recorrían los puertos de Perales, cerca del encuentro de los ríos Maule y Loncomilla, y la costa de Constitución, en la desembocadura del Maule. Las dificultades que presentaba el cruce de la Barra del Maule, las pérdidas de vidas humanas y el cese de la categoría de Puerto Mayor de Constitución en 1883, motivó el declive de la actividad fluvial, lo que acentuó el aislamiento de esta parte de la región. El Presidente Balmaceda encomendó al ingeniero Ignacio Vivanco elaborar un presupuesto para la construcción de un ferrocarril desde Talca a Constitución, la que tuvo impactos sociales, culturales y económicos determinantes en la Región, no tan sólo en su función de medio de transporte sino que también en la identidad campesina del Río Maule. Cientos de trabajadores se quedaron a vivir en las localidades cercanas al Ramal, lo que motivó la configuración de espacios sociales que transitaban entre lo urbano y rural con villas mercados, fundos y parcelas. El arribo del ferrocarril, con trenes de carga y de viajeros de toda la región, dio vida a un corredor territorial único en el país.



Figura 8.17. Letrero que marcaba número y destino del tren.
Imagen Marcos Sandoval

- Trocha angosta

La trocha o ancho de una vía férrea es la distancia entre las caras internas de los rieles. La trocha más frecuente en el mundo es 1.435 mm, y se denomina trocha normal. Las trochas superiores a 1.435 mm se denominan trochas anchas, y aquellas inferiores a esa medida son trochas angostas. La red principal de Ferrocarriles del Estado usa una trocha ancha de 1.676 mm, en cambio el ramal Talca -Constitución fue construido con una trocha de 1.000 mm (trocha angosta), a fin

de reducir el costo de construcción generado por la accidentada zona que existe entre las diferentes localidades que atiende.



Figura 8.18. Vía férrea Ramal Talca Constitución.
Imagen Instituto Patrimonio Turístico.

- Estaciones:

Talca: Es el punto de inicio o término del Ramal Ferroviario Talca – Constitución. La primera estación se remonta hacia 1877, pero fue destruida por el terremoto de 1928. El inmueble actual se enmarca en el estilo arquitectónico Art Decó y su cobertor, fabricado en acero y hormigón, es característico de la arquitectura industrial. Por condiciones de operación, la estación contaba con un amplio patio de rieles con trochas de 1.000 y 1.676 mm., además de zonas bitrochadas, maestranza, casa de máquinas y tornamesa. Los trenes de pasajeros hacia el ramal son de trocha angosta y no pueden circular por las vías ubicadas bajo el cobertizo. Por ello se atienden en una vía lateral, ubicada al aire libre en el lado sur del terminal.



Figura 8.19. Estación Talca. Imagen Instituto Patrimonio Turístico.

Colín: La zona que rodea la estación, cuyo nombre proviene de “lugar donde abundan los colines” (aves similares a las perdices), era antiguamente conocida como la “tierra de los burros” debido a la gran cantidad de estos animales que deambulaban por el sector. Fuertemente influida por la arquitectura colonial, la estación destaca por su estructura tradicional con corredores. En sus vías, por el extremo oriente, se puede observar una palanca de accionamiento de un cambio de agujas de fabricación antigua, con la inscripción “BALFOUR, LYON Y C^a, VAL-PARAÍSO” sobre su contrapeso y su soporte, ambos de hierro forjado¹¹.

Corinto: El pueblo de Corinto era conocido como Pocoa, o lugar de sapos en mapudungún. Su actual nombre proviene del molino construido por un ciudadano griego cuya ciudad natal era Corinto. Cada 8 de diciembre, miles de fieles celebran a la Inmaculada Concepción en el santuario dedicado a la Virgen de la Purísima. La estación es de madera, con una fachada continua, zócalo de piedra y un corredor frontal con pilares de madera que soportan la techumbre. En el exterior, se puede observar dos vías laterales, una hacia el norte y la otra hacia el sur, ambas en desuso, que evocan el pasado glorioso de este servicio de transportes.



Figura 8.20. Estación de Corinto. Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

Curtiduría: La estación recibe este nombre por las antiguas faenas de curtiembres que se llevaban a cabo en el sector. Por muchos años fue una de las estaciones más importantes del Ramal, lo que la convirtió en centro económico y social de

¹¹ Balfour, Lyon y C^a fue una empresa metalúrgica que operó en las últimas décadas del siglo XIX y principios del siglo XX y también fabricó coches y locomotoras para los Ferrocarriles del Estado. Por lo anterior, es de suponer que esta pieza se conserva desde los inicios del Ramal.

los pueblos más alejados de la vía férrea. Hoy se conoce por sus viñedos que producen vinos de uva rosada y cepa país. La estación tiene el estilo de las antiguas viviendas rurales, con muros gruesos de adobe y corredor semiexterior, y presencia de maderas nativas en puertas y ventanas. Hacia el norte de la estación, se observa dos vías laterales en desuso, mientras que en el extremo poniente, se encuentra una palanca de accionamiento de un cambio de agujas de fabricación antigua, con la inscripción “HARDY & CÍA, VALPARAÍSO” sobre su contrapeso, construida en hierro forjado¹². Las demás palancas de la estación son típicas de estaciones de Ferrocarriles del Estado.



Figura 8.21. Estación de Curtiduría.
Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

González Bastías: La estación originalmente se llamaba Infiernillo; algunos dicen que el nombre se debía a la peligrosidad de sus aguas torrentosas y otros al calor que se sentía en el verano. Tras la muerte del poeta González Bastías, la estación fue rebautizada en su homenaje, a pesar que nunca escribió un verso sobre el ramal. Es la única estación intermedia que opera como tal. En sus vías se produce el cruzamiento de los dos buscarriles que se detienen por 15 minutos. Durante este tiempo las “venteras” ofrecen a los viajeros productos locales tales como las famosas tortillas de González Bastías, huevos duros y humitas, entre otros. La Estación está construida con adobe y madera. En la oficina del jefe de estación se encuentran aún los aparatos del antiguo sistema de control de tráfico. También hay una bodega, y en el andén cubierto, una antigua balanza para pesar cargas embarcadas. La estación cuenta con dos vías laterales, una a cada lado de la

¹² Al igual que Balfour, Lyon y Cia, Hardy y Cia fue un proveedor de Ferrocarriles de fines del siglo XIX. Por ello esta pieza también provendría de los inicios del Ramal.

principal. Aquella ubicada al lado norte no está operativa y es usada como sitio de estacionamiento de carros viejos y como acopio de materiales para la reparación de la vía. Junto al edificio de la estación, existen aún dos estanques elevados de agua de construcción metálica. El aparato de llenado para las locomotoras (llamado caballo de agua), sin embargo, fue removido. Además de las vías laterales, existe una tornamesa de tipo manual, también operativa, que conserva la inscripción original de fabricación (de 1891) a nombre de otro fabricante tradicional de locomotoras de vapor: LEVER, MURPHY Y CÍA, Caleta Abarca

Toconey: Antiguamente esta estación se llamaba Tanguao, nombre que confundía a los viajeros, quienes creían que aquí se encontraban los baños termales del mismo nombre y por eso, se rebautizó con el nombre de Toconey. La estación tiene dos plantas: una rectangular para los recintos de la estación y otra destinada a la casa del jefe de estación. Al igual que otras estaciones, tiene dos vías laterales, una a cada lado de la principal; está operativa la lateral norte, que pasa justo frente al edificio de la estación.

Pichamán: Esta zona fue conocida por su actividad forestal y sus vinos provenientes del Valle de Pichamán. La estación, originalmente construida en madera, desapareció a causa de un incendio, siendo reemplazada por un antiguo carro de ferrocarril metálico. Este carro conserva algunos revestimientos de madera, parte de sus enganches cuya inscripción corresponde al año 1962 y su placa fabricación data del 26 de noviembre de 1912. En su exterior, se pueden observar dos vías laterales; una hacia el norte que pasa justo delante del coche que funciona como estación y otra más corta hacia el sur ubicada al poniente del coche-estación.

Forel: La estación de Forel, conocida originalmente como El Álamo, lleva su nombre actual en homenaje a Francisco Forel, biólogo, naturista y geógrafo suizo (1841-1912). Fue una de las estaciones que presentó mayor dificultad de construcción; debido a las características geográficas del sector. Por ello fue necesario construir el Túnel El Álamo y el Puente de Quebrada Honda. Forel era conocida por la producción maderera y la elaboración de vinos artesanales. El inmueble original de la estación, cuyo material estructurante era la madera, fue arrasado por el fuego y en la actualidad existen dos carros metálicos Socometal equipados como estación. Los carros aún mantienen partes de sus enganches los que datan del año 1964. Es bastante probable que estos coches hayan sido parte de los últimos trenes remolcados que circularon por el ramal. Fuera de la estación, se observan tres vías laterales bastante largas, una por el lado norte y las otras dos al lado sur de la vía principal; ninguna de ellas está en uso.



Figura 8.22. Estación Forel. Imagen Instituto Patrimonio Turístico.

Huinganes: Su nombre proviene del huingán, un arbusto de pequeñas flores blancas y frutos negruzcos, que se utiliza para preparar alcohol, miel, y para la curación de hernias y fracturas. La estructura de madera del inmueble se asemeja a una vivienda de la zona lluviosa sur del país, rompiendo con el modelo de construcciones rurales propias del campo central de Chile.



Figura 8.23. Estación Huinganes. Imagen Instituto Patrimonio Turístico.

Maquehua: La estación se caracteriza por su estilo colonial con patio interior y por su corredor exterior, que corresponde al andén de espera. Tiene una vía lateral por el costado norte que está habilitada hasta la mitad, donde luego los trenes vuelven a través de cambios de agujas a la vía principal. Por ello, el tren pasa junto al edificio de la estación antes de volver a la vía principal. En la zona en desuso de la vía lateral existe un vagón antiguo con un tanque de agua soldado sobre su superficie. En la parte posterior de la estación se localiza un cerro aledaño que permite una vista panorámica hacia el río.

Constitución: El Ramal llegó a esta ciudad recién el año 1915 y con este medio de transporte, se convirtió en uno de los balnearios más elegantes del país. La estación tiene una arquitectura moderna, típica de principios del siglo XX, caracterizada por la eliminación de la ornamentación y la pureza de las líneas en el diseño de fachadas. Si bien tiene dos andenes, sólo una vía está operativa. Aproximadamente a 300 metros al oriente de la estación se encuentra la tornamesa que sigue funcionando, ya que es el lugar donde se invierte el coche motor del buscarril para preparar su viaje de regreso, y tiene el único cambio de agujas operativo de la estación. Entre ésta y el edificio de la estación, por el lado norte de la vía operativa, se emplazan antiguas bodegas.



Figura 24. Estación Constitución. Imagen Instituto Patrimonio Turístico.

- Obras de ingeniería.

Destaca el Puente Banco de Arena diseñado por Gustave Eiffel y construido por la empresa Schneider y Co., también encargada de construir el Viaducto de Malleco. Solamente en 1915, con la inauguración de esta obra, la estación terminal se trasladó a Constitución.



Figura 8.25. Puente Banco de Arena. Imagen Instituto Patrimonio Turístico.

- Buscarriles

Los buscarriles se diseñaron para dar solución a los altos costos que implicaba mover un tren de pasajeros. Se implementó en diversos momentos la compra de estos vehículos, tanto en la Red Norte de FF. CC. del Estado como en la zona sur, donde el volumen de pasajeros no ameritaba mover una locomotora con un solo coche. Fueron traídos como una solución al transporte de pasajeros por su valor conveniente, costos de operación reducidos, conducción y servicio sencillo, frenado y aceleración más rápido, y gran adaptabilidad a las pendientes y curvas en comparación a los trenes a vapor.



Figura 8.26. Buscarril FERROSTAAL. Imagen Juan Pablo Ugalde

Originalmente fueron comprados seis equipos motores y seis acoplados para trocha métrica y la misma cantidad para trocha ancha (1.676 mm.), todos equipados con motores diésel de cuatro tiempos MAN. Los equipos tenían la capacidad de funcionar en ambas trochas cambiando el sistema de ruedas. Los planos originales de fábrica llevan el número “PS-1913 a”¹³.

Tabla 8.4. Descripción técnica buscarril FERROSTAAL Motriz ADIt 256

Marca:	Ferrostaal
País:	Alemania
Modelo :	SB-56
Número:	ADIt- 252, 253, 255 y 256
Tipo:	ADIt
Disposición de ruedas (UIC):	B'2'
Decreto de compra:	5/90-1961
Años de servicio:	1962-
Peso en servicio:	17,75 t
Velocidad máxima:	80 km/h
Trocha :	1.000mm
Altura:	3,370 m Aprox.
Largo :	13,460 m
Ancho:	2,740 m
Asientos :	40
Motor :	M. A. N. ¹⁴
Potencia:	180 CV

Fuente: Museo Ferroviario.

Tabla 8.5. Descripción técnica buscarril FERROSTAAL Acoplado Alt 256

Marca:	Ferrostaal
País:	Alemania
Modelo:	SB-56
Número:	Alt- 252, 253, 255 y 256
Tipo:	ADIt
Disposición de ruedas (UIC):	2'2'
Puesta de servicio:	1962
Peso en servicio:	12,57 t
Velocidad máxima:	80 km/h
Trocha:	1.000mm.
Altura:	3,423 m aprox.
Largo:	12,038 m
Ancho:	2,742 m
Asientos:	40

Fuente: Museo Ferroviario.

¹³ Ver www.patrimonioferroviariochileno.cl.

¹⁴ Motor original, hoy tienen otros.

b. Ramal de artistas

El Ramal Talca-Constitución ha sido también cuna de conocidos artistas del Maule, cuyas obras recogen la esencia de la vida rural chilena. El poeta Jorge González Bastías, conocido como poeta de las tierras pobres por sus versos inundados de nostalgia y melancolía que hablan de la vida en el campo, la pobreza de los humildes y el dolor de la vida, nació el 21 de mayo de 1879 en la aldea Nirivilo, región del Maule. En su casa en Infiernillo recibió a viajeros y autoridades de la época, fue regidor y alcalde de Nirivilo durante varios años, donde se dedicó a mejorar caminos, abrir escuelas y luchar contra la pobreza. Falleció el 22 de noviembre de 1950. Ocho años más tarde, la estación de Infiernillo recibió su nombre¹⁵.



Figura 8.27. Jorge González Bastías, el poeta de las tierras pobres. Imagen gentileza de Memoria Chilena.

Otro artista fue Valericio Leppe. Vivió en el sector de Las Tizas en el camino que une Pehuenhue y Corinto. Fue cantautor, folclorista y antropólogo, formador del grupo musical Quelentaro y del Dúo Coirón, de los cuales existen registros audiovisuales.

El Ramal también es tierra de músicos rurales y contemporáneos. Doña María Muñoz es cantora local de Corinto y ganadora de diversos concursos de folclor del adulto Mayor. Doña Mirza Escobar de Toconey es cantora y con sus guitarras acompaña las celebraciones rurales y eventos familiares, relatando en sus cantos las alegrías y sufrimientos de los habitantes de esta tierra, como también mitos y tradiciones campesinas. Alberto Cumplido es músico, compositor y escritor de

¹⁵ A 925 metros de la Estación González Bastías se encuentra la Casona del Poeta, ubicada arriba de suaves lomas con una bella vista al Río Maule. En esta antigua casona de campo que conserva el dormitorio y el piano del poeta, se ofrece alimentación, alojamiento y actividades al aire libre.

Corinto, nominado a un premio Altazor el año 2000 por su disco Atemporal. Cuenta con cinco discos grabados y tres libros de poesía editados. Todos los años Alberto organiza el “Festival Internacional Entre Cuerdas” que recorre diversos lugares de la región y el país.

El Ramal también es conocido por sus artesanías, principalmente tejedoras. En Penciahue, doña Edilia Díaz y sus hijas Andrea y Erica Llanca han trabajado la artesanía en lana por más de 15 años. En su taller realizan la trama, tejido y teñido de la lana, lograda a través de tinturas vegetales extraídas de especies de la zona; el maitén, mora, nogal y quintral imprimen llamativos colores a sus creaciones. Doña Clara Bravo, también de Penciahue, conocida como “Clarita de las Mantas”, aprendió la confección de mantas de huaso con su abuela y su madre. Sus reconocidas mantas conservan la tradición de diseño y colores naturales. Doña Armandina Rojas de Curtiduría, trabaja artesanías en lana de oveja y es posible visitarla en su casa taller, lugar donde confecciona bellas alfombras, frazadas, tapices y bajadas de cama.

Finalmente es importante mencionar que en el corredor ferroviario se está gestando un movimiento artístico interesante a cargo de la Corporación Cultural de Corinto, organización que desde 2007 facilita a los artistas, realizadores e interesados, un espacio para actuar y disponer de gestión y servicios. Cada abril, la Corporación organiza La Estación de las Artes, un verdadero viaje cultural que invita a la comunidad a participar de actividades, talleres y charlas de danza, música, cine y teatro. También organiza actividades de rescate de patrimonio a través de cuentos y leyendas del Ramal, y residencias para artistas que quieran crear e inspirarse en estas tierras.

c. Ramal y las raíces del vino chileno.

La Región del Maule es una de las zonas más importantes para la industria del vino, y concentra actualmente la mayor producción vitivinícola del país. Por muchos años, los viticultores maulinos elaboraron sus vinos artesanalmente con botijas y tinajas de greda aún posibles de encontrar en el territorio que hoy recorre el Ramal Talca Constitución. Ya a finales del siglo XIX, los trenes que recorrían el ramal con ocho o diez carros cargados hasta el tope hacían famosos a los vinos de Curtiduría. Hoy, sus chichas, pipeños y vinos de cepa país y uva rosada, de viejíssimas parras y preparados en antiguas bodegas, reciben al viajero con la maravillosa producción de esta tierra generosa.

Los primeros viñedos fueron de cepa país, traída por los españoles, que es similar a la uva misión de California. Esta cepa tiene gran presencia en la región del Maule, sobre todo en zonas de rulo con escasez de agua y en los secanos interiores y costeros. En la zona del ramal, es posible encontrar vinos de cepa país en Curtiduría, González Bastías y Pichamán.



Figura 8.28. Vista viñas en Curtiduría. Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.



Figura 8.29. Vista bodegas en Curtiduría. Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

Un buen ejemplo de enoturismo basado en las raíces del vino chileno es la Viña González Bastías, ubicada frente a la estación del mismo nombre, por la ribera sur del río. Esta antigua viña tradicional produce vinos artesanales de cepa país y es administrada por José Luis Gómez Bastías y su familia, quienes han rescatado las tradiciones, costumbres e historia de sus antepasados, cultivando la tierra para producir artesanalmente los vinos que hoy se pueden disfrutar. La viña posee cuatro hectáreas de viñedos de cepa país de más de 200 años, que producen cinco

mil botellas de vino anualmente. La viña es famosa por su bodega de gruesos muros de adobe que permiten conservar vinos tintos y blancos. En su interior se encuentran tinajas coloniales aún en uso, donde se realiza la molienda en zaranda de colihue, antigua tradición que aún se mantiene en el tiempo.

Algunos de los vinos que produce la Viña González Bastías son País (2010), País de Rulo (2011), Tinaja (2011), Moscatel Negra- País (2011 y 2009) y el más llamativo de todos, Ahumado País de Cerro (2009), fruto de un proceso absolutamente natural, aunque trágico: El 25 de diciembre de 2008 un gran incendio arrasó con más de mil hectáreas en el Valle de Pichamán, pero la fortuna quiso que la viña se salvara de las llamas. Sin embargo, el humo la envolvió por varios días justo cuando las uvas estaban en pleno crecimiento. Después se cortaron las uvas, fermentaron de manera artesanal y pasaron a barricas de roble, tal como en los últimos 200 años. El resultado reveló el sabor del humo que pasó por la piel y se integró al vino; en una amalgama exquisita se fundieron sus sabores. Sólo 300 botellas fueron elaboradas, las cuales se han convertido en un icono de esta viña centenaria, ganando el premio Bicentenario por rescatar la tradición de la uva país y mantener la identidad local en cada una de sus botellas y etiquetas.



Figura 8.30. Bodega Viña González Bastías con vinos artesanales.
Imagen Viña González Bastías.

d. Ramal y la auténtica cocina del campo maulino

A lo largo de los 88 kilómetros de la línea férrea del Ramal Talca – Constitución, hornos de barro, cocinas a leña y la crianza de animales, adornan las diversas formas y colores del paisaje maulino. Nacen de estas tierras tradiciones gastronómicas representadas por el mate, tortillas de rescoldo, huevos revueltos en pan amasado recién salido del horno, mermeladas, miel y vino tinto.

La oferta gastronómica es diversa. En Corinto destacan las mermeladas de alca-yota, mora, uva, higo y zanahoria y además se está desarrollando cocina de autor, que incorpora elementos de la cocina tradicional de productos locales en nuevas recetas.

En Curtiduría son famosas las mermeladas de rosa mosqueta, ciruela y duraznos. La miel y el arrope, en principio preparados para el consumo familiar, poco a poco y gracias a mujeres emprendedoras, están ahora al alcance del turista.

El chancho es una de las carnes más características del Ramal y cada agosto la comunidad de Curtiduría celebra la “Fiesta del Chancho”, donde el cerdo es base para la preparación de diversos platos tradicionales como la cazuela de chancho con chuchoca, prietas, queso de cabezas, perniles y la chanfaina.

En la Estación González Bastías, se encuentran los carros que salieron desde Talca y Constitución, transformándose por unos minutos en un mercado de tradiciones locales. “Calentitas y Envueltas las Tortillas!”, cantan las venteras ofreciendo tortillas de rescoldo cocinadas en cenizas. Doña Nicolasa, Doña Elba, Doña Eliana y Doña Isabel ofrecen tortillas únicas en sabor, textura y tamaño. También es posible comprar pan amasado recién salido del horno, con gruesas láminas de queso en su interior y una cucharada de salsa de ají.



Figura 8.31. Compra de tortillas en González Bastías.
Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

El paradero de Rancho Astillero se ha hecho famoso por su tradicional creación: la lisa a la teja. Este platillo es preparado con una lisa aliñada con especies del sector y luego colocada en papel metálico. Una vez envuelta se dispone sobre la teja

típica de las techumbres de las casonas de campo y se deja cocer por 25 minutos en brasas. El pescado es servido en la misma teja sobre un plato, acompañado de ensalada, pan amasado y un rico pebre.



Figura 8.32. Lisa a la Teja en Rancho Astillero.

Finalmente, Constitución es el centro gastronómico para paladares que gustan de los sabores tradicionales. El Pollo a la marinera es una preparación característica de Constitución, premiada y reconocida a nivel nacional y regional. Imperdible es el mariscal (frio o caliente) con almejas, choros, piures, cholgas, ultes y lapas, servido con pan, limón y ají a gusto.

e. Ramal, naturaleza y deporte

Con paisajes propios del valle central, secano costero, cordillera de la costa y planicies litorales, el ramal es escenario perfecto para actividades deportivas al aire libre que acercan al visitante a las bellezas naturales del paisaje maulino. Entre las actividades con mejores condiciones de desarrollo, destacan:

Navegación del Río Maule: Recorrido en kayak, balsa o bote, especialmente en los tramos Curtiduría- González Bastías y Rancho Astillero- Constitución.



Figura 8.33. Regata del Maule. Imagen Servicio Nacional de Turismo.

Observación de flora y fauna: Para los amantes de la avifauna, se recomienda visitar los sectores de González Bastías, Quebrada Honda, Pichamán y los Humedales de Junquillar – Putú. En este último, se avistan cisnes de cuello negro, patos reales, garzas y coipos, entre otras especies y es posible maravillarse con formaciones de dunas que se desplazan por el viento.

Cabalgatas: Un sector propicio para realizar cabalgatas es el Valle del Maule, donde aún quedan remanentes de bosques nativos que cruzan pequeñas quebradas. En la actualidad, se ofertan tours desde uno a cuatro días, que recorren tanto los sectores desde Colín a Toconey como Las Dunas de Putú en la costa.

Senderismo, trekking y cicloturismo: La faja de vía férrea no se encuentra apta para recorridos en caminatas, ni menos aún para bicicleta, por lo que no es recomendable la práctica de estas actividades. En caso de desarrollar estas actividades, debe proveerse la infraestructura necesaria y la debida coordinación con los controladores de tráfico de la vía. Uno de los tramos más atractivos es Colín – Curtiduría, tanto por su faja vía como por su entorno rural dominado por viñedos y con vistas panorámicas del valle.

Overland: Se trata de recorridos en vehículos especiales para todo terreno donde el turista se convierte en un viajero a bordo de una inolvidable expedición. Los recorridos se realizan principalmente llegando a Constitución, donde se disfruta del imponente campo dunar. Algunos operadores turísticos incluyen paseos en bote por el río Maule y city tours.

Análisis turístico territorial

Durante la primera fase de trabajo se realizó un análisis de las condiciones de entorno, de manera de establecer las dinámicas territoriales que inciden o influyen en la actividad turística deseada por el Plan Maestro Turístico. Los criterios de análisis fueron los siguientes:

- **Accesibilidad:** Identificar si el núcleo (es decir la estación ferroviaria o paradero) presenta condiciones de accesibilidad terrestre (ferroviaria y caminera) y de navegación adecuadas para el desarrollo de iniciativas turísticas
- **Servicios Turísticos:** Identificar si el núcleo dispone de emprendedores y empresarios, principalmente servicios básicos como alojamiento y alimentación turística.
- **Relato turístico:** Identificar si el núcleo cuenta con bienes y valores patrimoniales e interés de actores locales, para la tematización de un relato turístico atractivo tanto para mercados de viajeros independientes como para empresas de operación turística (agencias de viajes y tour operadores).

La metodología utilizada para el análisis de las variables consistió en la asignación de valor de acuerdo a la siguiente tabla:

Tabla 8.6.Criterios, valores y puntajes selección de núcleos intervención turística corredor turístico ferroviario.

Criterio	Valor	Puntaje
Accesibilidad	Alto: Presenta facilidades para el acceso en carretera y ferrocarril.	10
	Medio: Presenta facilidades para el acceso por ferrocarril y navegación fluvial.	5
	Bajo: Facilidades para el acceso únicamente por ferrocarril.	0
Servicios turísticos	Alto: Dispone de servicios de alimentación y alojamiento turístico.	10
	Medio: Dispone de alimentación o alojamiento turístico.	5
	Bajo: No dispone de servicios turísticos.	0
Relato turísticos	Alto: Dispone de bienes y valores patrimoniales de potencial uso para la industria turística, como también el interés de actores locales por ofrecer su patrimonio a visitantes.	10
	Medio: Dispone de bienes y valores patrimoniales de mediano valor para la industria turística, y sus actores locales manifiestan un interés incierto o no organizado para ofrecer su patrimonio a visitantes.	5
	Bajo: No dispone de bienes y valores patrimoniales de potencial uso para la industria turística, ni del interés de actores locales por ofrecer su patrimonio a visitantes.	0

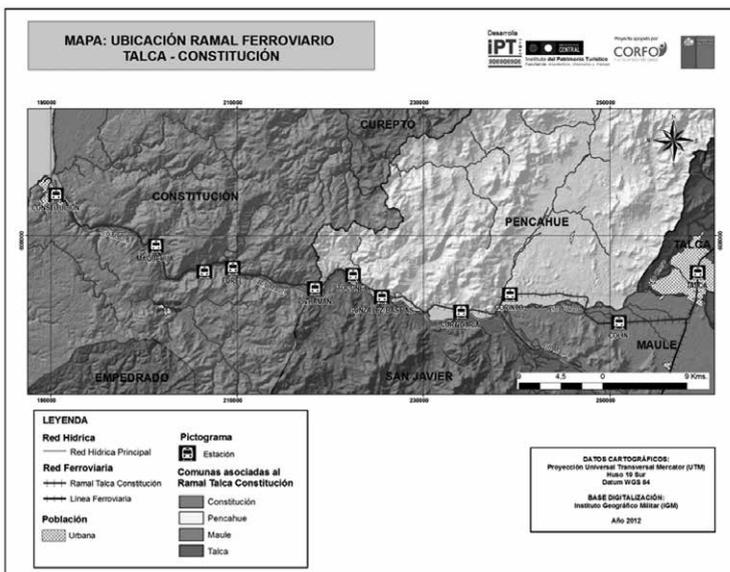
Fuente: Elaboración propia.

Los resultados fueron los siguientes:

Tabla 8.7. Resultados puntaje núcleos intervención turística corredor turístico ferroviario.

Núcleo	Accesibilidad	Servicios Turísticos	Relato Turísticos	Total
Colín	10	5	0	15
Rauquén	10	0	0	10
Pocóa	10	0	0	10
Corinto	10	10	10	30
El Morro	10	0	0	10
Curtiduría	10	10	10	30
Los Llocos	10	0	0	10
González Bastías	10	10	10	30
Toconey	5	5	0	10
Pichaman	5	0	0	5
Romeros	5	0	0	5
Forel	5	0	0	5
Huinganes	5	0	0	5
Los Diguenes	5	0	0	5
Maquehua	5	5	5	15
Rancho Astillero	5	10	5	20
Constitución	10	10	10	30

Mapa 8.2. Ubicación estaciones Ramal Talca Constitución.



Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución.

Características

El Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución es un instrumento de gestión que orienta el desarrollo del Corredor Turístico Ferroviario. El Servicio Nacional de Turismo- Región del Maule será la entidad encargada de la gestión y coordinación del Plan Maestro, con los actores públicos y privados con injerencia en el corredor turístico ferroviario.

El Plan Maestro es un instrumento de consenso, ya que el éxito de la ejecución de las acciones e inversiones propuestas debe considerar la participación de diversos actores, como también la coordinación de los mismos, entregando los espacios necesarios para la discusión, el debate y el consenso. El Plan Maestro reconoce en el corredor turístico ferroviario un territorio complejo, con usos, paisaje, patrimonio y actores diversos, requiriendo de un tratamiento y forma de abordar los temas con una perspectiva multisectorial, integral y diferenciada.

El Plan Maestro es un instrumento que considera la conservación y puesta en valor del patrimonio turístico. El patrimonio natural y cultural disponible para su uso turístico requiere de conocimientos, valores e intereses locales y sectoriales, que promuevan la conservación del recurso patrimonial y su puesta en valor sustentable, considerando que el uso turístico del corredor no es la actividad exclusiva del territorio.

Horizonte

El horizonte de ejecución y gestión del Plan Maestro, orientado a integrar la oferta turística del Ramal Talca Constitución en el destino Maule, considera tres temporalidades:

- **Largo Plazo:** 2012-2022, correspondiente a diez años. En este período, y tras haberse desarrollado los lineamientos formulados en este Plan Maestro, se aspira a obtener el posicionamiento del Corredor Turístico Ferroviario preferentemente en mercados nacionales.
- **Mediano Plazo:** 2012- 2016, correspondiente a cinco años. Este período considera la ejecución del programa de inversiones y acciones del Plan Maestro.
- **Corto Plazo:** 2012, correspondiente a un año. Considera el diseño y validación participativa del Plan Maestro.

Principios

Tras la fase de diagnóstico, y a partir de los resultados de la misma, se identificaron los principios que sustentan el presente plan y que orientan las acciones propuestas. Estos principios, identificados participativamente, son los siguientes:



Esquema 8.4. Principios inspiradores del Plan Maestro. Elaboración propia.

A continuación se desglosan cada uno de estos principios.

a. El Ramal Talca Constitución se vincula estrechamente al Río Maule.

Desde sus orígenes el Ramal se ha vinculado con el Río Maule. Construido como una alternativa al transporte fluvial, el río y su cuenca se convirtieron en el gran obstáculo y por ende el principal desafío de los ingenieros y los residentes locales que abordaban los antiguos trenes.

Actualmente, el Río Maule se presenta como una oportunidad para acceder al corredor ferroviario y realizar actividades de recreación, deporte y turismo. Si bien las condiciones de puesta en valor actual de este recurso son precarias, el diseño de un producto turístico en este territorio tendrá mayores oportunidades de competir con otros destinos, utilizando el río Maule como eje articulador de relatos, actividades y servicios turísticos.

b. El buscarril traslada personas, bienes y servicios.

El usuario más importante del servicio de transporte en buscarril es el residente de zonas aisladas que sale y vuelve de éstas a través del servicio, así como quien los visita. Debido al carácter aislado de muchas localidades atendidas, la operación del buscarril está subsidiada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional de la Ley 20.378 (que nació para financiar Transantiago)¹⁶. Este subsidio permite compensar el dé-

¹⁶ Más información en <http://www.subtrans.cl/appsusidios/>

ficit operacional del servicio, y mantener las tarifas en un nivel adecuado para el ingreso de la mayoría de los habitantes de las localidades favorecidas.

Un segundo grupo de usuarios, se conforma por habitantes de Talca que viajan a Constitución y viceversa, debido especialmente a la tarifa rebajada. Finalmente, el tercer grupo se compone de turistas chilenos y extranjeros, quienes utilizan el servicio motivados por el paisaje y el ambiente tradicional que es posible experimentar a bordo y en torno al Ramal. Uno de los propósitos de este plan maestro es potenciar a la tercera categoría de usuarios sin dejar de lado las demás, en especial a la primera.

c. El Ramal es un bien patrimonial con distintos usos públicos.

El presente Plan Maestro se sustenta en la existencia de un patrimonio turístico asociado al Ramal Talca Constitución. Se entenderá por patrimonio turístico a una parte de todo el patrimonio individual y social, natural o cultural existente, que es posible poner a disposición del turismo. Se identifica como principales condiciones para definir esta porción de patrimonio a:

- La real disposición de quienes ostentan el patrimonio a compartirlo en forma auténtica, lo que incidiría directamente en la comprensión de éstos respecto a los impactos que se podrían generar y al deterioro que el propio patrimonio podría sufrir debido a la experiencia. Esta condición es fundamental para la sustentabilidad tanto del patrimonio como de las sociedades involucradas.
- La existencia de condiciones que permitan compartir el patrimonio; minimizar su deterioro, pérdida o transformación como efecto del proceso de sociabilización; asegurar la trascendencia del mismo tanto desde la perspectiva del patrimonio como base de su conservación, como desde el turismo; e impedir la declinación o transformación no controlada del destino que lo alberga.
- La presencia de un patrimonio turístico atractivo, expuesto e interpretado en forma adecuada para una correcta comprensión y satisfacción del visitante. Este requisito se considera fundamental debido a los efectos inversos que puede provocar la generación de expectativas no cumplidas en torno al real atractivo del patrimonio a compartir con el turismo.

Los puntos anteriormente expuestos dan cuenta del patrimonio turístico como un ámbito patrimonial que debe ser de interés para otras personas, pero sólo puede ser compartido a partir de la decisión indelegable de quienes se alimentan espiritualmente de su existencia y conservación. Por lo tanto debe ser protegido, gestionado e interpretado para que la acción de compartir no lo deteriore ni vaya en perjuicio de las personas y grupos sociales que lo ostentan. La relación entre patrimonio y turismo se vincula directamente con el acto de compartir, sin embargo esta acción se ve restringida por la real capacidad de gestión y conservación que existe.



Figura 8.34. Turista en Viña González Bastías. Imagen Viña González Bastías.

El Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución se enfoca a la construcción de un patrimonio turístico territorial que integre al patrimonio natural y construido, y a los usos y aprovechamiento tradicionales en sus diferentes momentos históricos, de modo que puede ser reconocido por sus valores intrínsecos y singulares, pero, sobre todo, por la población local a partir de su plena aceptación social.

Bajo esta mirada, se estimó pertinente extender el trazado del Decreto Exento N° 1030, y agregar un radio de influencia de hasta 1.000 metros alrededor de la línea, lo que se ha denominado corredor turístico ferroviario Ramal Talca Constitución. Ello, en el entendido que la vía configura un corredor turístico longitudinal que conecta núcleos provistos de servicios, atractivos y actividades para viajeros organizados e independientes. De esta manera, la vía férrea funciona como un eje conceptual y elemento diferenciador en los mercados turísticos nacionales e internacionales.

d. El Ramal está declarado Monumento Histórico pero no todo el sistema tiene potencial turístico.

El corredor turístico ferroviario con sus estaciones, equipamiento e infraestructura es Monumento Histórico, pero solamente algunos elementos tienen potencial para el turismo, por lo que su desarrollo debe ser abordado de manera realista con acciones que incentiven la creación de empresas de menor tamaño (en adelante EMT) con una escala local de operación y demanda, que no afecten la convivencia entre los habitantes y los visitantes de corredor.



Figura 8.35. Estación Forel. Imagen Instituto del Patrimonio Turístico.

¿Cuál es el turismo que queremos para el Ramal Talca Constitución?

El Plan Maestro se sustenta en una visión turística construida participativamente, que se estima conveniente proyectar a diez años, en vista de los ritmos del desarrollo rural y el ciclo de vida del destino turístico de la Región del Maule.

La visión que se propone es la siguiente:

En el año 2022, el Corredor Ferroviario Ramal Talca Constitución es reconocido como una alternativa de viaje para mercados turísticos que visitan la Región del Maule, con una oferta de productos turísticos que integran el patrimonio natural, el patrimonio construido y los usos tradicionales en sus diferentes momentos históricos.

La misión que se propone es la siguiente:

Desarrollo económico y social del corredor turístico ferroviario Ramal Talca Constitución, a través de un trabajo coordinado entre el sector público y privado, que permita la puesta en valor del patrimonio cultural y natural, el fortalecimiento del emprendimiento local y la atracción de inversiones al territorio.



Figura 8.36. Recorrido en buscarril. Imagen Servicio Nacional de Turismo Maule.

Objetivos estratégicos y ámbitos de intervención.

A partir del análisis de los factores de desarrollo turístico del Ramal Talca – Constitución previamente identificados por la comunidad local, expertos sectoriales, y la comparación de experiencias internacionales, se identificaron dos problemas que impiden la inserción del corredor en el mercado turístico. Estas dificultades fueron convertidas en objetivos estratégicos, orientadores de las acciones futuras que permitirán transformar la situación existente:

Tabla 8.8. Problemas y objetivos estratégicos a abordar por el Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución.

Problema	Objetivo estratégico
El servicio ferroviario es deficiente en infraestructura, equipo rodante y operación comercial para el transporte de residente y no residentes.	1. Disponer un servicio de transportes ferroviario adecuado para residentes, y no residentes.
La experiencia del corredor ferroviario Ramal Talca Constitución carece de condiciones (puesta en valor atractivos, construcción temática actividades, desarrollo de servicios y conectividad), para el logro de una experiencia turística competitiva.	2. Ofrecer una experiencia turística atractiva tanto para viajeros independientes como para intermediarios turísticos.

Fuente: Elaboración propia.

En consideración de los dos objetivos estratégicos planteados, se establecen siete ámbitos de intervención que ordenarán las acciones propuestas en el Plan Maestro.

Tabla 8.9. Objetivos estratégicos y ámbitos de intervención a abordar por el Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución.

Objetivo estratégico	Ámbitos de intervención
<p>1. Disponer un servicio de transportes ferroviario adecuado para residentes y no residentes.</p>	<p>1.1. Infraestructura ferroviaria y equipo rodante: Se refiere a las acciones necesarias para el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, principalmente vías, puentes y equipo rodante, que permitan subsanar las brechas de rapidez, comodidad y servicio vigente.</p> <p>1.2. Estaciones ferroviarias con uso turístico: Se refiere a los estudios, proyectos, obras y programas para la rehabilitación y puesta en valor de las estaciones y paraderos con potencialidad turística (Corinto, Curtiduría, González Bastías, Rancho Astillero y Constitución). Se enfocarán las acciones hacia una operación concesionada de los bienes patrimoniales, con la instalación de negocios turísticos que permitan dinamizar núcleos a lo largo del Corredor Turístico Ferroviario Ramal Talca Constitución.</p> <p>1.3. Gestión Comercial: Se refiere a las acciones para la comercialización de cupos de transporte de turistas en el servicio Ramal Talca Constitución, con la finalidad de facilitar la cotización, reserva y venta anticipada de asientos para turistas nacionales e internacionales.</p>
<p>2. Ofrecer una experiencia turística atractiva tanto para viajeros independientes como para intermediarios turísticos.</p>	<p>2.1. Producto turístico: Se refiere a los estudios, programas y obras que permitirán la puesta en valor de bienes patrimoniales culturales y naturales a través del levantamiento de información patrimonial de interés para la industria turística, la tematización de líneas de productos y la puesta en valor de atractivos turísticos</p> <p>2.2. Cadena de Valor Turística: Se refiere a los estudios y programas para fortalecer la cadena de valor de empresas turísticas locales en mercados nacionales e internacionales, con miras a la comercialización directa e indirecta por medio de la generación de información sectorial, enfoque a públicos objetivos, instalación de una marca turística del corredor y la asistencia técnica individual y asociativa.</p> <p>2.3. Difusión y Promoción Turística: Se refiere a las acciones para posicionar el Corredor Turístico Ferroviario Ramal Talca Constitución en mercados nacionales e internacionales, acompañando a los productos turísticos con la mayor cantidad de información y facilidades de compra.</p> <p>2.4. Gestión Corredor Turístico Ferroviario: Se refiere a las acciones de coordinación de las propuestas del Plan Maestro a través del Servicio Nacional de Turismo como institución oferente.</p>

Fuente: Elaboración propia

Intervención territorial

En relación a los resultados del análisis turístico territorial realizado en la fase de diagnóstico estratégico, se identificaron dos tipologías de núcleos de desarrollo a intervenir en el presente plan:

- Núcleos de desarrollo turístico al corto plazo (2012-2014). Corresponden a estaciones ferroviarias o paraderos con accesibilidad terrestre (carretera o ferrocarril) y fluvial, que disponen de servicios turísticos de alimentación y alojamiento, con condiciones de construir un relato turístico, que alcanzan un puntaje igual o superior a 20 puntos. Los sectores seleccionados bajo esta categoría son: Corinto, Curtiduría, González Bastías, Rancho Astillero y Constitución, ya que junto con reunir las condiciones anteriores, su puesta en valor permitirá atraer mayor demanda turística, generar negocios locales y diversificar la oferta existente en el corredor.
- Núcleos de desarrollo turístico al mediano plazo (2015-2016). Corresponden a estaciones ferroviarias o paraderos con menores condiciones de accesibilidad, escasa o nula presencia de servicios turísticos y reducidos elementos para construir un relato turístico, que alcanzan un puntaje inferior a 20 puntos. Las estaciones seleccionadas en esta categoría fueron Toconey, Pichamán, Forel, Huinganes y Maquehua. En el caso de Colín, si bien presenta buenas condiciones de accesibilidad y presencia de servicios de alimentación, sus opciones de construir un relato turístico son menores, por lo que se estimó pertinente dejar en esta categoría. El desarrollo de estos núcleos dependerá del resultado de las acciones de posicionamiento del primer grupo de estaciones, como también cambios favorables en materia de accesibilidad, servicios y relato turístico.

Tabla 8.10. Acciones Plan Maestro servicio ferroviario

Ámbito de intervención.	Descripción
1.1. Infraestructura ferroviaria y equipo rodante.	
1.1.1. Mejoramiento vía, faja y puentes.	Ejecución de obras de mantenimiento vías férreas, faja y puentes Ramal Talca Constitución (Licitaciones EFE en curso)
1.1.2. Compra equipamiento rodante.	Compra equipamiento rodante, tipo automotor diésel, de dos coches. Se sugiere formato similar a los Alstom Coradia, Bombardier Talent o Siemens Desiro, para hacerse cargo del transporte de pasajeros de zonas aisladas. Esto permitirá liberar el buscarril de su carga de trabajo actual y dedicarlo a un rol patrimonial turístico.
1.2. Estaciones ferroviarias	
1.2.1. Levantamiento modelos estado actual estaciones con potencial turístico: ortomágenes CAD y emplazamiento digital.	Estudio y evaluación turístico-patrimonial de los inmuebles en relación a parámetros como accesibilidad, conectividad, contexto y recursos turísticos potenciales. Levantamientos ortofotogramétricos de inmuebles patrimoniales estaciones seleccionadas, conjuntamente con su infraestructura ferroviaria. Dimensionamiento y evaluación del estado de conservación.
1.2.2. Diseño Términos de Referencia estaciones de desarrollo turístico al corto plazo.	Diseño de términos de referencia etapa diseño proyecto de rehabilitación de estaciones de desarrollo turístico al corto plazo (Corinto, Curtiduría, González Bastías y Constitución): objetivos, metodología, requerimientos mínimos de diseño del proyectos y sus especialidades, contenidos del estudio de anteproyectos de arquitectura y especialidades por etapas.
1.2.3. Diseño anteproyectos estaciones de desarrollo turístico al corto plazo.	Desarrollo etapas anteproyecto estaciones de desarrollo turístico al corto plazo: diagnóstico, anteproyecto avanzado de la alternativa seleccionada, entrega para aprobación del Consejo de Monumentos Nacionales, entrega final a plena conformidad.
1.2.4. Ejecución obra estaciones de desarrollo turístico al corto plazo.	Rehabilitación arquitectónica estaciones de desarrollo turístico al corto plazo (Corinto, Curtiduría, González Bastías y Constitución). En el caso de la estación de González Bastías se deberá considerar el traslado y restauración de piezas ferroviarias.
1.2.5. Formalización acuerdos de administración estaciones de desarrollo turístico al corto plazo.	Formalización acuerdo entre administrador del servicio (dueño de la estaciones) y organizaciones sociales que se harán cargo de negocios turísticos en las estaciones de Corinto, Curtiduría y González Bastías.
1.2.6. Evaluación rehabilitación estaciones de desarrollo turístico al mediano plazo.	Evaluación de requerimientos de rehabilitación arquitectónica de estaciones de desarrollo turístico al mediano plazo. (Colín, Toconey, Huinganes, Maquehua). En caso de rehabilitarse las estaciones, se deberá diseñar términos de referencia identificando su función turística si corresponde, diseñar anteproyectos y ejecutar obra de rehabilitación.

Tabla 8.10. Acciones Plan Maestro servicio ferroviario (continuación)

Ámbito de intervención.	Descripción
1.3. Gestión comercial servicio	
1.3.1. Empadronamiento usuario local.	Identificación de usuarios beneficiarios del subsidio mediante el llenado de una ficha personalizada y un carnet de viaje que deberá mostrar al momento de utilizar el servicio.
1.3.2. Estudio caracterización usuario servicio ramal y cupos de turismo.	Caracterización del usuario del servicio ramal, identificando al menos: estación de subida y bajada, lugar de origen y destino final del viaje, propósito de viaje (turismo, compras, trabajo, estudio, trámites, salud, visitar parientes, acompañar alguien, etc.), lugar de residencia. Lo anterior permitirá establecer el cupo disponible para usuarios no locales (turistas) en temporada alta y baja.
1.3.3. Diseño y operación sistema de reservas.	Diseño, implementación y puesta en marcha de un sistema computacional de reservas on-line y presencial del servicio de transportes.
1.3.4. Capacitación funcionarios ferroviarios.	Capacitación turística de funcionarios ferroviarios en materias de atención de público, patrimonio cultural y natural del corredor ferroviario y turismo regional.
1.3.5. Operación comercial servicio de transportes para turistas y excursionistas.	Diseño e implementación de procedimientos operacionales y plan de ventas que faciliten la comercialización directa (cliente final) e indirecta (agencia de viajes y tour operadores) del servicio de transportes para viajeros individuales y grupos.

A continuación se detallan las acciones propuestas para la mejora de la experiencia turística en los ámbitos de diseño de producto turístico, fortalecimiento cadena de valor, difusión y promoción turística, y gestión del corredor turístico ferroviario.

Tabla 8.11. Acciones Plan Maestro experiencia turística.

Ámbito de intervención.	Descripción.
2.1. Producto Turístico.	
2.1.1. Sistematización recursos turísticos.	Identificación y selección de recursos turísticos asociados al corredor ferroviario Ramal Talca Constitución en base a metodología Cicatur OEA, Sernatur y CNCA
2.1.2. Diseño de cartografía temática.	Elaboración de cartografía temática del corredor turístico Ramal Talca Constitución a escala con base cartográfica IGM.
2.1.3. Estudio Productos Turísticos (líneas temáticas).	Definición de líneas temáticas productos turísticos: enoturismo, gastronomía, arte, patrimonio ferroviario y turismo activo.
2.1.4. Estudio factibilidad actividades turismo activo Río Maule.	Análisis factibilidad de actividades de turismo activo (canotaje, cicloturismo, descenso en balsa, excursionismo, observación de flora y fauna, paseos náuticos, pesca recreativo, senderismo, entre otros).
2.1.5. Catastro Patrimonio Cultural Ramal.	Sistematización recurso patrimoniales culturales tangibles e intangibles asociados al corredor turístico ferroviario.
2.1.6. Diseño anteproyectos sitios con interés para el turismo.	Desarrollo etapas anteproyecto sitios públicos con interés para el turismo (Santuario Inmaculada Concepción de Corinto, Biblioteca Pública Curtiduría, Playa González Bastias, Plaza González Bastias) que considere diagnóstico, anteproyecto avanzado de la alternativa seleccionada, entrega para aprobación del Consejo de Monumentos Nacionales (cuando corresponda), entrega final a plena conformidad.
2.1.7. Ejecución de obra sitios de interés para el turismo.	Puesta en valor turística sitios públicos con interés para el turismo (Santuario Inmaculada Concepción de Corinto, Biblioteca Pública Curtiduría, Playa González Bastias, Plaza González Bastias).
2.1.8. Instalación de señalización e interpretación turística.	Diseño e instalación de señalización e interpretación turística en estaciones (Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastias, Toconey, Huinganes, Maquehua y Constitución), sitios de interés turístico (Iglesia Santuario Inmaculada Concepción de Corinto, Bodegas Curtiduría, Biblioteca Pública Curtiduría, Playa González Bastias, Plaza González Bastias, Mirador Viña González Bastias, Casa del Poeta González Bastias, Rancho Astillero) e interior coches equi rodante.

Tabla 8.11. Acciones Plan Maestro experiencia turística (continuación).

Ámbito de intervención.	Descripción.
2.2. Cadena de valor.	
2.2.1. Estudio Cadena de Valor.	Análisis de la cadena de valor turística existente en el corredor ferroviario, detectando perfil de empresas, formas de vinculación con oferta y demanda y brechas para la operación y comercialización.
2.2.2. Fortalecimiento Asociación Gremial de Turismo del Ramal.	Realización de transferencia de capacidades organizacionales (reuniones efectivas, resolución de conflictos, liderazgo, trabajo en equipo) y gestión de gremios (contabilidad, planificación y gestión de proyectos, captación y mantención de socios)
2.2.3. Ejecución gira tecnológica empresarios.	Organización y realización de gira tecnológica con empresarios vinculados al corredor turístico ferroviario a una experiencia de patrimonio turístico ferroviario que integre negocios locales, gestión territorial y comercialización directa e indirecta.
2.2.4. Asistencia técnica empresarios.	Diseño e implementación de programa de identificación de oportunidades, necesidades o problemáticas de las empresas de menor tamaño, y las motiven a resolverlas, apoyándolas en la generación de vínculos con fuentes de información, acceso a redes, asociatividad y soluciones en innovación.
2.2.5. Diseño producto turístico.	Diseño de Productos Turísticos asociados al Ramal Talca Constitución considerando la nueva oferta de servicios del corredor a partir de la asistencia técnica de empresarios.
2.2.6. Mejoramiento condiciones productivas (instrumentos fomento productivo).	Apoyo a la formulación, presentación y desarrollo de iniciativas de negocios turísticos en el corredor turístico ferroviario utilizando instrumentos de fomento productivo públicos.
2.2.6. Acciones de integración productos turísticos a la oferta regional.	Integración de la oferta del corredor turístico ferroviario a la oferta de difusión y comercialización turística regional realizada por entidades públicas y privadas (asistencia a ferias y workshops, convenios comerciales, diseño de paquetes turísticos, etc.)
2.2.7. Certificación de calidad proveedores turísticos.	Implementación de requerimientos de normas de calidad turística en establecimientos con la finalidad de obtener la certificación turística.

Tabla 8.11. Acciones Plan Maestro experiencia turística (continuación).

Ámbito de intervención.	Descripción
2.3. Difusión y promoción turística.	
2.3.1. Desarrollo portal electrónico A.G. de Turismo del Ramal.	Diseño e implementación de portal electrónico de la Asociación Gremial de Turismo Ramal que difunda los servicios y productos vinculados a las empresas de esta agrupación.
2.3.2. Habilitación stand de ventas productos y central de reserva Ramal.	Habilitación stand de ventas de productos (artesanías, vinos, mermeladas, miel, etc.) y servicios turísticos (ventas y reserva) vinculados a empresarios del corredor ferroviario a cargo de una unidad de gestión comercial dependiente de la A.G de turismo del Ramal.
2.3.3. Diseño Plan de Marketing y Marca Corredor Turístico Ferroviario.	Diseño Plan de Marketing y Marca Turística Corredor Turístico Ferroviario Ramal Talca Constitución mercados de interés, tanto nacional como internacional, considerando al menos : estrategia de contenidos en base a elementos diferenciadores respecto de la oferta nacional y estrategia comunicacional Región del Maule, soportes de marketing (piezas comunicacionales deberán ser acordes a la estrategia planteada) y plan de acción 2013-2016 acorde a la visión propuesta por el Plan Maestro Turístico.
2.3.4. Acciones de difusión y promoción mercado turístico.	Ejecución plan de acción 2013-2016 propuesto por el Plan de Marketing (actividad 2.3.3)
2.4. Gestión Corredor Ferroviario	
2.4.1. Instalación Mesa Coordinadora.	Puesta en marcha de la mesa coordinadora corredor ferroviario.
2.4.2. Coordinación, monitoreo y evaluación Plan Maestro Turístico.	Ejecución actividades de coordinación (reunión actores, realización actividades, asignación de responsabilidades y fondos), monitoreo desarrollo y resultado acciones, y evaluación anual programa Plan Maestro Turístico.

El Servicio Nacional de Turismo Región del Maule, será la institución encargada de dar seguimiento y control al Plan Maestro Turístico. De esta manera, este instrumento queda a disposición de forma permanente a quienes serán parte del producto turístico Ramal Talca Constitución, lo que permitirá un mayor impacto en la oferta de turismo regional y asegurar la participación de empresarios del territorio.

Bibliografía consultada

Consejo de Monumentos Nacionales, Región del Maule (2005). *Expediente Técnico para la Declaración de Monumento Histórico, Ramal Ferroviario Talca - Constitución*. Talca, Chile: [s.n.].

Empresa de los Ferrocarriles del Estado (2010). *Estudio de Evaluación Servicios de Pasajeros de Conectividad EFE Talca-Constitución*.

Gobierno de Chile, Ministerio de Educación (2007). *Declaratoria Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico del Ramal Ferroviario Talca-Constitución*. (Decreto Exento N° 01030). Santiago, Chile.

Instituto Nacional de Estadísticas (2011). *Informe Económico Regional, Evolución Económica Región del Maule 2011*. Recuperado de Instituto Nacional de Estadísticas Maule:

http://www.inemaule.cl/archivos/files/pdf/caracterizacion_regional/2012/caracterizacion_regional_a%C3%B1o_2011.pdf

Ministerio de Desarrollo Social (2009). *Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional 2009*. Santiago, Chile.

Ministerio de Desarrollo Social (2012). *Reporte Comunal, Comuna de Talca, Primer Semestre 2012*. Recuperado de División Observatorio Social, Ministerio de Desarrollo Social:

http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/indicadores/pdf/comunal_general/maule/TALCA.pdf

Ministerio de Desarrollo Social (2012). *Reporte Comunal, Comuna de Maule, Primer Semestre 2012*. Recuperado de División Observatorio Social, Ministerio de Desarrollo Social:

http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/indicadores/pdf/comunal_general/maule/MAULE.pdf

Ministerio de Desarrollo Social (2012). *Reporte Comunal, Comuna de Pencahue, Primer Semestre 2012*. Recuperado de División Observatorio Social, Ministerio de Desarrollo Social:

http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/indicadores/pdf/comunal_general/maule/PENCAHUE.pdf

Ministerio de Economía, Fomento y Turismo (2011). *Fichas atractivos Turísticos Maule*. Recuperado de Sernatur:

<http://www.sernatur.cl/estudios-y-estadisticas?did=186>

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2012). *Contrato de Otorgamiento de Subsidio a la Prestación de Servicio de Transporte Público Ferroviario en el Ramal Talca-Constitución*. (Decreto Exento N° 698). Santiago, Chile.

Relación de participantes**Equipo consultor para el desarrollo del Plan Maestro**

Nombre	Apellido	Institución
María Carolina	Casals Iglesias	Instituto del Patrimonio Turístico
Juan Luis	Delgado Ulloa	Instituto del Patrimonio Turístico
Miguel	García Corrales	Instituto del Patrimonio Turístico
Francisco	Godoy Reitze	Instituto Ferroviario de Chile
Pedro	Guajardo Troncoso	Instituto del Patrimonio Turístico
María José	Solís Pérez	Instituto del Patrimonio Turístico

TALLER CON TOUR OPERADORES – SERCOTEC.

24 de abril 2012. Talca

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
Miguel	Alonso Romanini	SERCOTEC Maule
Juan Carlos	Azocar	Latitud Grado Sur
Karina	Azocar	Publidiser
Cristóbal	Benítez	SERNATUR Maule
José Luis	Gómez	Viña Artesanal González Bastías
Carola	Gómez	Viña Artesanal González Bastías
Víctor	González	Trekker Chile
María Eugenia	López	EVENCURT
Isabel Margarita	Mendoza	EVENCURT
Berta	Rojas	EVENCURT

TALLER DISEÑO DE PRODUCTOS TURÍSTICOS RAMAL TALCA CONSTITUCIÓN.

12 de Junio 2012. Curtiduría

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
Thelma	Báez	Turismo Rural
Clara	Bravo	Artesanía
María Sol	Calderón	Maule Somos Chile
Ma. Carolina	Casals	IPT- UCENTRAL
Marina	Castro	Artesana en Telas de Pencahue
Nibaldo	Castro	Artesano
Paola	Contardo	Corporación Cultural Corinto / Posada El Molino
Ignacio	Cornejo	Los Mauchos. Constitución
Tarcila	Corveleyn	Artesanía
Alberto	Cumplido	Corporación Cultural Corinto
Luis Alberto	De la Fuente	Pescador y productor de vinos. Los Llocos
Mercedes	Espindola	Vía Wines
Aurora	Espinoza	Artesana

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
Gabriel	Espinoza	Productor de vino
Claudia	Esquivel	Trenes Metropolitanos S.A
Miguel	García	IPT- UCENTRAL
José Luis	Gómez	Viña Artesanal González Bastías
Pedro	Guajardo	IPT- UCENTRAL
María Pía	Gutiérrez	Agrícola el Rincón de Curtiduría
Celín	Hormazábal	I. Municipalidad de Pencahue
Irma	Jofré	El mundo de la granja criolla
Carmen	León	ONG de Desarrollo del RAMAL Talca Constitución.
María E.	López	EVENCURT
Isabel	Mendoza	EVENCURT
Bárbara	Meneses	Calquin Vuta Cura / I. Municipalidad de Talca
Joanna	Olivares	Viña Concha y Toro
Victoria	Otto	Calquin Vuta Cura
Laura	Poblete	EVENCURT
Romina	Ramos	Trenes Metropolitanos S.A
Berta	Rojas	EVENCURT
Norma	Rojas	EVENCURT
Armandina	Rojas	EVENCURT
Carolina	Silva	INDAP - Maule
Jordi	Treserras	Universidad de Barcelona / IBERTUR
Marta	Vaula	EVENCURT
Marcelo	Viedma	Viña Concha y Toro

TALLER CREACIÓN DE DESTINOS, PRODUCTOS Y SERVICIOS DE TURISMO CULTURAL. 14 de Junio 2012. Talca.

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
Juan Carlos	Azocar	Latitud Grado Sur
Emerson	Basoalto	Turismo Maule
David	Bugeño	Tricahue Tour
Rubén	Cáceres	Universidad Católica del Maule
Claude	Coltel	Sobre las Huellas del Ramal
Paola	Contardo	Corporación Cultural Corinto
Víctor	Díaz	Asociación Turismo Pelarco
Santiago	Fernández	Villa Baviera
Cristina	Gómez	Junta de vecinos González Bastías
José Luis	González	Viña Artesanal González Bastías
Víctor	González	Trekking Chile
Luis	Letelier	El Morro. La Palma
Isabelle	Luengo	Café Le Moulin Talca
Victoria	Otto	Calquin Vuta Cura

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
David	Pereda	Trenes Metropolitanos
Guillermo	Pizarro	CODESSER
Walter	Quintana	Arquitectura Turismo
Berta	Rojas	EVENCURT
Christian	Salgado	KULTO / El ultimo Ramal
Carolina	Sepúlveda	Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. Región del Maule
Marianela	Sepúlveda	Centro de eventos y Hospedaje Temporal Doña Marianela
Darío	Valdés	Turismo & Artesanías DAVAG
Jorge	Vásquez	Trenes Metropolitanos
Valerie	Wermer	La Colina Ecolodge

SEMINARIO TURISMO FERROVIARIO: OPORTUNIDADES PARA EL DISEÑO Y OPERACIÓN DE UN PRODUCTO TURÍSTICO FERROVIARIO EN LA REGIÓN DEL MAULE.

13 de Junio 2012. Talca.

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
Irene	Albornoz	Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. Región del Maule
Juan Carlos	Azocar	Latitud Grado Sur
Thelma	Báez	ONG Ramal Talca Constitución
Emerson	Basoalto	Turismo Maule
Cristóbal	Benítez	SERNATUR Maule
Clara Rosa	Bravo	Artesana de mantas Pencahue
Guillermo	Bravo	CODESSER. Región del Maule
David	Bugueño	CODESSER. Región del Maule
María Sol	Calderón	Maule Somos Chile
Claude	Coltel	Sobre las Huellas del Ramal
Rodrigo	Contreras	Diario El Centro
Pablo	Del Río	I. Municipalidad de Constitución
Mercedes	Espíndola	Vía Wines
Claudia	Esquivel	Trenes Metropolitanos S.A
Santiago	Fernández	Villa Baviera
José Luis	Gómez	Viña González Bastías
Víctor	González	Treking Chile
Carlos	González	El León Buenos Aires
Margaret	Greve	INDAP
Pedro	Guajardo	IPT - UCENTRAL
Jaime	Guajardo	Granja Educativa, comuna Maule
Blanco	Guajardo	El León Buenos Aires
Sandra	Iribarra	I. Municipalidad de Cauquenes
Rodrigo	Jiménez	CORFO Maule
Bruno	Lazcano	I. Municipalidad de Teno
Carmen	León	ONG Ramal Talca Constitución

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
María Eugenia	López	EVENCURT
Isabelle	Luengo	Café Le Moulin Talca
Rodrigo	Manríquez	Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. SEREMITT
Claudia	Montes	COPEVAL
Alejandro	Morales	Museo O' Higiniano y de Bellas Artes de Talca.
Fabián	Moreno	I. Municipalidad de Talca
Cristian	Moya	Trenes Metropolitanos S.A
Luis	Osorio	SEREMITT
María Victoria	Otto	Calquín Vuta Cura
Guillermo	Palma	CORFO Maule
Hugo	Pereira	Fotógrafo postales del Ramal
Romina	Ramos	Trenes Metropolitanos S.A
Luis	Roca	Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. SEREMITT
Berta	Rojas	EVENCURT
Sergio	Rojas	Consejo de la Cultura y las Artes.
Christian	Salgado	El ultimo Ramal
Christian	Salgado	KULTO Consultoría & Comunicación
Marcos	Sandoval	Museo Ferroviario
Carolina	Sepúlveda	Consejo Nacional de la Cultura y las Artes
Marianela	Sepúlveda	Centro de eventos y Hospedaje Temporal Doña Marianela
Jordi	Treserras	Universidad de Barcelona / IBERTUR
Darío	Valdés	Artesanías DAVAG
Santiago	Vera	Instituto Ferroviario de Chile
Verona	Vico	COPEVAL
Alejandro	Villagrán	Conquista del Maule

REUNIÓN CON ASOCIACIÓN GREMIAL. 04 de Agosto 2012. Curtiduría.

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
José Armando	Domínguez	Quesillos Don José
José Luis	Gómez	Viña Artesanal González Bastías
Pedro	Guajardo	IPT-UCENTRAL
María E.	López	EVENCURT
Laura	Poblete	EVENCURT
Armandina	Rojas	EVENCURT
Berta	Rojas	EVENCURT
Norma	Rojas	EVENCURT
Mergus	Salazar	Rancho Astillero Restaurant
Christian	Salgado	KULTO/ El ultimo Ramal
Marianela	Sepúlveda	Centro de eventos y Hospedaje Temporal Doña Marianela
Fresia	Villar	Ramal Talca Constitución

**TALLER DIFUSIÓN TURÍSTICA PARA EL CORREDOR FERROVIARIO RAMAL TALCA
CONSTITUCIÓN. 28 de Agosto 2012. González Bastías.**

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
Rosa	Cáceres	Corporación Cultural Corinto /Residencia Caz
Jazmín	Cisternas	Endémico
Claude	Coltel	Sobre las Huellas del Ramal
Paola	Contardo	Corporación Cultural Corinto / Posada El Molino
Mirsa	Escobar	Artesanía Toconey
José Luis	Gómez	Viña Artesanal González Bastías
María E.	López	EVENCURT
Rosa	Mendoza	Agricultura en Curtiduría
Bárbara	Meneses	I. Municipalidad de Talca
Nicolasa	Núñez	Tortillas González Bastías
Ma. Victoria	Otto	Calquin Vuta Cura
Berta	Rojas	EVENCURT
Marianela	Sepúlveda	Centro de eventos y Hospedaje Temporal Doña Marianela
Guillermo	Valle	Grupo Recreaciones Históricas del Maule

REUNIÓN CON EMPRESARIOS LOCALES. 24 de septiembre 202. Corinto.

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
Ana	Abarca	PRODEMU. Curtiduría
Nicole	Aravena	PRODEMU. Curtiduría
Patricia	Ávila	PRODEMU. Curtiduría
Jessica	Contreras	PRODEMU. Curtiduría
Marta	Leal	PRODEMU. Curtiduría
Luz	Méndez	PRODEMU. Curtiduría
Verónica	Mendoza	PRODEMU. Curtiduría
Ma. Cecilia	Meza	PRODEMU. Curtiduría
Jessica	Montesino	PRODEMU. Curtiduría
Sara	Novoa	PRODEMU. Curtiduría
María	Núñez	PRODEMU. Curtiduría
Daniela	Rojas	PRODEMU. Curtiduría
Benigna	Soto	PRODEMU. Curtiduría
Giselle	Tapia	PRODEMU. Curtiduría
María	Tobar	PRODEMU. Curtiduría
Bernardita	Torres	PRODEMU. Curtiduría

REUNION A.G. Turismo del Ramal. 20 de Octubre Curtiduría

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
Javiera	Errázuriz	Instituto del Patrimonio Turístico
Walter	Flores	La Isla

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
Sebastián	Godoy	La Isla
José Luis	Gómez Bastías	Viña Gonzalez Bastías
Pedro	Guajardo	Instituto del Patrimonio Turístico
Pastorina	Jaque Retamal	Artesana
María	López	Evencurt
Joel	Martínez	Consultora Humana
Berta	Rojas Arancibia	Evencurt
Jessica	Ruiz	Consultora Humana
Jose Luis	Valdevenito	--
Marta	Varela	Evencurt
Fresia	Villar	Particular

COMITÉS CONSULTIVOS PROYECTO

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
Cristóbal	Benítez	SERNATUR Maule
María Soledad	Caro	Trenes Metropolitanos S.A
Carolina	Casals	IPT- UCENTRAL
Claudia	Esquivel	Trenes Metropolitanos S.A
Ximena	Flores	Consejo de Monumentos Nacionales
Miguel	García	IPT- UCENTRAL
José	Guajardo	Cámara del Maule
Eduardo	Jara	Gobierno Regional del Maule
Cristián	Moya	Trenes Metropolitanos S.A
Guillermo	Palma	CORFO Maule
Vivian	Palma	CORFO Maule
Romina	Ramos	Trenes Metropolitanos S.A
Luis	Roca	Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones Maule
Julieta	Romero	SERNATUR Maule

ENTREVISTAS A EMPRESARIOS

Nombre	Apellido	Empresa
Alex	Barrera	Agrupación de boteros de Constitución
Emerson	Basoalto	Turismo Maule
Clara Rosa	Bravo	Taller de Mantas Clarita de las mantas
María Sol	Calderón	Maule Somos Chile
Carmen Gloria	Carrasco	Artesanía en cuero. Tanhuao
Claude	Coltel	Sobre las Huellas del Ramal
Paola	Contardo	Posada El Molino
Sergio	Díaz	Agrupación de boteros de Constitución
José Luis	Gómez	Viña Artesanal González Bastías

Nombre	Apellido	Empresa o Institución
Víctor	González	Trekker Chile
Gloria	Gutiérrez	Mermeladas de Corinto
Alejandra	Harrison	PRODEMU
Carmen	León	ONG Desarrollo Ramal Talca Constitución
Ma. Victoria	Otto	Calquín Vuta Cura
Luis Alberto	Poblete	Luis Alberto Poblete Gómez
Luis	Quiroz	Artesanía en Greda de Colín
Berta	Rojas	EVENCURT
Marianela	Sepúlveda	Centro de eventos y Hospedaje Temporal Doña Marianela
Carolina	Silva García	INDAP Turismo Rural
Narcisa	Tobar	Restaurante El Ramal

ECONOMICA
TALCA
N° 4
TOONEY
\$ 680
1960



La experiencia internacional ha demostrado que la mayoría de los servicios turísticos ferroviarios no operan por su rentabilidad, sino por el beneficio que produce sobre las localidades atendidas y, en algunos casos, por el valor patrimonial que conlleva.

El Ramal Talca Constitución cumple además el propósito de transportar residentes locales, y su mayor beneficio en la actualidad está en torno a este objetivo. No obstante, su uso turístico produce un beneficio social adicional en las localidades atendidas al generar un flujo de visitantes que fortalece el desarrollo económico de esos núcleos. Además, su puesta en valor patrimonial resulta necesaria para la conservación de la memoria regional y nacional.

En reconocimiento de lo anterior, y tras el trabajo realizado en el diseño del Plan Maestro, existe un conjunto de acciones esenciales para la integración del Ramal Talca Constitución en la oferta turística regional. Estas acciones, que se describen a continuación, resolverán brechas de infraestructura, operación y comercialización que de momento impiden el desarrollo competitivo del turismo en el corredor ferroviario.

a. Habilitación de un sistema de reservas para el Ramal Talca Constitución.

A la vista de la experiencia internacional, es necesaria la implementación de un sistema de reservas de boletos en el Ramal para potenciar su uso turístico. Implementar un sistema de reserva tendría sentido en la medida que se aumente la oferta.

Con un sistema de reserva será más factible comprar boletos anticipadamente y se podrá comprometer boletos a operadores turísticos para que los incorporen en sus paquetes respectivos. No obstante, en vista de la forma de operación del buscarril, las reservas podrían considerar cupo para ingresar al tren, pero no un asiento en particular. Lo anterior debe ser resuelto a fin de mejorar la experiencia de viaje.

Se debe tener presente que, por tratarse de un servicio subsidiado, las tarifas que cobre el operador del tren están fijadas mediante convenio, al menos dentro de un conjunto de salidas convenidas, por lo que los valores unitarios de los pasajes deberán respetar este valor. Los operadores turísticos podrán cobrar valores diferentes sólo en la medida que generen paquetes que otorguen valor agregado respecto del simple viaje en tren.

El sistema de reserva deberá ir acompañado de un protocolo de comercialización para usuarios turísticos, de manera de asegurar el uso de los pasajeros locales, como también coordinar la relación con empresas y operadores turísticos.

En caso de no implementarse un sistema de reserva (aunque solamente sea una gestión de cupos) se hace muy difícil integrar el producto Ramal a la oferta turística, afectando directamente las inversiones de los empresarios del corredor ferroviario y

las instituciones de fomento productivo que intervienen en el territorio.

b. Mejora en el equipo rodante: opciones de frecuencia, capacidad y compra de equipo.

Uno de los propósitos del Plan Maestro Turístico es potenciar la demanda de usuarios turistas, sin dejar de lado a los usuarios locales. En este sentido, se debe tener presente que en la actualidad el buscarril opera a su máxima capacidad varios días de la semana, especialmente durante la temporada alta (verano); por ello, es claro que de no mediarse algún cambio en la oferta, el aumento de viajeros de alguna categoría siempre será en desmedro de alguna de las otras, al menos durante la temporada de mayor demanda.

Por lo mismo, al menos en temporada alta, cualquier estrategia que se aplique para facilitar o incentivar la afluencia de turistas carece de sentido por sí sola, ya que no hay oferta de servicio de transporte adicional disponible.

Como una forma de mejorar las condiciones de servicio del ramal para un usuario local y turístico, a lo largo del proceso de diseño del Plan Maestro se ha discutido un conjunto de medidas. Se debe tener presente que la factibilidad de estas acciones no está demostrada en todos los casos; además es posible que durante el transcurso de la ejecución del Plan Maestro se presenten medidas adicionales a discutir:

- Aumento del número de coches: Una opción es operar los buscarriles con un coche remolque adicional, como se ha hecho en ocasiones anteriores. Con ello se podría tener un aumento fuerte en la oferta de asientos sin necesidad de aumentar la frecuencia. Sin embargo, debe tenerse presente que ello podría tener dos eventuales implicancias negativas: primero, que se acelere el deterioro de los buscarriles, especialmente de los coches motores y su sistema de tracción, ya que trabajarían en un ciclo más forzado, y se reduciría la tolerancia a fallas, y segundo, que se empeoren los tiempos de viaje, ya que se operaría con trenes más pesados, con una peor relación peso-potencia, y se tendría un accionamiento más lento del sistema de frenado. Los problemas antes mencionados podrían aminorarse en el caso que se mejore el estándar de la vía, ya que los trenes se verían sometidos a menos condiciones como sacudidas o frenadas innecesarias, y podrían operar a velocidades mayores. No obstante, mayores velocidades de circulación, implican una exigencia mayor, especialmente en el sentido Constitución – Talca, que es en subida. Por lo anterior, esta alternativa fue descartada, ya que al ser un equipo rodante con carácter patrimonial se debe priorizar su conservación.
- Incremento de Frecuencia: También es factible considerar la suma de un servicio adicional durante el día, especialmente si se efectúan mejoras en la vía que reduzcan los tiempos de viaje. Sin embargo, se debe tener presente que un

incremento de frecuencia traería consigo un mayor desgaste de los equipos, que a estas alturas son bastante antiguos y requieren un cuidado acorde con su carácter patrimonial. Otra opción en este sentido sería la implementación de un recorrido turístico corto Talca – González Bastías (de ida y vuelta) a mitad del día. En vista del menor tiempo de viaje entre Talca y González Bastías y el menor desgaste del equipo asociado a esta utilización, esta opción parece tener una mejor factibilidad técnica. La implementación de esta última alternativa daría más alternativas de viaje a los turistas, lo que descongestionaría en cierta medida el buscarril, sin aumentar su utilización en demasía. Esto también permitiría potenciar la implementación de circuitos turísticos en las localidades ubicadas entre Talca y González Bastías (incluyendo esta última), ya que aumentaría la oferta de viajes a estos lugares.

- **Reacondicionamiento de Buscarriles:** A fin de asegurar la fiabilidad del servicio con una frecuencia aumentada, una opción es un reacondicionamiento completo de las partes mecánicas del buscarril, pero sin alterar su imagen tradicional. En la práctica, esto significaría, al menos cambio de motor diésel, cambio o reacondicionamiento de caja de velocidades, cambio o reacondicionamiento de cajas reductoras, reacondicionamiento de bogies, modernización de los sistemas eléctrico y de aire e instalación de un sistema de WC con depósito de aguas servidas. Sin embargo, dado que el buscarril es parte de un monumento nacional, debe conservarse en forma fiel al original, por ello no parece adecuado realizar trabajos más allá de simples reparaciones que lo devuelvan a su estado original.
- **Compra de Equipo Rodante Nuevo y Aumento de Frecuencia:** Una opción similar a la anterior pero que se hace cargo del carácter patrimonial del buscarril, consiste en la compra de trenes nuevos para el servicio. En este caso, no parece conveniente retirar los buscarriles de circulación, sino reducir su uso, por ejemplo a un servicio por día y sentido, ya que son una parte fundamental de la imagen del Ramal. Estos trenes serían de tipo automotor diésel de dos coches, en un formato similar a los Alstom Coradia LINT, Bombardier Talent o Siemens Desiro. De esta forma, se podría tener trenes nuevos que brinden dos o más servicios al día, mientras que los buscarriles brindarían un tercer servicio. En caso de avería de los buscarriles, los trenes nuevos podrían hacerse cargo de los servicios respectivos. Esta alternativa tiene un costo inicial elevado, ya que cada unidad de dos coches tiene un precio superior a los 2 millones de USD. Sin embargo, las características de trenes modernos de este tipo, como las puertas anchas, el piso semibajo y el doble motor de tracción las hacen ideales para este tipo de servicio, por su comodidad, rapidez de subida/bajada (especialmente con bultos), visibilidad hacia el paisaje y fiabilidad. La incorporación de estos equipos implicaría un aumento significativo en la calidad de servicio de transportes.

c. Rehabilitación turística de estaciones ferroviarias

En términos territoriales, al interior del eje Ramal Talca Constitución, se constituye un núcleo de servicio dominante en la localidad de González Bastías, lo que hace necesaria la planificación de otros núcleos que permitan dispersar los flujos turísticos y extender los beneficios económicos del turismo a las comunidades locales.

En consideración de esta realidad, las acciones de la propuesta programática se orientan a transformar a las estaciones ferroviarias en núcleos de visitación turística tematizados. Cada estación tendría una experiencia distinta de acuerdo a los bienes patrimoniales de interés turístico que disponga.

En la primera fase de este Plan Maestro Turístico, las estaciones se priorizaron de acuerdo a su importancia patrimonial y turística. Tras este análisis, se definieron como estaciones prioritarias: Corinto, Curtiduría, González Bastías, Rancho Astillero (paradero) y Constitución.

Tras esta selección, se realizaron encuentros con las comunidades de cada estación de manera de imaginar colectivamente las mejores opciones de puesta en valor. Los resultados fueron los siguientes:

- En consideración que en la actualidad no existe un espacio artístico orientado a los visitantes (no residentes) que dé cuenta de la rica e interesante historia cultural del Ramal, se propone disponer de una galería de arte en la Estación de Corinto.
- En el caso de Curtiduría, se propone convertir a la estación en un referente de turismo cultural del corredor ferroviario, a través de la rehabilitación de la estación como centro de servicios de turismo rural, que ofrezca servicios de alimentación y animación en base a valores patrimoniales locales.
- Para González Bastías, y dada la existencia de servicios turísticos, se sugiere recuperar el patrimonio ferroviario del Ramal Talca Constitución con fines pedagógicos y turísticos, mediante su habilitación como un centro de interpretación del patrimonio ferroviario. Lo anterior posicionará a González Bastías como referente de turismo ferroviario a nivel nacional, y también permitirá extender la estadía en la localidad gracias a la incorporación de una nueva actividad de visitación.
- En el caso de Rancho Astillero, pese a no ser estación, pero en reconocimiento de su rol gastronómico se sugieren acciones de fomento productivo empresarial para convertir a este núcleo en un polo gastronómico fluvial.
- Finalmente, se recomienda convertir a la Estación de Constitución en un núcleo de distribución de flujos turísticos, mediante la instalación de soportes informativos que faciliten la toma de decisión de viaje de los turistas y excursionistas en los destinos de la Región del Maule.

En el resto de las estaciones, como Colín, Toconey, Pichamán, Forel, Huinganes, Maquehua, si bien se reconoce un valor patrimonial vinculado a la historia del ramal y los recursos paisajísticos, se evidencia una función turística secundaria e incipiente. Por lo anterior, se ha estimado necesario reevaluar su condición en el transcurso de ejecución del Plan Maestro, a la espera de los resultados de la puesta en valor de las estaciones rehabilitadas al corto plazo. No obstante lo anterior, se sugiere recuperar su función operacional, que es el traslado de residentes y visitantes del corredor ferroviario.

d. Fortalecimiento del tejido empresarial turístico.

El contexto del Ramal se adhiere a la problemática de la Región del Maule, caracterizada por el bajo número de visitantes, corta estadía y reducido nivel de gasto turístico. En consideración de esta realidad, el Plan Maestro Turístico debe enfocar sus esfuerzos en:

- Poner en valor los recursos con el fin de que representen una verdadera opción de visita turística, con condiciones de operación y comercialización turística adecuadas para mercados nacionales e internacionales. Estas condiciones mínimas son: equipamiento, facilidades de entorno, recursos humanos, integración del destino, definición de valores patrimoniales e interpretación turística para el logro de una experiencia memorable.
- Fortalecer enlaces comerciales y potenciar la asociatividad entre los actores directos e indirectos de la cadena de valor, en miras de un producto turístico competitivo a nivel regional y nacional. Las acciones deben enfocarse a la cooperación horizontal y vertical, con una clara orientación al mercado turístico, para transitar desde el asistencialismo hacia una operación comercial competitiva.
- Instalar una marca turística territorial e implementar un centro de reservas y ventas para empresas de menor tamaño. La primera acción responde a que si bien se aprecia un relato patrimonial del Ramal Talca Constitución, éste carece de elementos comercializables para mercados nacionales y especialmente internacionales, por lo que se hace necesario diseñar una marca territorial que agrupe a diversos empresarios del territorio, sus productos y servicios. Adicionalmente, en vista que los productos y servicios de las comunidades que conforman el Ramal Talca Constitución no tienen un canal de venta directo, como también la existencia de precarias condiciones de conectividad digital, se hace necesario generar un stand de ventas en Talca que ofrezca artesanía y productos gastronómicos (mermeladas, miel, vino, etc.) y facilite la cotización, reserva y pago de servicios turísticos de empresarios del Ramal.
- Potenciar la administración de las estaciones, con una gestión local, donde la empresa administradora del servicio ferroviario facilite la utilización de espacios de la estación previo acuerdo contractual. La entidad local debe hacerse cargo del cuidado del inmueble, como también de la atención de los visitantes y resi-

dentes cuando corresponda, bajo un protocolo de operación uniforme en todas las estaciones rehabilitadas.

- Utilizar y favorecer combinaciones de buscarril, bus, vehículo particular y embarcaciones náuticas. Así, por ejemplo las personas que viajen entre Talca y Constitución pueden hacerlo de ida en tren y regreso en bus, o al revés. Con ello sería posible aliviar la insuficiente oferta sin necesidad de aumentar el número de coches ni servicios, como también flexibilizar la programación de recorridos. Es preciso señalar que esta opción ya es utilizada por algunas personas que quieren conocer el recorrido, pero la idea de este punto es reforzar este formato. Evidentemente, ello requeriría del diseño de paquetes turísticos que coordinen los traslados con las actividades involucradas.

e. Coordinación de actores vinculados al Ramal Talca Constitución.

En lo que respecta a las dinámicas de actores involucrados en el corredor ferroviario, en el transcurso del diseño del Plan Maestro se ha identificado la presencia de dos redes principales de actores. Por una parte se encuentra un núcleo formado por Trenes Metropolitanos S.A, Ferrocarriles del Estado, la comunidad local, organizaciones sociales y EMT locales. Estos actores se vinculan al Ramal desde dos perspectivas: como usuario y oferente del medio de transportes, y desde la territorialidad del recurso, con vínculos que superan la sola entrega del servicio, ya que existe una dependencia social entre ellos.

Un segundo núcleo está formado por las instituciones públicas, principalmente territoriales y de fomento, que consideran al Ramal Talca Constitución desde dos ámbitos principales. El primero, está vinculado al valor patrimonial para la región (identidad) y la industria turística (atractivo). El segundo, se relaciona a su valor territorial con opciones de desarrollo económico para mejorar las condiciones de vida de las comunidades rurales.

En consideración de lo descrito, se identifican como gestiones prioritarias en la coordinación de actores:

- Aumentar el nivel de interés y de apoyo hacia los actores secundarios: empresas turísticas e instituciones privadas, con la finalidad de propiciar vínculos directos (comerciales, sociales, culturales) con los actores cercanos al Ramal.
- Fortalecer la asociatividad comercial entre las empresas turísticas locales de menor tamaño con una marca territorial (turismo, productos agrícolas, cultura local) y una organización gremial enfocada al desarrollo económico del corredor ferroviario.
- Generar las condiciones para diversificar el rol de Trenes Metropolitanos S.A. en el territorio, que considere facilitar usos comerciales, y favorezca el desarrollo de las comunidades aledañas al ramal.

Finalmente, tras el diseño del Plan Maestro Turístico y la discusión generada por los autores de este libro, proponemos una nueva mirada para la puesta en valor turística del patrimonio ferroviario. Esta invitación implica asumir que frente a las nuevas tendencias de la industria, vinculadas a la experiencia de momentos memorables en destinos singulares, ya no es suficiente el traslado de personas a bordo de un ferrocarril; se requiere de un atractivo que integre al patrimonio natural y construido, los bienes ferroviarios, y los usos y aprovechamiento tradicionales en sus diferentes momentos históricos. Bajo esta mirada, el tren adquiere significado en el contexto de un corredor turístico que conecta núcleos competitivos con servicios, atractivos y actividades para viajeros organizados e independientes. El tren se convierte así en una opción para diferenciar este tipo de producto en mercados nacionales e internacionales, y transformarse en una opción turística de desarrollo, equidad e integración territorial.



Colaboradores

Colaboradores

Inés Arribas Alonso (Santiago, 1944). Arquitecto, Universidad de Chile. Magíster Planificación Urbana, Pontificia Universidad Católica de Chile. Ex Académico Universidad de Chile y Universidad Diego Portales. Ha realizado estudios, evaluaciones y propuestas de diseño y puesta en valor del patrimonio tangible e intangible, urbanismo, y sector inmobiliario. Autora de diversos artículos sobre patrimonio ferroviario y minero, turismo de intereses especiales, e investigaciones sobre usos y apropiación del espacio público; barrios y morfologías patrimoniales; percepción, visualidad, identidad arquitectónica y creatividad. Actualmente es directora del área de Patrimonio de ReStudio Investigación y Desarrollo S.A

Cristóbal Benítez Villafranca (Santiago, 1981). Administrador de Empresas de Turismo, Universidad Austral de Chile. MBA, Escuela de Negocios IEDE. Ha realizado diversas investigaciones y consultorías en desarrollo turístico para la Universidad Austral de Chile. Se ha desempeñado como profesional del Clúster de Turismo Astronómico de Coquimbo. Actualmente es encargado de marketing y desarrollo del Servicio Nacional de Turismo (Sernatur), Región del Maule.

Carolina Casals Iglesias (Santiago, 1975). Licenciada en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile. Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Turismo, Universidad de Alicante. Se ha desempeñado como profesional del Servicio País y empresas de turismo nacionales. Ha realizado diversas investigaciones vinculadas a patrimonio cultural y turismo, operación, comercialización, evaluación de emprendimientos y negocios turísticos. En la actualidad es jefa de proyectos del Instituto del Patrimonio Turístico y docente de la Universidad de las Américas.

Miguel García Corrales (Santiago, 1969). Ecólogo Paisajista y Licenciado en Ciencias y Artes Ambientales, Universidad Central. Diplomado en Estudios Europeos, Universidad de Chile. Máster en Dirección y Gestión

Turística, Universidades Alicante, Carlos III de Madrid y Autónoma de Barcelona. Se ha desempeñado como director del área de Turismo de EUROCHILE, director de proyectos en el sector privado, y como coordinador de la División Paisaje y Turismo Sustentable de AMBAR S.A. En el ámbito académico se ha desempeñado como profesor invitado de la Escuela de Áreas Protegidas (ELAP) de Costa Rica, como director de Tesis de la Universidad de Las Américas, como relator internacional de la Organización Mundial del Turismo y como profesor de la facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Universidad Central. Actualmente es Director del Instituto del Patrimonio Turístico.

Francisco Godoy Reitze (Viña del Mar, 1974). Ingeniero Civil de Industrias, diploma en Ingeniería de Transporte, Pontificia Universidad Católica de Chile. Ha participado en proyectos relacionados con transporte, movilidad, satisfacción de usuarios entre otros, para el sector público y privado. También ha trabajado en la definición y ejecución de carteras de proyectos de inversión en el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Actualmente es vicepresidente del Instituto Ferroviario de Chile, se desempeña como consultor independiente en el área de transporte y como instructor asociado en la Escuela de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica de Chile

Catalina Gutiérrez Osorio (Santiago, 1981). Arquitecto, Universidad de Chile. Ha participado en levantamientos dimensionales y críticos de inmuebles y barrios de conservación histórica bajo la denominación de Monumentos Nacionales y Patrimonio de la Humanidad. Ha realizado estudios de diagnóstico y planes de conservación. Actualmente es jefa del área de arquitectura de ReStudio Levantamientos Digitales S.A.

Jaime Migone Rettig (Santiago, 1959). Arquitecto Pontificia Universidad Católica de Chile. Doctor en Conservación de Bienes Arquitectónicos, Politécnico de Milán, Italia. Decano de la Facultad de Estudios del Patrimonio

Cultural, Universidad Internacional SEK. Presidente de TICCHI-Chile, Comité de Patrimonio Industrial de Chile. Es consultor de UNESCO para los sitios Patrimonio de la Humanidad en Humberstone y Santa Laura, Chile, y San Luis Potosí, México. Ha realizado diversas publicaciones nacionales e internacionales, como también llevado a cabo proyectos de puesta en valor y restauración de edificios patrimoniales, como la Catedral de Santiago, el Correo de Santiago, el Museo Histórico y Militar de Chile, la Iglesia de los Sacramentinos de Santiago, entre otros.

Alejandro Morales Yamal (Santiago, 1967). Profesor de Historia y Geografía (Instituto Profesional del Maule, Talca, Chile), Diplomado en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo (Instituto Ortega y Gasset, Bs Aires, Argentina) y Magister Cs. Sociales Aplicadas (U. de La Frontera, Temuco, Chile). Ha sido docente en distintas universidades regionales y ha sido gestor de diversas iniciativas vinculadas al rescate, investigación y difusión del patrimonio cultural y de la identidad de la Región del Maule. Desde el año 2003 se desempeña como Director del Museo O'Higginiano y Bellas Artes de Talca-DIBAM hasta la fecha.

Marco Sandoval Ormazábal (Santiago, 1971). Licenciado en Historia de la Universidad de Valparaíso, Diplomado en Estudios Políticos de la Universidad de Chile y candidato a magíster en Gestión Cultural de la misma universidad. Ha participado en cursos de especialización en Chile y el extranjero en materias de museología, patrimonio y ferrocarriles. Es autor de artículos sobre patrimonio ferroviario. Actualmente es coordinador del Museo Ferroviario (CORPDICYT) y docente de la carrera de Técnico en Turismo del CFT Los Leones

José Olivares Díaz (Santiago, 1981). Arquitecto, Universidad de Chile. Experto en diseño estratégico y gestión de servicios globales a proyectos y programas locales y nacionales que hacen uso de tecnologías virtuales 3D para implementar acciones en territorios

y sectores vinculados a la arquitectura, el patrimonio físico, el urbanismo, el turismo de intereses especiales, sector inmobiliario, retail, y minería, entre otros.

Ian Thomson Newman (Handborough, 1945). De origen británico y desde 2005 nacionalizado chileno por gracia, se ha dedicado a estudiar el ferrocarril de Chile y su historia. Se ha desempeñado como consultor en temas de transporte en diversos países de Europa, América, Asia y Oceanía, y como economista de transporte para la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Fue presidente de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF) de 1984 a 1995, periodo en que organizaron trenes turísticos en equipos históricos, entre los que destacan el "Expreso del Recuerdo", "Tren de la Araucanía", "Tren de las Américas" y "El Porteño". Ha elaborado un gran número de estudios publicados sobre el pasado y presente de los ferrocarriles de Chile, Bolivia, Ecuador, Inglaterra, Paraguay y Perú, y además es autor de los libros "Red Norte: la historia de los ferrocarriles del norte chileno" y coautor junto a Dietrich Angerstein de "Historia del Ferrocarril en Chile". Es visitador especial del Consejo de Monumentos Nacionales.

Santiago Vera Bustamante (Santiago, 1983). Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Central de Chile. Se desempeña desde el año 2007 como presidente del Centro de Estudios Instituto Ferroviario, actual ONG Instituto Ferroviario de Chile. Ha participado en varios proyectos llevados a cabo en el seno de la misma institución, como también en investigaciones y asesorías de índole privada relativas a la historia y funcionamiento del sistema ferroviario chileno, a lo que suma otras actividades académicas y profesionales en el ámbito legal.



