

relatos de barrios

VILLA COVICO



EDITORIAL
UNIVERSIDAD
DE LA SERENA

Carolina Novo Boza
Camila Valencia Altamirano
Javier Fredes González
Alejandro Orellana McBride



Proyecto financiado con
el Fondo Nacional de
Desarrollo Cultural y las
Artes, convocatoria 2024

Relatos de Barrio. Villa Covico

Editorial Universidad de La Serena
Edición de 100 ejemplares

Autores: Carolina Novo Boza, Camila Valencia Altamirano, Javier Fredes González, Alejandro Orellana McBride.
Diseño Editorial: Verónica Molina.
Fotografías: Equipo Relatos de Barrios, a no ser que se indique lo contrario.
Ilustraciones: Vincent Gatica.

www.editorial.userena.cl
www.relatosdebarrios.cl

Archivo y documentación

Colecciones familiares de las y los vecinos entrevistados. Archivo vecinal de Villa Covico.

Colaboradores

@emergentearquitectura_ — Levantamiento arquitectónico.
@septimorastro — Productora audiovisual.
@dela.photo — Fotografía e imágenes aéreas.

Colaboración institucional

Departamento de Arquitectura, Universidad de La Serena.
Proyecto financiado por el Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes, Convocatoria 2024.
Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio - Gobierno de Chile

Créditos legales

Primera edición, 2025.
ISBN: [pendiente]
Depósito legal: [pendiente]

Queda rigurosamente prohibida, sin la autorización escrita de los autores, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento.

Este libro fue impreso en Chile.

Relatos de Barrios

Una serie editorial que recoge la historia viva de los barrios patrimoniales del norte de Chile.



ÍNDICE

10

PRÓLOGO Y PRESENTACIÓN

Resignificando lo cotidiano
La memoria y el patrimonio en el relato

Barrio Ferroviario
Infraestructura nacional y comunidad local

20

NARRATIVAS DEL PATRIMONIO FERROVIARIO

Cartografías de viaje.
Breve historia del Ferrocarril en Chile

Red Longitudinal Norte
Una vida entre rieles y memorias - Sr Carlos Jorquera

Declive y Transformación
Narrativas contemporáneas del Patrimonio Ferroviario

43

TERRITORIOS HABITADOS: LA MEMORIA FERROVIARIA EN LA COVICO

Plan Serena en Coquimbo
Un testimonio sobre la vida ferroviaria en Villa Covico - Sra Mónica del Carmen Núñez

La Covico y el cooperativismo habitacional
-Memorias de un Covicano - Sr Alfonso Rojas
-Villa Covico, una comunidad forjada sobre rieles - Sr Jaime Jiménez Ocaranza

Impronta de la Ex-maestranza y la Cultura Ferroviaria en Coquimbo
-Una infancia entre rieles: memorias de cuidado y legado ferroviario - Sra Patricia Romero
-Una vida entre tornos, rieles y cooperativas - Carlos Echavarría

68

PAISAJES FERROVIARIOS

Albumes familiares
Relato gráfico de la memoria ferroviaria

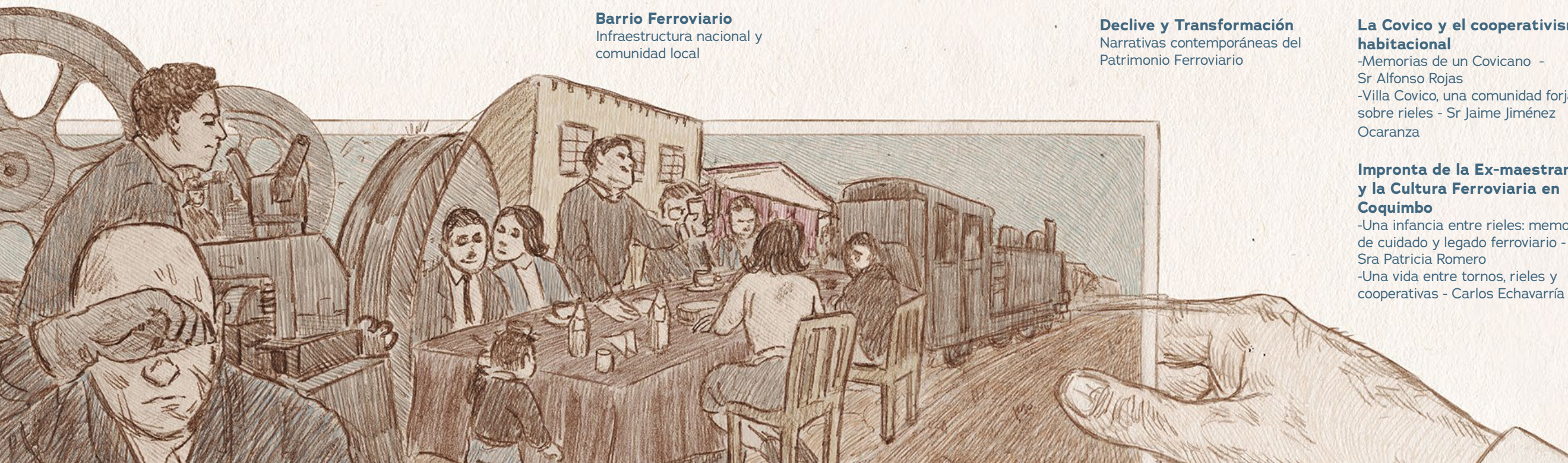
Las voces de la historia
Retrato de los protagonistas

Visiones del Barrio
Retrato de los protagonistas

90

ANEXOS

Equipo de trabajo
Agradecimientos
Créditos fotográficos



PRÓLOGO

RESIGNIFICANDO LO COTIDIANO

Memoria y patrimonio en el relato

PRESENTACIÓN

BARRIO FERROVIARIO

Infraestructura nacional y comunidad local



RESIGNIFICANDO LO COTIDIANO

[Memoria y patrimonio en el relato]



Lo que entendemos por patrimonio está en un constante proceso de evolución, y ha cambiado profundamente en las últimas décadas. En el siglo pasado primaba una visión monumental, en la que lo patrimonial se vinculaba con lo excepcional en términos históricos o artísticos.

Desde principios del siglo XXI, a nivel global se ha ido avanzando hacia una visión más integral, por ejemplo, con la convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial de la UNESCO el año 2003 o la convención sobre la protección y promoción de la diversidad de las expresiones culturales, también de la UNESCO en el año 2005.

En Chile, el cambio hacia esta visión amplia de lo que entendemos por patrimonio se evidencia en la evolución que ha tenido la conmemoración anual del Día de los Patrimonios. Cuando inició en el año 1999 consistió en abrir al público unos pocos edificios de Santiago reconocidos como monumentos. Con el paso de los años no sólo fueron aumentando la cantidad de edificios que se abrían de forma especial, sino que instancia fue evolucionando hacia constituirse una celebración cultural de carácter nacional, que, sin abandonar la valorización de los edificios monumentales, pone en valor toda clase de manifestaciones artísticas y culturales, sintonizando con la definición de la UNESCO, en la que se entiende como patrimonio cultural el conjunto de valores que le dan sentido a la vida de los seres humanos¹.

En este contexto, es posible afirmar que existe en Chile una gran cantidad de valores que aún no son reconocidos como patrimonio. En muchas ocasiones,

valiosas historias de la vivienda y la vida cotidiana de los barrios quedan relegadas en las políticas de conservación, las que han priorizado en su lugar monumentos y estructuras imponentes.

Los barrios y conjuntos habitacionales de nuestras ciudades son testimonios fundamentales de los procesos urbanos y sociales de una ciudad, tanto por su arquitectura como por la historia de sus habitantes.

Desde nuestra labor como jóvenes profesionales formados en la región, nos ha preocupado la invisibilización de ciertos patrimonios que, sin contar con declaratorias oficiales, poseen un enorme valor social y cultural. Esto nos llevó a reflexionar sobre la necesidad de desarrollar iniciativas que permitan visibilizar y poner en valor estos espacios que han sido clave en la historia urbana y comunitaria de nuestras ciudades.

El análisis de las cifras patrimoniales a nivel regional revela una concentración significativa de inmuebles protegidos en la comuna de La Serena: un 51 % de los Monumentos Históricos Inmuebles (MHI) y un 76 % de los Inmuebles de Conservación Histórica (ICH). Como es de esperar, la tipología patrimonial predominante correspondía a la arquitectura religiosa ceremonial², dejando fuera espacios fundamentales en la configuración de la ciudad: barrios, pasajes y conjuntos habitacionales. Estos lugares, parte esencial del tejido urbano y la memoria colectiva, han sido relegados en las políticas de conservación.

En este contexto nació Relatos de Barrios, una iniciativa que situó en el centro de atención la voz de quienes han habitado estos espacios. En ausencia de estudios extensos sobre conjuntos habitacionales en la región de Coquimbo, se optó por la memoria oral como herramienta para reconstruir la historia de los barrios desde la experiencia de sus propios protagonistas.

El primer volumen de esta colección se centró en el Conjunto Habitacional Rengifo, en La Serena, recogiendo los relatos de familiares y ex trabajadores de la antigua fábrica de cerveza Floto y de la ex fábrica de la Compañía de Cervercerías Unidas-CCU. A partir de sus testimonios, se reveló el valor cultural, social y patrimonial de estos espacios residenciales.

El mismo enfoque se mantiene en Relatos de Barrios: Villa Covico, el segundo volumen de la iniciativa. A través de las voces de sus habitantes, es posible reconstruir experiencias que trascienden la materialidad de las construcciones. Sus narraciones dan cuenta de cómo un barrio nació y se desarrolló en torno a la actividad industrial, en este caso el ferrocarril, así también de las transformaciones urbanas que han redefinido el territorio y de las tensiones constantes entre la conservación patrimonial y la modernización de la ciudad.

La recopilación de testimonios permite visibilizar las prácticas cotidianas, los cambios en el uso del espacio y la percepción de los habitantes sobre la transformación del barrio ferroviario. En este contexto, la memoria oral se convierte en una herramienta clave para comprender la evolución de estos conjuntos habitacionales y la importancia que tienen en el imaginario colectivo.

A medida que Relatos de Barrios crece como colección, su propósito se fortalece: visibilizar, preservar y resignificar el patrimonio barrial de la Región de Coquimbo, poniendo en el centro las voces de aquellos que han construido, día a día, la identidad de estos espacios.

Equipo Relatos De Barrios

¹ Colina Hernández, Verónica. (2024). La política cultural y sus repercusiones en los derechos humanos laborales de las personas que se dedican a la cultura. *Derecho global. Estudios sobre derecho y justicia*, 9(27), 17-43

² Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio. (2019). *Atlas del Patrimonio Cultural y Natural: Primera compilación de información geoespacial*.



BARRIO FERROVIARIO

[Infraestructura nacional y comunidad local]



“...recuerda el viento salino y los silbidos lejanos de los trenes. Su voz abre el libro como si fuese una puerta entreabierto: “Recuerdo el olor a fierro, a aceite... y el ruido de los rieles vibrando. Era como si la tierra hablara”.

El ferrocarril en Chile, así como en muchos lugares del mundo, tuvo gran importancia histórica en su conformación como país. Entre otras cosas, fue fundamental para el desarrollo de la industria minera en el norte y para el control del territorio y la consolidación del Estado en el Sur.

Más de cuatro décadas después del comienzo de su declive —y habiendo dejado de funcionar en muchas zonas del país— aún persisten las huellas de sus trazados, puentes, tuneles, estaciones, maestranzas y otros vestigios de la red infraestructuras que vertebró el territorio nacional.

A lo largo del país han surgido agrupaciones dedicadas a poner en valor de los vestigios ferroviarios, desarrollando procesos de patrimonialización que han logrado que varias de estas infraestructuras estén reconocidas como patrimonio con protección oficial.

Destaca en este sentido el ramal Talca-Constitución, en el que toda la vía, incluyendo estaciones, paraderos, puentes, tornamesas y un tunel están incluidas en la declaración como monumento histórico decretada en el año 2007.

Pero el patrimonio ferroviario no es solo infraestructura. Es también la historia de quienes lo vivieron, de las comunidades que se formaron en torno a este sistema de transporte, del habitar cotidiano anclado a un territorio marcado por el paso de los trenes.

En el siglo XX, a medida que la Empresa de Ferrocarriles del Estado se desarrollaba, por todo el país surgieron barrios vinculados al funcionamiento del tren y a las comunidades de trabajadores ferroviarios.

Este es el caso de la Villa COVICO en Coquimbo, que comenzó su historia a mediados del siglo XX, junto con la construcción de la nueva estación y la maestranza del ferrocarril en el marco del Plan Serena, y que se consolidó en 1969 gracias al esfuerzo cooperativo de los trabajadores ferroviarios. A lo largo de las décadas, las viviendas de este barrio han sido testigos silenciosas de la vida de generaciones de trabajadores del ferrocarril, sus familias y vecinos que construyeron una identidad propia en torno a esta herencia industrial.

La Villa COVICO, como barrio ferroviario de Coquimbo, es un ejemplo de cómo la infraestructura ligada al transporte fue mucho más que un sistema de conexión territorial, fue también un tejido social que dio forma a comunidades cuya herencia perdura hasta hoy.

A partir de los relatos, este libro indaga sobre cómo la impronta ferroviaria ha modelado la vida social y cultural en la región y cómo estos barrios han sido testigos y protagonistas de esas mutaciones.

El libro se estructura en tres partes. En la primera se contextualiza el desarrollo del ferrocarril en Coquimbo y el Norte Chico a través de narraciones contenidos en documentos históricos y relatos de los habitantes de la Villa COVICO.

La segunda parte se concentra en el barrio, presentando su arquitectura y su historia a través de las historias de vida de sus habitantes.

La tercera parte se estructura como un álbum familiar. Por medio de fotografías históricas y actuales de los espacios del barrio, las viviendas, sus habitantes y objetos cotidianos se construye un relato visual comunitario que trasciende generaciones. Se presentan registros fotográficos y documentales obtenidos de los habitantes del barrio, fotografías de los vecinos que aportaron con sus relatos a la construcción de este libro y, finalmente, fotografías del panorama actual del barrio.

Los resultados del trabajo contenido en este libro aportan a documentar la historia de los enclaves ferroviarios, así como también contribuyen a su puesta en valor, promoviendo su difusión y reconociendo la experiencia de quienes los han habitado.

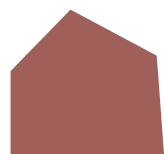


NARRATIVAS DEL PATRIMONIO FERROVIARIO

CARTOGRAFÍAS DE VIAJE
[Breve reseña del ferrocarril en Chile]

RED LONGITUDINAL NORTE
[Una vida entre rieles y memorias -
Sr. Carlos Jorquera]

DECLIVE Y TRANSFORMACIÓN
[Narrativas contemporáneas del Patrimonio Ferroviario]



CARTOGRAFÍAS DE VIAJE

[Breve reseña del Ferrocarril en Chile]

*lo único que debe hacer a continuación
es trasladarse con sus maletas
por el interior del tren
hasta llegar al primer carro
una vez realizada esta operación
el viajero puede proceder a abandonar
el tren instantáneo
que ha permanecido inmóvil
durante todo el trayecto*

Observación: este tipo de tren (directo) sirve sólo para viajes de ida.

Nicanor Parra - Hojas de Parra (1985)³

³ «Poetas Participantes Encuentro ChilePoesía»,
accedido 19 de enero de 2025, [https://
portaluchile.uchile.cl/cultura/chilepoesia/
parrapoema2.html](https://portaluchile.uchile.cl/cultura/chilepoesia/parrapoema2.html).

Imaginemos una locomotora avanzando entre valles y montañas, conectando estrellas al norte y los bosques al sur, llevando consigo toneladas carga y pasajeros. así como también el sueño de conectar un país fragmentado por su geografía. Esta imagen, que para muchos representaba progreso y esperanza, definió una época de modernidad en Chile.

El ferrocarril surgió como respuesta a las necesidades de transporte de minerales en las regiones del norte, particularmente en el desierto de Atacama, uno de los focos de industrialización de mediados del siglo XIX. En 1851 se inauguró la primera línea férrea que unía el puerto de Caldera con la ciudad de Copiapó. Diseñado inicialmente para facilitar el transporte de minerales desde las minas del interior hacia los puertos, marcó el inicio de un período de rápida expansión ferroviaria. Este primer tramo de 81 kilómetros representó un avance tecnológico significativo y posicionó a Chile como uno de los primeros países en Sudamérica en contar con ferrocarriles⁴.

Al pasar de pocos años las líneas férreas se habían extendido por gran parte del territorio de Chile, superando por medio de puentes y túneles las barreras naturales de la compleja geografía del país. El tren fue muy importante en la urbanización de la región de la Araucanía y para conectar la región de Los Lagos con las zona central y norte de Chile, aportando la interconexión de un país en proceso de conformación⁵.

En el norte del país el sistema ferroviario creció en paralelo con la economía minera, especialmente durante el auge del salitre. Un ejemplo destacado de este impacto fue el desarrollo del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB), que facilitó el transporte de salitre desde las oficinas salitreras del desierto hasta los puertos, impulsando tanto las exportaciones como el crecimiento de ciudades vinculadas a esta actividad, como Antofagasta e Iquique.

Las compañías salitreras desarrollaron redes ferroviarias privadas para transportar este recurso, vital para la economía nacional e internacional, varias de las cuales se integraron a la Red Nacional, consolidando el Ferrocarril Longitudinal Norte.

⁴ Guajardo Soto, G. (2024). El poder infraestructural del ferrocarril en Chile: una mirada histórica. Revista Planeo, (55). <https://doi.org/10.7764/plan.055.127>



Fotografía de Mauro C. Salida desde Chañaral de tren FERRONOR cargado con productos para la minería, con destino Llanta en la ciudad de Diego de Almagro. Extraída de: <https://www.railpictures.net/>

HITOS DEL FERROCARRIL EN CHILE⁶

1851

Inauguración del primer ferrocarril entre Caldera y Copiapó.

1873

Inicio de la construcción de líneas salitreras en el norte.

1888

Inicio de la planificación de la Red Longitudinal.

1913

Compleción de la Red Longitudinal Norte.

1924

Electrificación del ferrocarril Valparaíso-Santiago.

1950-60

Modernización con locomotoras diésel.

1980s

Declive del sistema ferroviario por la competencia del transporte automotor.

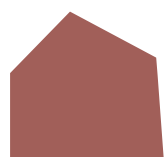
2000

Renacimiento del interés por los trenes en proyectos urbanos.

2022

Plan estratégico “Trenes para Chile”, impulsado por el Presidente Gabriel Boric Font.

⁶ «El ferrocarril en Chile y el cruce de vías de la memoria histórica y poética», E Mostrador, 8 de diciembre de 2022, <https://www.elmostrador.cl/cultura/2022/12/08/el-ferrocarril-en-chile-y-el-cruce-de-vias-de-la-memoria-historica-y-poetica/>.



LA RED LONGITUDINAL NORTE

[Una vida entre rieles y memorias -
Sr. Carlos Jorquera]

⁷ Ian Thomson, Red Norte: la historia de los ferrocarriles del norte chileno (Santiago: Comisión de Ferrocarriles, Instituto de Ingenieros de Chile, 2003).

⁸ «Metropolitan formation from fragmentation. The conurbation process of Greater La Serena». Urbano (Concepción) 23, n.o 41 (mayo de 2020): 58-83. <https://doi.org/10.22320/07183607.2020.23.41.04>.

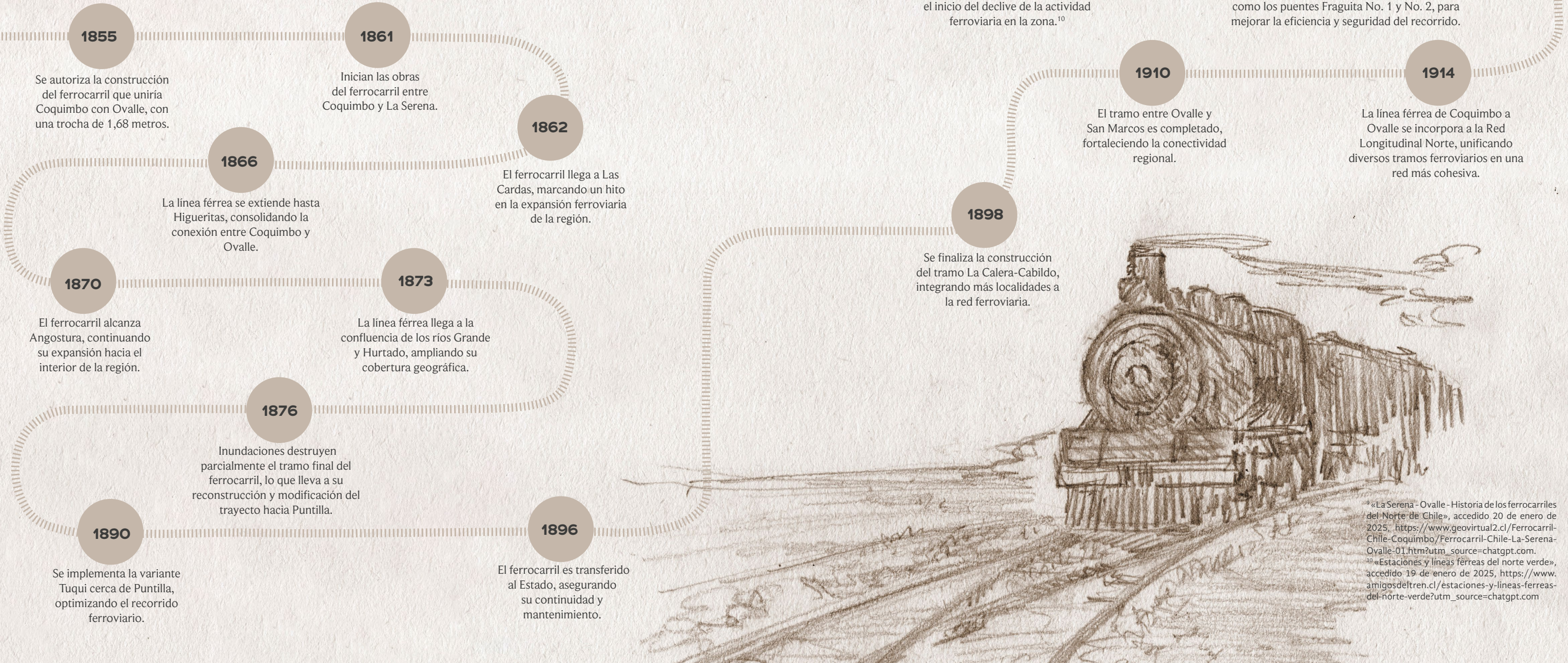
La Red Longitudinal Norte fue concebida como parte de un proyecto más amplio de infraestructura nacional que pretendía integrar el país desde Arica en el extremo norte hasta Puerto Montt en el sur. Este esfuerzo nunca se concretó del todo, lográndose llegar a Iquique por el norte a inicios del siglo XX ⁷. La compleja geografía del país y los problemas económicos, sociales y políticos dificultaron la consolidación de la red ferroviaria.

El Tren Longino o ‘Longi’, como se solía conocer, comunicó durante décadas el centro del país con toda la zona norte de Chile, cubriendo el tramo La Calera - Iquique. Fue crucial para el desarrollo del país, especialmente antes de la construcción de la Carretera Panamerica a mediados del siglo XX que posibilitó el desarrollo del transporte por camiones y buses; y antes de que la industria aeronáutica se desarrollara.

En la consolidación del Tren Longino, la Región de Coquimbo fue relevante como nudo logístico entre el norte y el sur, a través de sus principales estaciones —La Serena y Coquimbo.

Las estaciones pequeñas, por su parte, jugaron un rol transformador de la ocupación territorial de la región de Coquimbo, incidiendo en el crecimiento de los poblados existentes y en el surgimiento de nuevos asentamientos en el espacio rural. Esto implicó cambios culturales debido al aumento de las relaciones entre las ciudades y los entornos rurales. El tren se tranformó en un agente urbanizador del territorio, tanto por las innovaciones tecnológicas, como por el aumento del comercio y el intercambio social.⁸

LÍNEA DE TIEMPO DE LA RED LONGITUDINAL NORTE Y ESTACIONES EN LA REGIÓN DE COQUIMBO⁹



⁹ «La Serena - Ovalle - Historia de los ferrocarriles del Norte de Chile», accedido 20 de enero de 2025, https://www.geovirtual2.cl/Ferrocarril-Chile-Coquimbo/Ferrocarril-Chile-La-Serena-Ovalle-01.htm?utm_source=chatgpt.com.

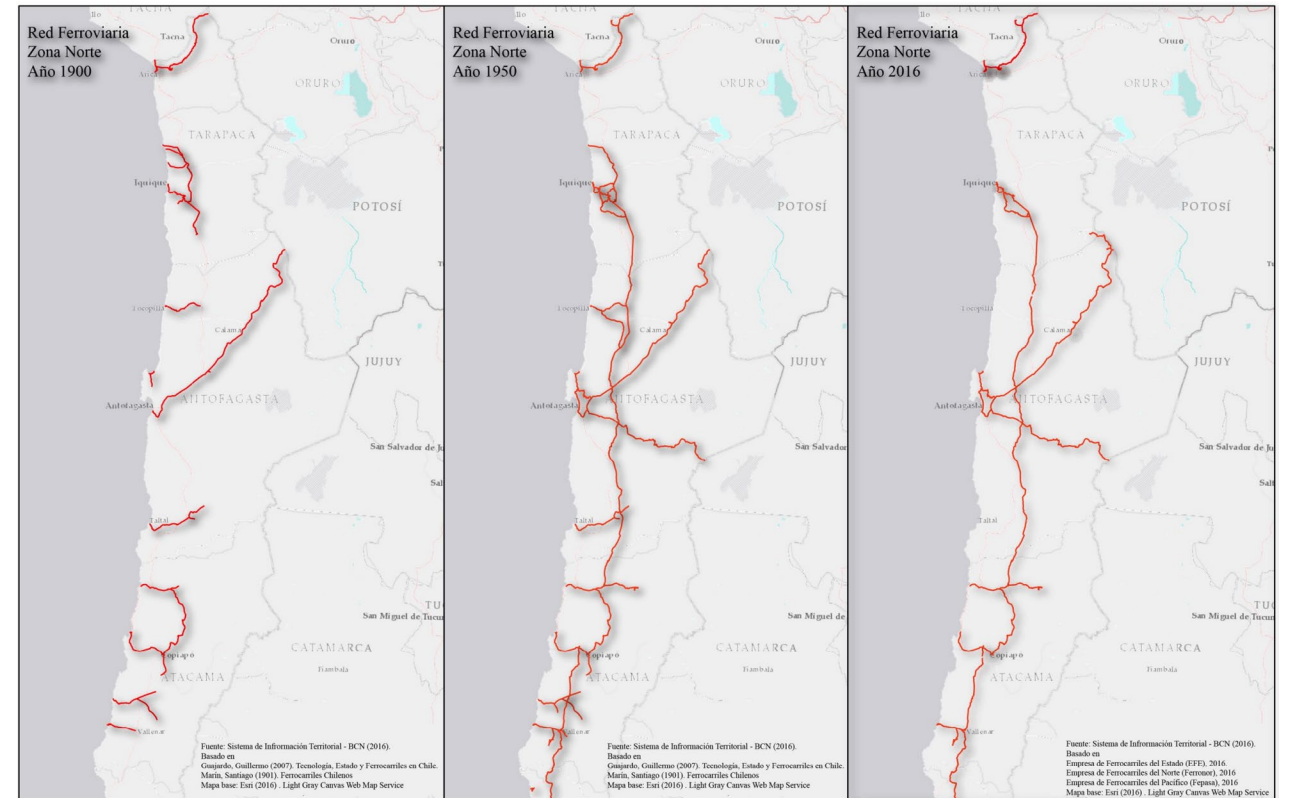
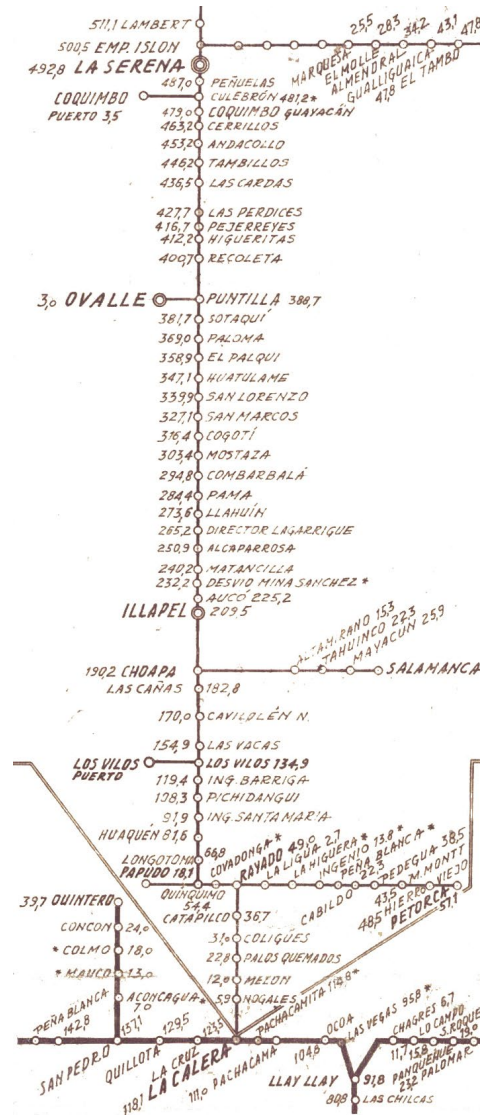
¹⁰ «Estaciones y líneas férreas del norte verde», accedido 19 de enero de 2025, https://www.amigosdeltren.cl/estaciones-y-lineas-ferreas-del-norte-verde?utm_source=chatgpt.com

El ferrocarril adquirió una dimensión simbólica como un medio para superar el aislamiento geográfico, acercar a las comunidades e integrar al país. El tren sintonizó muy bien con las ideas de progreso y desarrollo que orientaron las políticas estatales en gran parte del siglo XX.

Las particularidades geográficas del país —una gran extensión longitudinal, estrechez transversal con una topografía accidentada y gran diversidad de geografías y climas— llevaron a una configuración de la red ferroviaria como espina de pescado, con un único eje central norte-sur y ramales en dirección oriente-poniente, a lo largo de los valles transversales.

El trayecto de Santiago al norte implicaba forzosamente un cambio de tren en La Calera debido a la diferencia de trocha entre la red norte y la red central del ferrocarril, pero también eran habitual tener que realizar otros cambios de tren más adelante. El recorrido cruzaba el valle de Petorca —donde había un ramal que conectaba Petorca con Papudo—; y el valle del Choapa —cuyo ramal alcanza Salamanca— para llegar a Illapel, ciudad donde se solía pasar la noche. Desde Illapel el ferrocarril se dirigía a Combarbalá cruzando el túnel del Espino a una altura de 1.481 metros sobre el nivel del mar. Desde el valle de Combarbalá el trazado se dirigía al valle del Limarí al que accedía por Cogotí hasta el actual embalse La Paloma, desde donde nacía un pequeño ramal hacia la cordillera. Siguiendo el valle se alcanzaba la ciudad de Ovalle, otro lugar de hospedaje habitual. Desde el valle del Limarí el trazado se dirigía al norte con destino a la ciudad de Coquimbo, atravesando la cuesta Las Cardas y Pan de Azúcar. Desde Coquimbo el tren llegaba a La Serena, atravesando la primera terraza de la bahía. Una estación al norte de La Serena nacía el ramal del valle de Elqui, mientras el trazado longitudinal continuaba su recorrido hacia Atacama.

Mientras las líneas ferroviarias marcaron rutas que le dieron forma a Chile, conectando el norte salitrero, el centro agrícola y el sur forestal; los trenes y sus estaciones se convirtieron en espacios de encuentro y dinamización social. Estas vivencias han quedado registradas en forma de relatos de viajeros que nos permiten reconstruir el pasado ferroviario de nuestra región.



Red Ferroviaria Zona Norte años 1900, 1950 y 2016

Un relato de autor desconocido publicado en 1911 por el periodico «El Tamaya»¹¹, nos transmite la importancia del paisaje para los viajeros en el tren — *los boy scouts sólo parecían preocupados por la perspectiva del paisaje que atravesábamos y que tan linda vista ofrecía*— que establecían relaciones de proximidad y familiaridad con el entorno rural — *desde la hacienda La Torre, que produce alfalfa, vamos repechando los cerros, las faldas cortas y terraplenes laboriosos por la quebrada de Las Mulas [...] la agricultura se manifestaba hasta en los bordes de la línea férrea. La venta de frutas, flores y legumbres indica la feracidad de la tierra y la laboriosidad de sus pobladores*—.

¹¹ Fuentes Campos, Jorge, Héctor Leonardo Fuentes, Enrique Gutierrez Fonfach, y Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. Recuerdos del tren Longino: entre valles, cerros y mar. Coquimbo: s.n., 2012.

En el norte de Chile, a lo largo de la historia, la población del norte del país ha experimentado importantes flujos migratorios, vinculados especialmente con los ciclos de la minería. Estos viajes tenían un alto grado de incertidumbre, con alta dependencia de la navegación para poder alcanzar las ciudades del desierto. Con la implementación del ferrocarril, los viajes se hicieron más confiables y cotidianos. Pero el tren era lento y detenía su trayecto en las ciudades más importantes, en las que los viajeros debían pernoctar, como lo relatan Sergio Pizarro y Juan Walker Martínez en el diario el Mercurio¹² en 1913 —*Por la margen del río del mismo nombre llegamos a Illapel [...] en el que figuran tres buenos hoteles, en uno de los cuales El Chile, tocó alojar a nuestros viajeros quedando muy complacidos de su servicio. El tren llegó a Illapel a las 9 y media de la noche y partió de Illapel para Coquimbo a las 7.15 am.*—. Por otro lado, las pendientes obligaban el uso de cremallera en las cuestras más complejas, ralentizando más el recorrido —*en esta parte se vuelve a usar la cremallera, por las fuertes gradientes que deben vencerse [...] por esas causas de la marcha del tren ordinariamente de 40 km. por hora, no excede de diez*— explican los autores.

La infraestructura ferroviaria respondía a una coreografía milimétrica: terraplenes, escarpes, túneles, algunos de ellos en curva y diversos puentes.

Los más singulares eran los puentes de Cogotí, a los que llamaban ‘los asesinos’, por la cercanía temeraria de sus pilastras con la vía. Se decía que quien osara asomar la cabeza o un brazo, lo perdería en el acto. Diversas historias de accidentes y advertencias se repetían como un mantra.

El recorrido desde Santiago a La Serena era excesivamente largo —*30 horas de viaje y tres días efectivos para un recorrido de 596 kilómetros*— según relataba el ingeniero Santiago Marín Vicuña en 1914. Esto era muy ineficiente comparado con el sistema ferroviario del sur —*se podría hacer en 20 horas, o sea a un andar medio de 30 kilómetros por hora y que, como lo he dicho, se hace corrientemente en 12 y 16 horas en la red central*— concluye el ingeniero¹³.

ITINERARIO VIAJE

-Lunes-

Santiago: 8:00 hrs
La Calera: 10:30 hrs
Cabildo: 13:00 hrs
Limáhuida: 20:00 hrs
Illapel: 21:30 hrs

-Martes-

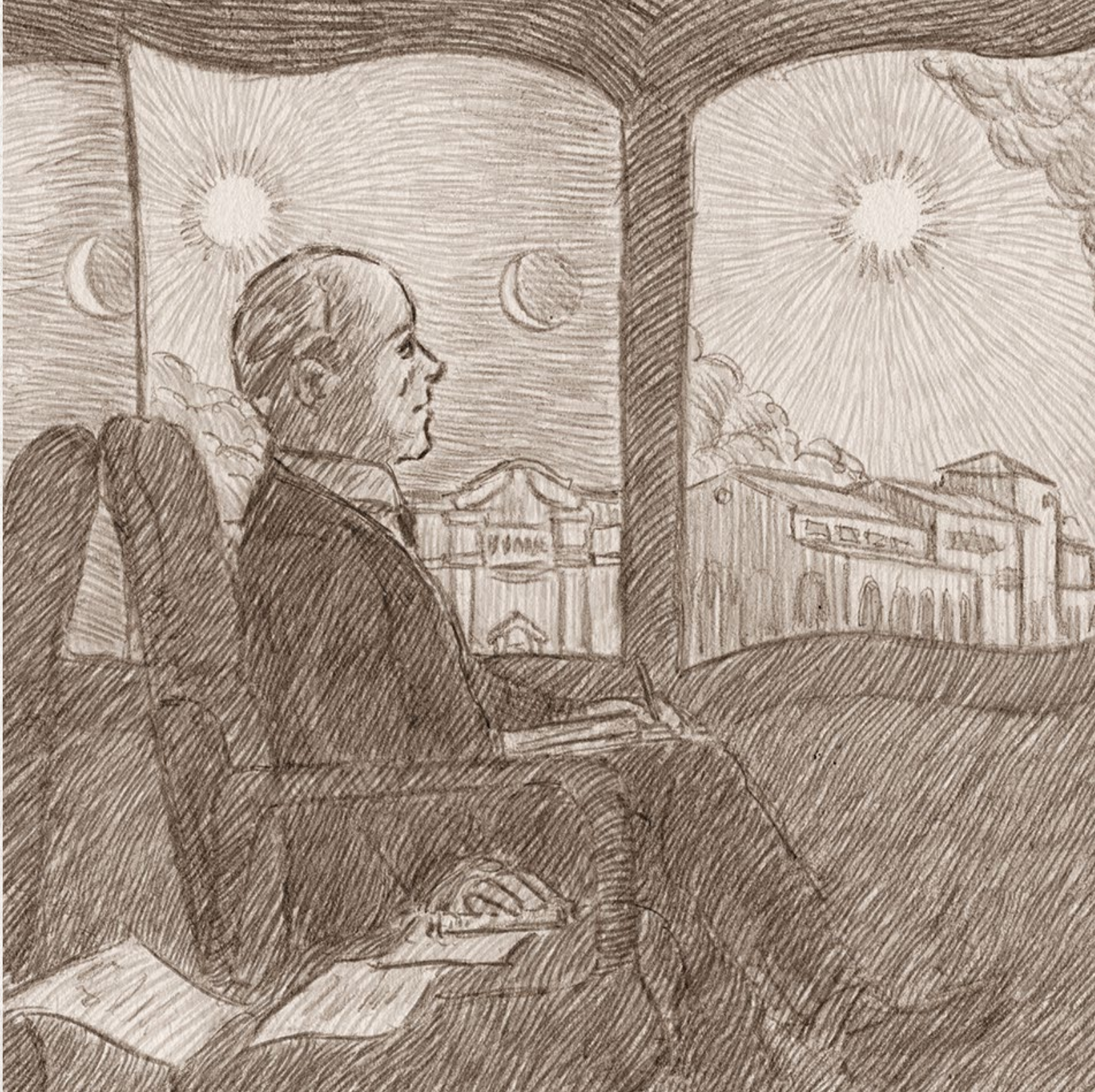
Illapel: 8:30 hrs
San Marcos: 15:00 hrs
Ovalle: 18:30 hrs

-Miércoles-

Ovalle: 10:30 hrs
La Serena: 16:30 hrs

¹² Fuentes, Héctor Leonardo, Enrique Gutierrez Fonfach, Claudia Rapanague Sepúlveda, Jorge Fuentes Campos, y Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. Recuerdos del tren Longino: entre la pampa y el desierto. Antofagasta: Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes, Región de Antofagasta, 2013.

¹³ «Marín Vicuña, Santiago, 1871-1936 - Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile». Accedido 20 de enero de 2025. <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-propertyvalue-129082.html>.

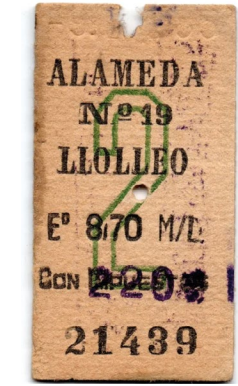


Los viajes en tren, más allá del tiempo invertido, se tranformaban en una cartografía en movimiento, un paisaje que se experimentaba a través del vaivén de los vagones y las historias que cada pasajero arrastraba consigo. Si bien el viaje era pesado y lento, no por eso debía ser desagradable, especialmente si se viajaba en primera clase —*ya al tomar el Longi en La Calera, el jefe del coche comedor nos ofrecía un buen pisco sour y empanadas, como saludo de la casa*— relataba el abogado Jorge W. a fines de la decada de 1920, quien detallaba entusiasta: —*en la primera noche, todos en el coche dormitorio éramos amigos, habíamos abierto una cuenta corriente en el comedor y entonábamos aquellos cánticos generalmente no muy ‘santos’*—.

Las ciudades de La Serena y Coquimbo han sido dos centros de servicios educativos de referencia para la región de Coquimbo. La Escuela Normal, la Escuela de Minas, diversos liceos y las universidades que se fueron creando en las dos ciudades fueron atrayendo gran cantidad de jóvenes de localidades de la región que se hospedaban en los internados y residenciales de ambas ciudades. Gracias al tren podían viajar cada fin de semana de regreso a sus hogares —*La gran mayoría de los pasajeros de mi época eran estudiantes que iban a Vicuña o Rivadavia a pasear y divertirse y otros que volvían a su casa al valle por el fin de semana. En cada parada se bajaban los estudiantes, a muchos de los cuales esperaban sus padres o algún amor que esperaba que ese día llegara con ansias*— recuerda de sus años en la universidad el ingeniero agrónomo René Ramírez.

A estos trenes, que salían los viernes y regresaban los domingos, se les denominó el ‘Tren Lolero’ debido a la gran cantidad de estudiantes que lo utilizaban —*era una especie de tren de la alegría [...] no les importaba viajar en un ferrocarril de vagones desteñidos, que andaba muy lento, con asientos duros como piedra y unos servicios higiénicos que no eran los ideales. Estos muchachos aprovechaban estos viajes de ida y vuelta para compartir con sus amigos, conocer gente*— relata el periodista Lincoyán Rojas.

En este sentido, el tren era para muchos jóvenes, un espacio social que generaba un sentido de comunidad y pertenencia —*preparábamos y compartíamos sándwiches con lo que fuera: tomate, lechuga o un huevo duro. El ensordecedor traqueteo del tren era siempre aplacado por el canto, la conversación a gritos y nuestras risas*— recuerda Luis Barrios, usuario habitual del tren Lolero y quien relata: —*éramos siempre los mismos, y en cada vagón nos enterábamos*



de las movidas para divertirnos en ese fin de semana [...] una que otra fiesta de cumpleaños en alguna casa familiar; por supuesto, todos los pasajeros estaban invitados.

Los recuerdos de quienes viajaron en el tren Longitudinal Norte y en sus ramales permanecen en el tiempo, simbolicamente en las huellas materiales de la infraestructura ferroviaria y vívidamente en los relatos que han quedado registrados como parte de su historia. Estos nos siguen recordando que el ferrocarril no era solo un medio de transporte, sino un espacio de convivencia y experiencias compartidas.

El tren más que un simple medio de transporte, representó una etapa de la vida nacional, un símbolo de juventud y desarrollo; y, más profundamente, de una forma de habitar el territorio que ha desaparecido con el tiempo.



CARLOS JORQUERA

81 AÑOS

UNA VIDA ENTRE RIELES Y MEMORIAS

Con 81 años, Carlos Jorquera recuerda su trayectoria en Ferrocarriles del Estado como un extenso recorrido lleno de cambios y aprendizajes. Durante 37 años trabajó en diversas áreas: comenzó en una oficina técnica de la maestranza, luego pasó a la sección de operaciones y transporte, donde finalmente culminó su carrera. —*Es mucha cosa, tantas funciones que ya no tengo memoria para acordarme de todo*— comenta.

En julio de 1986 llegó con su familia a la villa ferroviaria. Para entonces, ya trabajaba en la sección de operaciones, unidad responsable de la carga de trenes. La relación de Carlos con el mundo ferroviario comenzó desde su infancia en Baquedano, donde el tren era el eje central de la vida cotidiana. —*Todo giraba alrededor del ferrocarril. Nos íbamos a meter a la maestranza, veíamos llegar los trenes con pasajeros [...] esa fue mi primera relación con este mundo*— recuerda. Su padre fue ferroviario del Ferrocarril Antofagasta-Bolivia, al igual que dos de sus hermanos. —*Cuando se me dio la oportunidad de trabajar en Ferrocarriles del Estado, la tomé sin dudar*—.

La comunidad ferroviaria de la villa estaba conformada por trabajadores con responsabilidades operativas. Estas casas eran destinadas especialmente para personal de transporte y operaciones, quienes debían estar disponibles en todo momento. —*Estas ocho casas tenían teléfonos directos de la empresa porque teníamos que estar listos ante cualquier incidente, un desriel o un problema técnico*—.

La vida en el barrio era tranquila y de gran camaradería —*Ya conocía a la mayoría antes de llegar. Había trabajado con ellos, así que la relación fluyó naturalmente*— recuerda. Las celebraciones también formaban parte de la vida comunitaria: fiestas patrias con actos en la calle y ramadas organizadas por la empresa, especialmente mientras Ferrocarriles del Estado aún existía como tal —*La empresa ponía los medios para que todo funcionara. Después del '97, cuando pasó a manos privadas, eso cambió*—.

Vivir junto a la estación y al edificio administrativo tenía su lado práctico, pero también cargado de sentido —*Uno se acostumbraba rápido al ruido del tren, al punto de ya no notarlo. El tren del Romeral pasaba constantemente con mineral de hierro, pero ya ni se sentía*—. Con el tiempo, la estación, antes llena de trabajadores, comenzó a vaciarse. —*Duele ver esos edificios vacíos, sabiendo que antes estaban llenos de vida ferroviaria*—.

Las casas, de construcción sólida en hormigón armado, han resistido el paso del tiempo, aunque algunas modificaciones fueron necesarias. —*Levantamos murallas, cerramos patios. Antes no se necesitaba, ahora hay que cuidarse más*—. Además de adaptar su vivienda, Carlos fue testigo de los cambios logísticos que implicaba el paso del tren del sur al norte. —*Había que cambiar los bogies, porque las trochas eran distintas. En Calera se hacía todo un operativo para adaptarlos*—.

El legado familiar ferroviario se prolonga en su historia personal. —*Mi padre trabajó como conductor en el tren de Antofagasta-Bolivia. Nosotros íbamos a esperarlo, a recibir sus maletas, el lonchero [...] Era una fiesta cada vez que volvía del norte*—. En su juventud, también formó parte del Coquimbo Unido, un aspecto que lo conectó con muchos otros ferroviarios de la villa, donde no solo compartían el trabajo, sino también la pasión por el deporte.

Hoy, Carlos mira con nostalgia lo que fue la maestranza. —*Era la instalación más grande que había. Una maravilla en su época. Hoy todo está vendido para viviendas. Para construir algo así de nuevo, no alcanzaría la plata*—. Cree firmemente que debería existir un museo o un espacio de memoria que diera cuenta de lo que significó el ferrocarril para la región. —*Que las nuevas generaciones puedan ver lo que fue esto. Un tren de pasajeros, un paseo, algo que les permita conocer nuestra historia*—.

La vida de Carlos Jorquera ha estado completamente vinculada al tren. Desde sus juegos de niñez en la maestranza de Baquedano, hasta sus últimos días laborales en operaciones, el ferrocarril ha sido el eje que ha articulado su memoria, su hogar y su identidad.



“Entré a trabajar ahí, y jubilé en ferrocarriles. Terminar mi vida laboral en el mismo lugar donde todo comenzó, eso para mí tiene un valor incalculable”.

CARLOS JORQUERA

81 AÑOS

UNA VIDA ENTRE RIELES Y MEMORIAS



DECLIVE Y TRANSFORMACIÓN

[Narrativas contemporáneas del Patrimonio Ferroviario]

¹⁴ «“La destrucción de los Ferrocarriles del Estado plantas y materiales”, de José Ángel Cuevas (Chile, 1944)», accedido 19 de enero de 2025, <https://franciscocenamor.blogspot.com/2012/06/poema-del-dia-la-destruccion-de-los.html>.

*No compraron repuestos, coronas, cremalleras
ni resortes puros.
Clavos que se paraban solos en los durmientes, cadenas y
hierbas del campo.
Un gran grupo de embobinadores CCP
fue despedido a golpes
y los soldados de la Maestranza 2
brillaban por su ausencia las estaciones abandonadas.
El silencio total.
Ya no pasa sino apenas la locomotora 712 ó 713 de madrugada,
nada más.
¿Por qué destruyeron Ferrocarriles del Estado
si la Electricidad Nacional los alimentaba
y corrían por sus líneas 20 vagones llenos como estrellas
en la noche?
¿Por qué se detuvo la circulación de los ramales
Perquenco / Maule / Constitución y Villarrica?
El tren a Iquique el tren minero durante 6 días y 6 noches
Por la Gran Noche del Desierto poblado de fantasmas.*

“La destrucción de los Ferrocarriles del Estado plantas y materiales”
José Ángel Cuevas (Chile, 1944)¹⁴

Octubre 5, 1987

LA FRATERNIDAD

Pág. 17

ENSEÑANZA PROFESIONAL

Potentes Locomotoras en Servicio en los Ferrocarriles del Estado de Chile

Las fábricas Henschel contruyeron diez locomotoras pesadas 4-8-4, con ténderes de 4 ejes, destinadas al servicio rápido en las líneas de trocha ancha de los Ferrocarriles del Estado de Chile, y la fábrica Esslingen y la de locomotoras Fried, Krupp A. G., de Eten, construyeron 10 y 5 locomotoras, respectivamente, para trenes de carga, 2-8-2, con destino a esa misma empresa.

Se trata de locomotoras más potentes que las actualmente en servicio en los ferrocarriles argentinos, como lo demuestran las características que a continuación se dan a conocer:

Disposición de los ejes	2-8-2	4-8-4
Trocha	1676 mm.	1676 mm.
Carga máxima por eje	20,5 Tis.	20,5 Tis.
Diámetro de los cilindros	620 mm.	620 mm.
Carrera del émbolo	711 mm.	711 mm.
Diámetro ruedas motrices	1422 mm.	1676 mm.
Diámetro ruedas libres	870/1067 mm.	870 mm.
Base rígida	4725 mm.	5340 mm.
Base total	10550 mm.	12910 mm.
Presión de la caldera	15 Kg/cm²	17 Kg/cm²
Superficie de la parrilla	5,2 m²	6,5 m²
Superficie de calefacción	259,5 m²	324,5 m²
Superficie del sobrecalentador	97,4 m²	119,5 m²
Peso adherente	81,0 Tis.	81,0 Tis.
Peso en vacío	101,0 Tis.	121 Tis.
Peso en servicio	113 Tis.	135 Tis.
TENDER:		
Provisión de agua	34,0 m³	30,0 m³
Provisión de carbón	8,0 m³	8,0 m³
Peso en vacío	82 Tis.	33 Tis.
Peso en servicio	74 Tis.	71 Tis.
Base total locomotora y ténder	19750 mm.	22110 mm.
Esfuerzo de tracción (0,85 p)	23500 Kgs.	24500 Kgs.
Velocidad máxima	80 Km/h.	110 Km/h.
Radio mínimo de las curvas	180 m.	180 m.

Durante la segunda mitad del siglo XX, el auge del transporte automotor y la construcción de carreteras pavimentadas debilitó la competitividad del ferrocarril. Para 1960, la extensión de la red vial pavimentada en Chile alcanzaba los 15,000 kilómetros, en contraste con los 6,000 kilómetros de vías férreas en operación, lo que evidenció un desplazamiento hacia el transporte automotor.

¹⁵ Circles Robinson, «El ferrocarril en Chile en la memoria histórica y poética», Havana Times en Espanol, 13 de diciembre de 2022, <https://havanatimesenespanol.org/opinion/el-ferrocarril-en-chile-en-la-memoria-historica-y-poetica/>.



La dieselización y electrificación introducidas en las décadas de 1950 y 1960 modernizaron parte de la infraestructura, pero no lograron revertir la disminución de su relevancia económica y social.

En la década de 1970 entraría en una irreversible decadencia que sólo anunció su posterior desaparición. Se vió perjudicado, primero, por la falta de inversión estatal permanente para mantener en un buen estándar el servicio de transporte; y, segundo, por la mejora sustancial de la infraestructura que masificó el transporte de camiones y buses¹⁵.

A partir de los años 80, muchas líneas fueron cerradas o privatizadas, y los servicios de pasajeros en ramales rurales fueron descontinuados. Dentro de la cultura popular, la canción “Tren al sur”, primer sencillo del álbum Corazones del grupo chileno Los Prisioneros, se convirtió en una de las canciones más exitosas y memorables del grupo en Hispanoamérica. La frase «Y no me digas pobre por ir viajando así» del estribillo hace referencia al uso del tren como medio de transporte de las clases populares al ser más económico que los buses, esto en un contexto de decadencia de la Empresa de Ferrocarriles del Estado durante la década de 1980 y el progresivo deterioro de su red general en beneficio de los empresarios de buses.

En la actualidad, el patrimonio ferroviario es visto como un legado cultural que permite reflexionar sobre la historia económica y social de Chile. Un ejemplo contemporáneo es la rehabilitación del tren Santiago-Chillán, que combina infraestructura moderna con el rescate del valor histórico de las estaciones originales, promoviendo el turismo patrimonial y el transporte sostenible.

Las estaciones abandonadas y las vías en desuso son testigos de una era de oro, pero también plantean preguntas sobre el uso sostenible del territorio y la memoria colectiva.

HÉCTOR EUSTAQUIO CABEZAS VARGAS

85 AÑOS

OFICIO Y COMUNIDAD EN TIEMPOS DE FERROCARRIL

A sus 85 años, Héctor Eustaquio Cabezas Vargas revive con nostalgia su paso por Ferrocarriles del Estado. Su historia es la de muchos trabajadores ferroviarios que, con esfuerzo y dedicación, contribuyeron a la operación y mantenimiento de los trenes que dieron vida a la región. *—Llegué a Coquimbo desde Ovalle en tiempos de grandes cambios. El país se preparaba para recibir el Mundial del 62, y la ciudad estaba llena de movimiento y expectativas—*, recuerda. Pero más allá del fútbol, su vida pronto giró en torno a la mecánica ferroviaria.

Trabajó como tornero durante 15 años, entre 1960 y 1975, desempeñándose en la maestranza de Ferrocarriles del Estado, donde su labor consistía en retornear las ruedas de locomotoras

y carros en los talleres. *—Era un trabajo preciso y fundamental, porque las ruedas, con el uso constante, se adelgazaban y había que tornearlas nuevamente para que siguieran funcionando correctamente—*. La fundición, el torno y la maquinaria pesada formaban parte de su día a día en un entorno donde el ruido del metal y el esfuerzo humano construían el paisaje ferroviario de la época.

Con el tiempo, la comunidad ferroviaria comenzó a organizarse en torno a un sueño compartido: la construcción de un barrio propio. Así nació la cooperativa ferroviaria, con la que adquirieron terrenos y, tras cinco años de esfuerzo, lograron construir 154 viviendas, que finalmente fueron entregadas en 1969 *—No recuerdo si fue en abril, mayo o junio, pero ese año comenzó una nueva etapa para nosotros—* relata. La Villa Covico no era solo un conjunto habitacional, sino una comunidad arraigada en la vida ferroviaria.

Las celebraciones comunitarias eran parte fundamental del barrio *—Para las fiestas patrias, sacábamos las mesas a la calle y celebrábamos juntos. En fin de año, organizábamos fiestas por turnos en distintas casas. Era una vida de comunidad, donde todos nos conocíamos y nos apoyábamos—* cuenta. Sin embargo, con el tiempo, el barrio cambió. *—El tiempo mata [...] muchos de los nuestros se fueron, llegaron nuevas personas, y el tejido social se fue diluyendo—* comenta con cierta nostalgia.

El cierre de Ferrocarriles del Estado marcó un antes y un después en la comunidad. Aunque Héctor ya se había retirado cuando ocurrió, recuerda el impacto en sus compañeros. *—Muchos quedaron nerviosos, sin saber qué iba a pasar. Finalmente, la empresa cerró y algunos fueron trasladados, mientras que otros intentaron salir adelante con negocios propios—*.



La comunidad ferroviaria se fue desarticulando poco a poco, y con ello, se perdió parte de la identidad del barrio. —*Antes, este sector tenía un carácter netamente ferroviario. Con los años, las casas cambiaron de dueños, y muchos de los hijos de ferroviarios decidieron no quedarse*— explica.

Además de la pérdida humana y social, se perdió patrimonio tangible —*La locomotora que Ferrocarriles nos donó estuvo por años en Plaza España, pero un día desapareció sin explicaciones. Nos dijeron que la empresa se la llevó, pero esa máquina era parte de nuestra historia*—. Solo después de una intensa movilización de la comunidad y del grupo Hijos de la Covico, se logró rastrearla y recuperarla. Hoy, la locomotora se encuentra reinstalada en la entrada del barrio, como un símbolo de resistencia y memoria. —*Allí, junto a la máquina, quedaremos registrados todos los que formamos parte de esta cooperativa, los 4 socios originales*— menciona con orgullo.

El futuro del barrio es incierto, y el desinterés de las nuevas generaciones por la historia ferroviaria es evidente. —*Mis propios hijos no están ni ahí con esta zona*— comenta. —*A pesar de haber crecido aquí, han seguido otros caminos y no muestran el mismo interés por lo que fue su infancia*—. La relación con los vecinos también ha cambiado —*Antes, la comunidad era unida, pero con el tiempo perdimos contacto y llegaron nuevas generaciones con dinámicas distintas*—.

Para Héctor, la preservación de la historia ferroviaria es un desafío constante. —*Siempre hemos tratado de cuidar los edificios y espacios históricos, pero no faltan los grafiteros ni quienes ven en estos lugares solo un terreno más para construir*—. La comunidad ha intentado obtener la cesión de un espacio dentro del edificio ferroviario para uso comunitario, pero las gestiones han sido difíciles. —*Queríamos un lugar para el centro de madres, el club del adulto mayor y los Hijos de la Covico, pero nos dieron solo promesas. Ahora dicen que van a demoler el edificio para hacer algo de altura*—.

Cuando se le pregunta qué mensaje le gustaría dejar sobre la historia ferroviaria, su respuesta es clara:

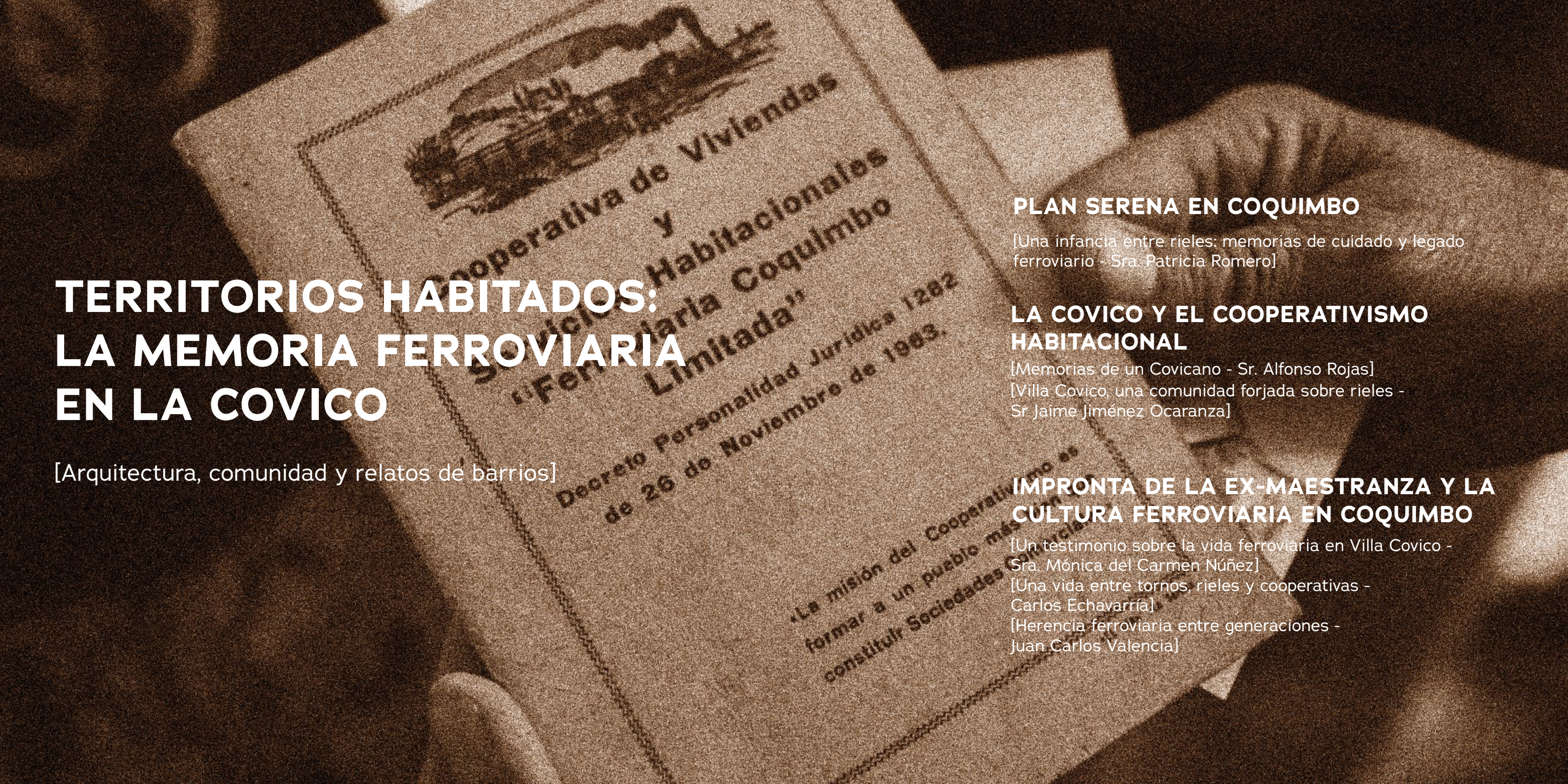


“Ferrocarriles fue mi escuela. Aprendí un oficio que me permitió desarrollarme, crecer y formar una familia. Me gustaría que la historia del barrio no se pierda, que quienes vengan después entiendan que aquí hubo una comunidad forjada en el esfuerzo y el trabajo ferroviario. Nos dieron las casas y nos dejaron solos, pero aún seguimos aquí, tratando de conservar lo que queda de nuestra historia”.

HÉCTOR EUSTAQUIO CABEZAS VARGAS

85 AÑOS

OFICIO Y COMUNIDAD EN TIEMPOS DE FERROCARRIL



TERRITORIOS HABITADOS: LA MEMORIA FERROVIARIA EN LA COVICO

[Arquitectura, comunidad y relatos de barrios]

PLAN SERENA EN COQUIMBO

[Una infancia entre rieles: memorias de cuidado y legado ferroviario - Sra. Patricia Romero]

LA COVICO Y EL COOPERATIVISMO HABITACIONAL

[Memorias de un Covicano - Sr. Alfonso Rojas]

[Villa Covico, una comunidad forjada sobre rieles - Sr. Jaime Jiménez Ocaranza]

IMPRONTA DE LA EX-MAESTRANZA Y LA CULTURA FERROVIARIA EN COQUIMBO

[Un testimonio sobre la vida ferroviaria en Villa Covico - Sra. Mónica del Carmen Núñez]

[Una vida entre tornos, rieles y cooperativas - Carlos Echavarría]

[Herencia ferroviaria entre generaciones - Juan Carlos Valencia]

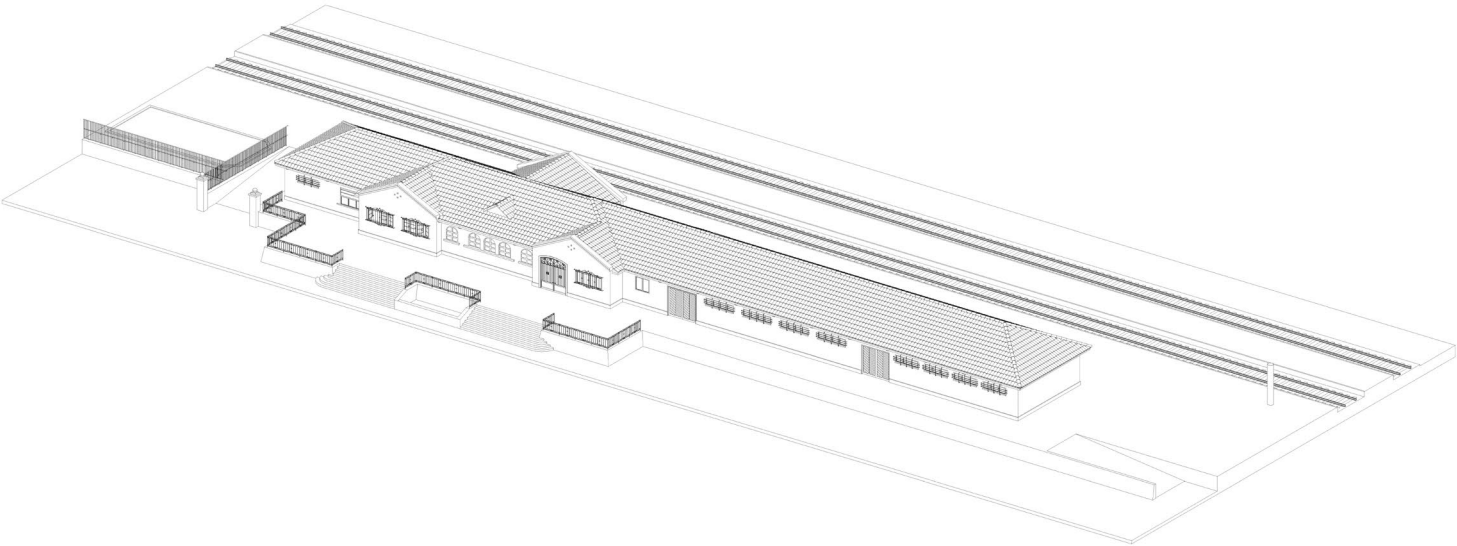


PLAN SERENA EN COQUIMBO

[Una infancia entre rieles:
Memorias de cuidado y legado ferroviario -
Sra. Patricia Romero]

Se construyó un nuevo ramal de ferrocarril desde El Romeral a la Planta de la Sociedad de Cemento Juan Soldado; se reforzó ese desvío, se colocaron nuevo lastre y nueva enriada a la línea que existe entre dicha Planta y la estación de Coquimbo, y se construyó un nuevo ramal entre esta estación y la bahía de Guayacán.¹⁶

“Memorias”
¹⁶ **Gabriel González Videla** (1975, pág. 1172)



Estación de Ferrocarriles

¹⁷ Alejandro Orellana Mc Bride, Gran La Serena.: Una nueva forma de metropolización (Editorial Universidad de La Serena, 2023).

¹⁸ «El Plan Serena y la ciudad temática», Instituto de estudios Urbanos y Territoriales UC, accedido 19 de enero de 2025, <https://estudiosurbanos.uc.cl/libro/el-plan-serena-y-la-ciudad-tematica/>.

¹⁹ Horacio Torrent, «Ciudad, Arquitectura y Planificación Hacia Mediados Del Siglo Xx: El Plan Serena 1948-1952», Arquitectura En El Chile Del Siglo XX, 1 de enero de 2017, https://www.academia.edu/39991548/Ciudad_Arquitectura_y_Planificacio_n_hacia_mediados_del_siglo_xx_el_Plan_Serena_1948_1952.

El Plan de Fomento y Urbanización para las Provincias de Chile, cuya aplicación piloto fue conocida como Plan Serena, fue una de las iniciativas urbanísticas más ambiciosas del siglo XX en Chile, impulsado durante la presidencia de Gabriel González Videla (1946-1952). Su objetivo principal fue descentralizar el desarrollo del país, promoviendo la transformación de La Serena y Coquimbo en polos estratégicos de crecimiento económico, infraestructura y modernización. Dentro de este contexto, la infraestructura ferroviaria jugó un papel fundamental, con el fortalecimiento de la red ferroviaria, la construcción de nuevas estaciones, y la consolidación de la cultura ferroviaria en el imaginario coquimbano.

El Plan Serena no solo representó una modernización material de las ciudades del norte, sino que también reflejó una estrategia política y social para redefinir la relación entre el Estado y las regiones, con un énfasis en la integración y la equidad territorial¹⁷. El Estado buscó mejorar las condiciones de vida de la población a través de un rediseño urbano moderno y accesible¹⁸. Entre sus principales acciones se encuentran:

- Rehabilitación del casco histórico de La Serena: Se implementó un programa de restauración de edificaciones coloniales, junto con la creación de un estilo arquitectónico homogéneo basado en el neocolonialismo, que hasta hoy caracteriza a la ciudad.
- Expansión de la infraestructura pública: Se construyeron edificios gubernamentales, hospitales, escuelas y espacios públicos con el propósito de descentralizar la administración pública y fomentar un crecimiento armónico de la ciudad.
- Incorporación de espacios verdes y nuevas vías: Se crearon parques y avenidas, facilitando la movilidad de los habitantes y promoviendo el acceso equitativo a servicios urbanos¹⁹.



Antiguo edificio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado

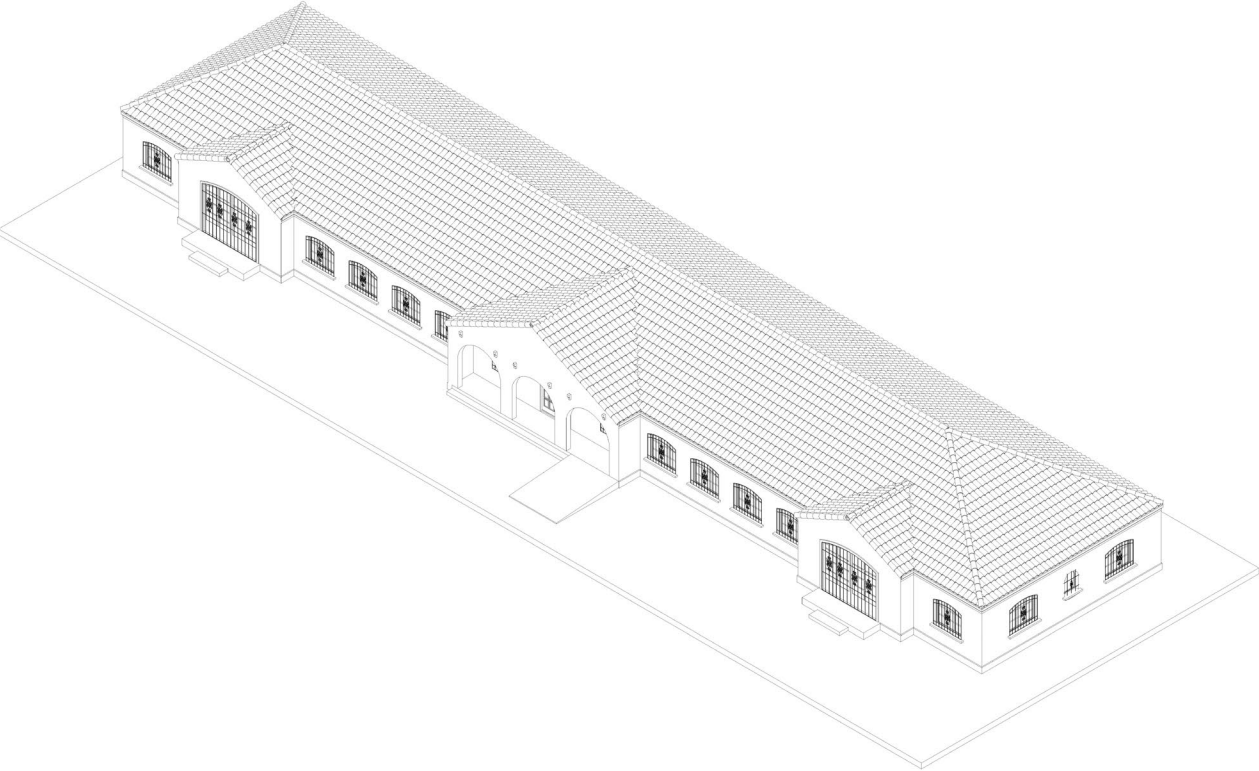
²⁰ Alejandro Guillermo Orellana Mc Bride, «METROPOLITAN FORMATION FROM FRAGMENTATION. THE CONURBATION PROCESS OF GREATER LA SERENA», Urbano (Concepción) 23, n.o 41 (mayo de 2020): 58-83, <https://doi.org/10.22320/07183607.2020.23.41.04>.

²¹ «BND Visor : Los ferrocarriles de Chile», accedido 19 de enero de 2025, <https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/visor/BND:86429>.

²² Thomson, Ian. Red Norte: la historia de los ferrocarriles del norte chileno. Santiago: Comisión de Ferrocarriles, Instituto de Ingenieros de Chile, 2003.

En la ciudad de Coquimbo, el Plan Serena impulsó una serie de obras con un enfoque específico en la modernización de su infraestructura ferroviaria y urbana. La integración del diseño urbano con la infraestructura ferroviaria permitió reforzar la idea de que Coquimbo y La Serena debían funcionar como un eje de desarrollo articulado en la región²⁰, destacando las siguientes iniciativas:

- Reestructuración del Puerto de Coquimbo: Se realizaron mejoras en la infraestructura portuaria para fortalecer su capacidad operativa, facilitando la integración del transporte marítimo con el ferroviario y consolidando el puerto como un eje clave del comercio y la conectividad nacional.
- Construcción de la Nueva Estación de Ferrocarriles de Coquimbo²¹: La nueva estación fue concebida como un proyecto moderno, con el objetivo de potenciar el tráfico ferroviario de pasajeros y carga. Se mejoraron las instalaciones para optimizar los tiempos de viaje y la logística de carga, asegurando la integración eficiente con el resto del país.
- Plan de vivienda para rabajadores y administrativos: Se implementó un programa de construcción de viviendas destinadas a los trabajadores del ferrocarril y sus familias, con el objetivo de mejorar sus condiciones habitacionales y fomentar la creación de barrios organizados en torno a la actividad ferroviaria²².
- Establecimiento de la Maestranza de Ferrocarriles: La maestranza se convirtió en un centro neurálgico de reparación y mantenimiento de locomotoras y vagones, generando empleo para cientos de trabajadores ferroviarios y consolidando a Coquimbo como un enclave estratégico dentro de la Red Longitudinal Norte.



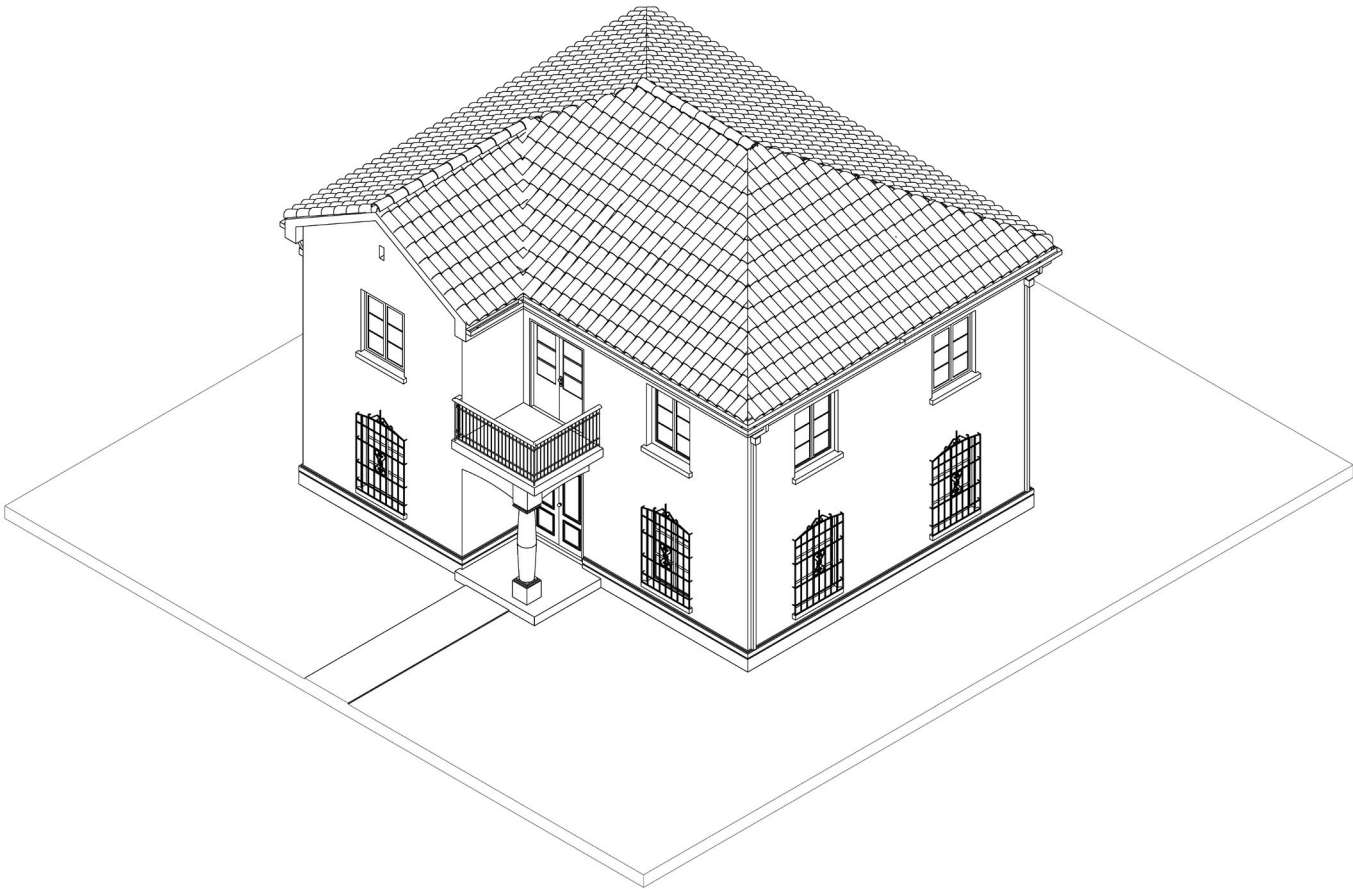
Servicio de Salud

La historia del ferrocarril también se escribe desde lo doméstico. En Villa Covico, muchas mujeres vivieron el oficio ferroviario desde la trastienda: como esposas, madres, presidentas de centros de madres, cuidadoras y organizadoras de la vida barrial —*Yo soy esposa de un empleado de Ferrocarriles del Estado. Su vida fue la empresa*— recuerda.

Mónica Núñez, quien llegó a la villa en 1969 junto a su esposo, jefe de estación. Aquella casa sin luz ni agua que la recibió se fue llenando de color, muebles, hijos y comunidad. Mónica no solo fue testigo del crecimiento de la población, sino también una de sus gestoras: presidenta del Centro de Madres, vicepresidenta de la Junta de Vecinos, dirigente activa —*Yo me iba a llorar a la gobernación para que nos dieran juguetes para los niños*— cuenta.

Patricia Romero, hija de un maquinista de primera, guarda una memoria más silenciosa, tejida entre animales del patio, damascos en flor y tardes con su padre hablando de la historia de Coquimbo. Hoy, cuida a su madre postrada en la misma casa, en el mismo barrio que su padre eligió por su cercanía a la estación. Aunque no participa activamente de la vida comunitaria, siente el valor de la tranquilidad y la memoria del entorno—*Mi papá era muy letrado, recopilaba fotos antiguas, tenía un libro firmado por un extranjero sobre los ferroviarios. Se lo prestó a alguien y nunca volvió. Le encantaba contar historias del Coquimbo antiguo*—.

Entre ambas, se dibuja una cartografía femenina del patrimonio: desde lo público a lo privado, desde la acción comunitaria al resguardo silencioso. Sus voces recuerdan que la historia del ferrocarril no solo se remolca en vagones, sino que también se cuece a fuego lento en los patios, las cocinas y los álbumes familiares.



Vivienda Ing

PATRICIA ROMERO

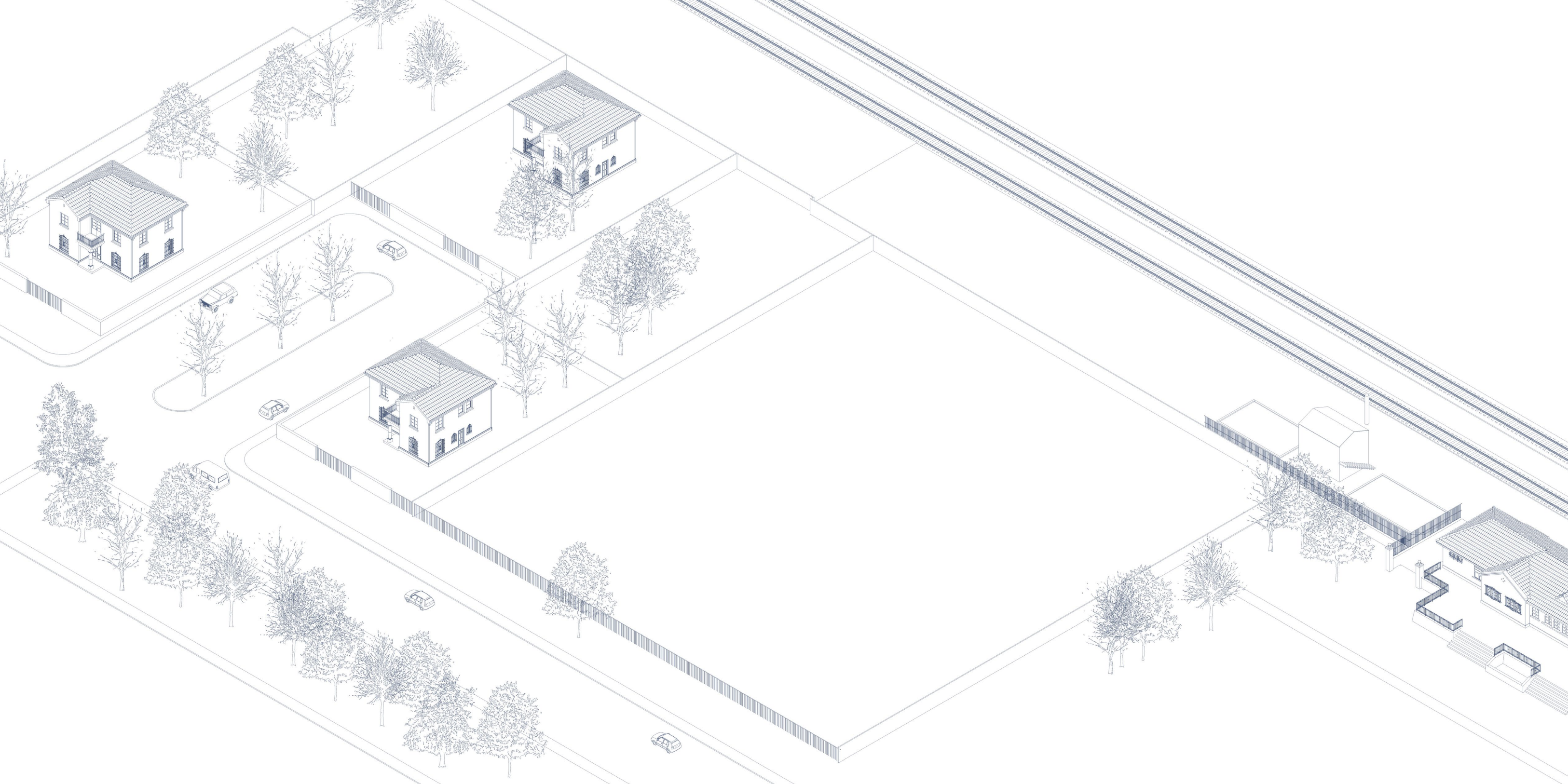
59 AÑOS

UNA INFANCIA ENTRE RIELES: MEMORIAS DE CUIDADO Y LEGADO FERROVIARIO

Patricia Romero, de 59 años, vive desde hace quince años en una de las casas ferroviarias del barrio Covico. Aunque su relación directa con Ferrocarriles del Estado se remonta a la historia con su padre, su vida cotidiana y está profundamente arraigada en este lugar donde hoy cuida a su madre en situación de dependencia. Su presencia en el barrio no fue casual —*vivíamos en una casa de alto, pero por mi viejita, que ya no podía subir escaleras, decidimos venirnos para acá, donde es todo en plano. Fue una decisión por salud y por tranquilidad*— comenta.

La casa que hoy habita fue en su momento parte de la vida familiar incluso antes de mudarse definitivamente. Patricia recuerda con ternura las visitas que hacían durante su infancia, cuando sus padres criaban animales en el amplio patio —*Teníamos patos, árboles frutales, damascos, duraznos, peras pequeñas de pascua [...] Íbamos a darles de comer y hasta nos metíamos con los patos en la piscina natural que había [...] era todo muy libre, muy de niños*— rememora entre risas.

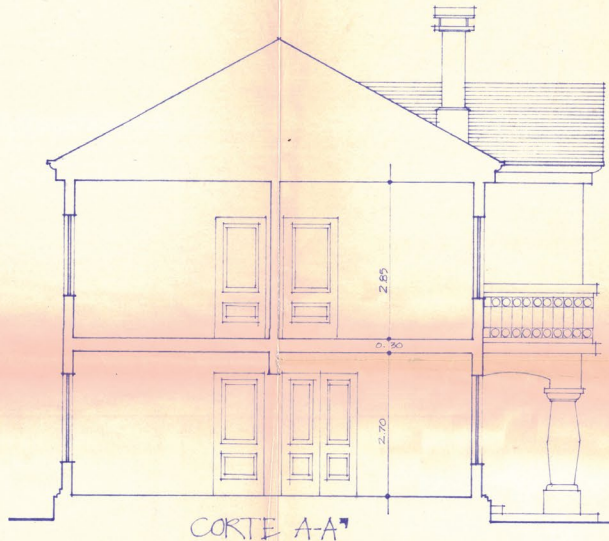
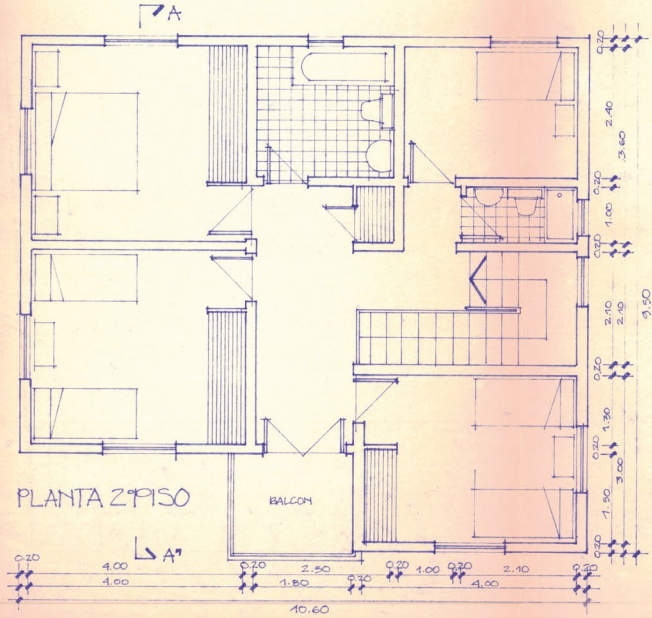
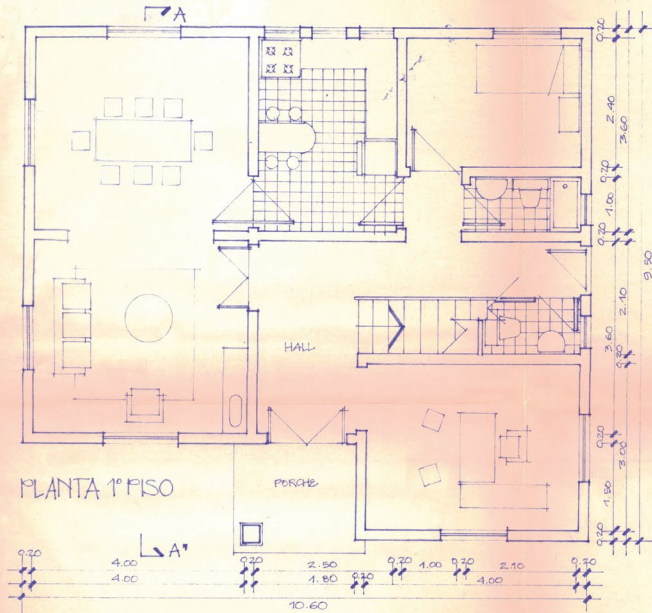
Su padre, trabajador ferroviario, comenzó desde abajo como fogonero y fue ascendiendo con el tiempo hasta convertirse en maquinista —*No recuerdo bien el título, pero era algo así como maquinista de primera. Siempre hablaba con orgullo de eso*— dice Patricia. Más allá de su rol laboral, su padre era un apasionado de la historia local —*Le encantaba recopilar fotografías antiguas, tenía muchas de Coquimbo. Era muy letrado, muy lector. Nos contaba historias y mostraba imágenes del empalme, del paso del tren por la ciudad [...] incluso prestó un libro firmado por un autor extranjero que lamentablemente se perdió. Le daba pena, porque para él ese libro tenía mucho valor*—.



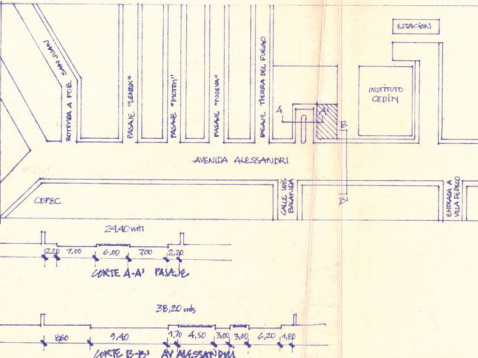
La relación entre el barrio y el ferrocarril no era sólo física, sino también simbólica y emocional. Patricia no recuerda muchas actividades, pero sí menciona celebraciones vinculadas a la organización «Santiago Watt», una federación de trabajadores donde su padre participaba activamente —*Allí se hacían fiestas de Navidad con juguetes, dulces, confites. Era una alegría para todos los hijos de maquinistas*— recuerda.

Hoy, aunque sus vínculos vecinales están algo más limitados por su rol de cuidadora, Patricia valora la tranquilidad del sector —*Es un barrio muy tranquilo. No tengo tanto contacto con los vecinos, pero si alguien necesita algo, estamos. Hay buena voluntad*—. También destaca la reciente inauguración de la plaza ferroviaria, donde se instaló una locomotora como monumento —*Es muy bonita, y da identidad al barrio. Me gusta caminar por allí, es un buen lugar para la comunidad*—. El legado de su padre, tanto como trabajador como historiador espontáneo de Coquimbo, está presente en cada rincón de su casa —*A él le gustaba mucho conversar. Era amigo de sus amigos. Se podía quedar horas hablando con sus colegas ferroviarios, contando anécdotas, mostrando fotos. Tenía historia para todo*—.

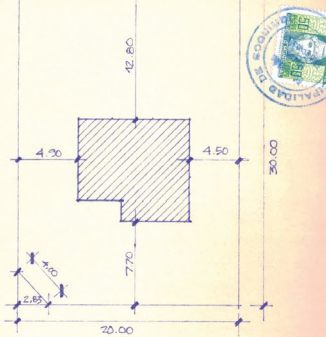
A través de los recuerdos de Patricia, la vida de la Covico se revela no solo como una estructura urbana o un modelo habitacional, sino como un tejido de memorias familiares, de afectos compartidos y de resistencias silenciosas frente al olvido. Las ocho casas contiguas frente a la estación de Coquimbo eran más que viviendas: eran una extensión del sistema ferroviario. Juan Carlos Valencia y Carlos Jorquera habitaron esas casas como parte de sus funciones técnicas dentro de Ferrocarriles del Estado, y dan cuenta de su distribución eficiente, de los muros sólidos, del zócalo estructural de una arquitectura diseñada para alojar no solo personas, sino responsabilidades. —*Nosotros teníamos teléfono de empresa en la casa, porque ante cualquier falla o accidente había que estar disponibles*— relata Carlos. Las casas eran asignadas según el rol en la jerarquía ferroviaria: jefe de remolcado, jefe de tráfico, jefe de casa de máquinas. A través de sus relatos se dibuja un mapa íntimo de la arquitectura del deber, en donde la cercanía al trabajo era parte del contrato vital.



PLANO DE UBICACION



PLANO DE EMPLAZAMIENTO



SUPERFICIES	M ²	%
TERRENO	600	100
1º PISO (- 1/2 SUP. PORCHE 1,7 m ²)	81,86	13,31
2º PISO (- 1/2 SUP. ESCALA 6,51 m ²)	81,95	
TOTAL SUP. CONSTRUIDA	173,81	

IVAN CARTES
REGULARIZACION • DE • VIVIENDA • FERRONOR

Contratado:
Planta arquitectónica 1º y 2º piso, Corte, Coquimbo

Ubicación:
Av. Alexander 109

Lámina Número:
01

Asesorado:
Ivan Cartes S

Proyectado:
Ferreñor

Nota:
Escala: 1:50



LA COVICO Y EL COOPERATIVISMO HABITACIONAL

²³ José Luis Lalana Soto y Luis Santos Ganges, Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario, 2013.

²⁴Guiding Principles & Agreements – TICCIH.

El patrimonio ferroviario no se reduce a la infraestructura de los ferrocarriles.²³ Se expande, se superpone con los territorios que ha atravesado, con los espacios de trabajo y de vida que fueron configurando las lógicas del habitar en torno a las estaciones, los talleres y las rutas de conexión. Desde una mirada contemporánea, su estudio no sólo implica la conservación de objetos técnicos o edificaciones aisladas, sino la reconstrucción de un paisaje cultural marcado por la movilidad, la obsolescencia y la transformación de los modos de producción.

Los documentos internacionales de referencia para la valoración de este patrimonio —la Carta de Nizhny Tagil (2003) y los Principios de Dublín (2011)—, ambos respaldados por el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH), lo definen como los **“restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico, (...) así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación”**.²⁴ Este enfoque sitúa a la vivienda ferroviaria tanto como un testimonio del pasado, así como un componente activo en la configuración de la ciudad y sus dinámicas sociales.

Las estructuras ferroviarias, muchas veces relegadas al olvido, configuran un paisaje fragmentado entre la ruina y la memoria. Su persistencia en el territorio habla de una ciudad que aún no resuelve su relación con su propia historia del ferrocarril. Dentro de este escenario, la vivienda ferroviaria se convierte en

un elemento clave para comprender el impacto urbano del tren, como eje de conectividad y, más aún, como agente modelador del crecimiento urbano y de la consolidación de comunidades obreras.

Desde el siglo XIX, la expansión de la red ferroviaria chilena estuvo acompañada por la construcción de viviendas para operarios, ingenieros y trabajadores del ferrocarril. Estas viviendas, organizadas en torno a estaciones y maestranzas, no solo respondían a una necesidad habitacional, sino que estructuraban un modo de vida vinculado directamente a la operatividad del sistema ferroviario. La tipología de la vivienda ferroviaria se caracterizaba por su construcción en serie, su proximidad a las líneas férreas y su disposición funcional dentro de un ecosistema laboral que integraba residencia, trabajo y comunidad.

En ese contexto histórico se inscribe la experiencia de la Villa Covico, un enclave habitacional nacido al alero del ferrocarril en Coquimbo. Su gestación, a partir de una cooperativa de trabajadores ferroviarios, y su posterior consolidación como comunidad urbana, revelan la íntima relación entre infraestructura técnica y organización social. La Covico no fue sólo una respuesta habitacional: fue un experimento social de autogestión obrera, un ejercicio de planificación desde la base, y una manifestación del vínculo afectivo y cotidiano con la empresa que los formó, alimentó y educó: Ferrocarriles del Estado.

Para quienes crecieron en la Villa Covico durante las décadas doradas del ferrocarril, la infancia fue un viaje compartido entre el juego y el trabajo de sus padres. Jaime Jiménez y Alfonso Rojas coinciden en retratar una Covico vibrante, donde los niños esperaban la llegada del tren como si fuera una fiesta. —*La estación era nuestro punto de encuentro*— dice Alfonso —*Para el año nuevo cerrábamos la calle y hacíamos bailes, era una verdadera comunidad*— recuerda Jaime.

Ambos relatan cómo las familias ferroviarias se transformaban en una sola, y cómo las primeras amistades, amores y travesuras se tejían en un entorno profundamente marcado por el ritmo del ferrocarril. En sus voces, la niñez aparece como un patrimonio inmaterial compartido, una memoria viva que aún rueda por las calles del barrio.



Vista aérea de Villa Covico

Los relatos reunidos en este volumen dan cuenta de esa cotidianidad tejida entre rieles. En ellos, la vivienda adquiere sentido no solo por su forma, sino por su capacidad de alojar historias. Relatos de infancia y vecindad, celebraciones populares, vínculos intergeneracionales, memorias de trabajo y resistencia emergen con fuerza, evidenciando que la vivienda ferroviaria es, en sí misma, archivo y dispositivo de memoria. A través de estas voces, se reconstruye un entramado afectivo y espacial que trasciende la arquitectura.

La Covico se presenta como territorio habitado, como prueba viva de un modelo de ciudad que ya no existe, pero cuya huella permanece en las prácticas comunitarias y en la forma en que sus habitantes narran su historia. En un tiempo donde la velocidad y la eficiencia tienden a borrar los rastros del pasado, relevar este tipo de patrimonios se vuelve urgente. No se trata únicamente de conservar muros o registrar planos: se trata de reconocer que la historia también se escribe desde los márgenes, desde los barrios, desde las casas aparentemente comunes que fueron, sin embargo, protagonistas de un tiempo industrial que marcó profundamente la identidad urbana de regiones como Coquimbo.

Por eso, hablar de patrimonio ferroviario es, inevitablemente, hablar de comunidad. Es recordar que el tren no solo llevó carga o pasajeros: llevó infancia, llevó familias, llevó sueños. Y que ese legado ,a veces silencioso, otras veces entrañablemente ruidoso, aún resuena en los adoquines, en los patios, en los relatos y en los abrazos que sostienen la memoria viva de la Covico.

La arquitectura solo se hace humana, cuando el tiempo escribe en ella los relatos de sus habitantes.



ALFONSO ROJAS

67 AÑOS
MEMORIAS DE UN COVICANO

La historia de la Villa Covico es también la historia de Alfonso Rojas, quien llegó a este barrio en 1969 cuando tenía solo 11 años. Desde entonces, su vida ha estado estrechamente ligada a este lugar, donde creció, formó amistades y fue testigo de las transformaciones de la comunidad ferroviaria —*Aquí pasó gran parte de nuestras vidas como covicanos*— afirma.

La estación de trenes era mucho más que un punto de tránsito: era el centro de reunión de los hijos de los ferroviarios, el lugar donde se jugaban los primeros partidos, nacían los primeros amores y se tejían las amistades que durarían toda la vida —*Nos juntábamos cuando llegaba el tren, o en las noches veraniegas de vacaciones. Jugábamos juegos que hoy ya no se ven. Era nuestro espacio de encuentro*— recuerda.

En aquellos años, la administración ferroviaria era el corazón de la actividad en la Covico —*Aquí trabajaban entre 500 y 600 personas. Muchos de nuestros padres estaban ahí, y nosotros crecimos viendo cómo funcionaba todo ese mundo ferroviario*— explica Alfonso. Pero con el tiempo, esto fue cambiando. Muchos jóvenes de la Covico se fueron a estudiar, a formar familias fuera del barrio. Cuando volvieron, se encontraron con una comunidad apagada, sin proyectos, sin vida. Fue entonces cuando decidieron organizarse y fundaron el grupo Hijos de la Covico, con el propósito de rescatar la historia y la identidad del barrio —*Nos juntamos los jóvenes de ayer y formamos el grupo social y cultural. Gente buena, cooperadora, con la voluntad de recuperar lo que más podamos de nuestra historia*— señala.

Uno de los mayores esfuerzos de Hijos de la Covico ha sido la recuperación de la locomotora histórica y la creación de una Plaza Memorial, una iniciativa que simboliza la resistencia y la memoria de la comunidad ferroviaria —*Luchamos mucho por recuperar la locomotora, y ahora el siguiente paso es rescatar la estación de ferrocarriles. Queremos que se convierta en un museo que cuente nuestra historia, que cuando alguien venga diga: Esto era la Covico, esta es la historia ferroviaria*—.

Los recuerdos de la infancia en la Covico están llenos de tradiciones y encuentros comunitarios. Las fiestas patrias, los campeonatos de baby fútbol en una cancha improvisada sobre los estacionamientos, las celebraciones de fin de año donde se cerraban calles para montar un escenario y bailar en comunidad —*Teníamos una infancia llena de actividades, todos participábamos. Hoy es difícil hacer eso, pero seguimos tratando de que la felicidad y la unión se mantengan en el barrio*— comenta.

El paso de los trenes formaba parte de la vida cotidiana de los vecinos —*Al principio nos asustábamos, no estábamos acostumbrados a vivir tan cerca de las vías. Pero con el tiempo se volvió algo natural. Los trenes de carga pasaban en la madrugada, y ya ni nos dábamos cuenta*— relata Alfonso. Para los niños del barrio, el ferrocarril era más que un medio de transporte: era un paisaje en movimiento, una presencia constante que marcaba el ritmo del día a día.

La relación entre los vecinos y los directivos de la empresa ferroviaria siempre fue cercana —*Los jefes eran nuestros propios padres que ascendían de categoría. Entraban como limpiadores de máquinas y con los años iban subiendo hasta maquinistas, fogoneros, ayudantes [...] Vivían en las casas amarillas hasta que jubilaban, y siempre mantuvimos la relación*— explica —*Aquí nunca hubo distinciones de clases. Todos compartíamos, los hijos de los ingenieros jugaban con nosotros, íbamos juntos a los mismos partidos, a las mismas fiestas. Nadie andaba con aires de grandeza*—.

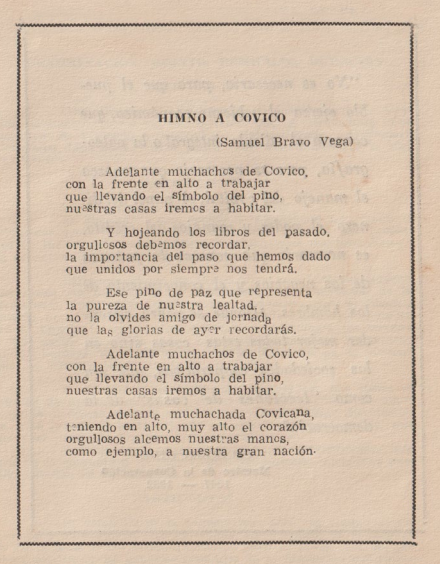
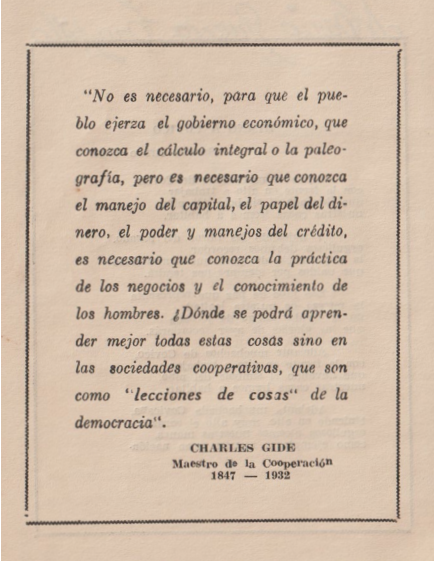
Hoy, Alfonso tiene claro su propósito: involucrar a las nuevas generaciones en la memoria de la Covico —*Estamos pasando a ser una villa de adultos mayores. Se ve poco movimiento infantil, pero lo hay. Debemos buscar cómo integrar a los más jóvenes y enseñarles la historia ferroviaria, para que entiendan que este barrio no es solo casas, sino una comunidad con una identidad profunda*—.

Su mensaje a las autoridades es claro: proteger lo que queda de la Covico y su patrimonio ferroviario —*El edificio de la administración, la estación, esos son los hitos que nos quedan. Si se pierden, ¿qué le quedará a la Covico? Pedimos a Ferronor que sea más consciente de la historia de Coquimbo. Que no se lleven todo. Necesitamos conservar algo que podamos mostrar a las nuevas generaciones y a quienes visitan la ciudad. Un museo ferroviario, un espacio de memoria*—.



“No es solo para nosotros,
sino para toda la historia
de Coquimbo”

ALFONSO ROJAS
67 AÑOS
MEMORIAS DE UN COVICANO



JAIME JIMÉNEZ OCARANZA

84 AÑOS VILLA COVICO, UNA COMUNIDAD FORJADA SOBRE RIELES

A sus 84 años, Jaime Jiménez Ocaranza recuerda con claridad su trayectoria en Ferrocarriles del Estado. Su historia es la de muchos ferroviarios que comenzaron desde abajo, ascendiendo con esfuerzo en una empresa que no solo daba trabajo, sino que estructuraba una forma de vida —*Jubilé como jefe de casa de máquinas, pero mi carrera empezó desde limpiador, ayudante de maquinista, de tercera, de segunda [...] hasta llegar al puesto en el que me retiré*— cuenta con orgullo.

La historia de la Villa Covico está entrelazada con la suya. Según recuerda, su origen se remonta a 1963, cuando Ferrocarriles del Estado adquirió estos terrenos para sus trabajadores. La expectativa por la construcción del barrio era incierta; se formó una cooperativa y se abrió una inscripción a la que se anotaron más de 1.500 ferroviarios, pero había que pagar, y muchos abandonaron la idea —*Nadie pensaba que realmente se iba a construir la Covico*— reconoce. Durante cinco años pagaron sin ver avances, hasta que un día llegaron los primeros camiones con materiales —*Ahí nos alegramos tanto, porque por fin íbamos a ver la realidad de algo que siempre se decía que no iba a surgir*— recuerda. Finalmente, solo 153 ferroviarios perseveraron y conformaron la comunidad que hoy persiste en la Covico.

La vida en la Villa Covico fue, en sus inicios, la de una gran familia ferroviaria —*Todos éramos ferroviarios, aunque trabajábamos en distintas secciones, pero nos conocíamos. Para el año nuevo cerrábamos la calle y hacíamos bailes, era una verdadera comunidad*— rememora. Sin embargo, su propio rol como maquinista lo mantenía muchas veces fuera del barrio —*Nosotros pasábamos más tiempo en la ruta que en casa. Los que vivían en talleres eran los que estaban aquí constantemente y organizaban las juntas de vecinos*— Con los años, la composición del barrio cambió. Los hijos de los ferroviarios crecieron y muchos vendieron sus casas, dando paso a nuevas generaciones —*Ahora la relación con los vecinos no es la misma, antes era más entre ferroviarios*— comenta.

El cierre del ferrocarril fue un golpe que se sintió de manera progresiva en la comunidad —*Yo jubilé en 1989, y ya sabíamos que esto se terminaba. Era imposible que algún gobierno volviera a rehabilitar el ferrocarril*— dice con resignación. La desaparición del tren no solo afectó a los trabajadores, sino que transformó por completo la dinámica de la Covico —*Aquí teníamos servicio médico, todo lo que necesitábamos [...] había doctores, rayos, dental, era un sistema completo para los ferroviarios*— recuerda. Pero con el tiempo, muchos de estos servicios desaparecieron, dejando solo la memoria de lo que fue.

Uno de los momentos clave en la preservación del barrio fue la acción de ‘Los Hijos de la Covico’. El grupo organizado por descendientes de ferroviarios

impulsó la reparación de las casas cuando la infraestructura comenzó a deteriorarse —*Los techos estaban destruidos y no entrábamos en los planes del gobierno por ser una población con más de 70 metros de edificación. Pero los Hijos de la Covico lucharon hasta que consiguieron cambiar los techos. Gracias a ellos, muchas de las casas se mantuvieron en pie*— relata Jaime.

El futuro del patrimonio ferroviario en Coquimbo es incierto —*No creo que la historia del ferrocarril se valore como antes, depende de las generaciones que quedan*— señala. Sin embargo, iniciativas como la Plaza Memorial y la recuperación de la locomotora le dan esperanza —*Van a inaugurar una plaza hermosa, recuperar una máquina [...] eso va a hacer que la gente, los niños, recuerden lo que era el ferrocarril*—.



La relación con los jefes ferroviarios también formó parte de la vida en la Covico. Las casas amarillas, situadas cerca del edificio administrativo y la estación, eran residencias de paso para ellos —*Eran casas de ferrocarriles, pero cuando los jefes dejaban su cargo, tenían que entregarlas. Ahora creo que sí se las vendieron*— explica. La convivencia entre trabajadores y jefes era de respeto, pero con una comunicación fluida —*Eran nuestros superiores, pero todos dependíamos de un mismo sistema*—.

Cuando se le pregunta qué mensaje le gustaría dejar sobre la historia ferroviaria, su respuesta es clara —*Que no se pierda el recuerdo. Difícil recuperarlo, pero al menos que no se olvide*.

En este contexto, Villa Covico, ubicada en Coquimbo, representa un caso paradigmático dentro del patrimonio ferroviario chileno.

Su origen responde a la lógica de los conjuntos habitacionales diseñados para trabajadores del ferrocarril, donde los espacios residenciales no eran solo un conjunto de viviendas, sino el lugar de convergencia de una comunidad.

Entre sus pasajes y espacios comunes, el trazado de la villa aún conserva la huella de una estructura urbana pensada para la vida en torno al ferrocarril.

La permanencia de estos enclaves ferroviarios no solo habla de su valor patrimonial, sino de la posibilidad de repensar su rol dentro del urbanismo contemporáneo, articulando estrategias que integren memoria, sostenibilidad y habitabilidad en la ciudad actual.



“Todos éramos ferroviarios, aunque trabajábamos en distintas secciones, pero nos conocíamos. Para el año nuevo cerrábamos la calle y hacíamos bailes, era una verdadera comunidad”

JAIME JIMÉNEZ OCARANZA

84 AÑOS

VILLA COVICO, UNA COMUNIDAD FORJADA SOBRE RIELES



IMPRONTA DE LA EX-MAESTRANZA Y LA CULTURA FERROVIARIA EN COQUIMBO

²⁵ «El libro que rescata cultura ferroviaria de la Región de Coquimbo», El Mostrador, 28 de septiembre de 2020, <https://www.elmostrador.cl/dia/2020/09/28/el-libro-que-rescata-cultura-ferroviaria-de-la-region-de-coquimbo/>.

²⁶ Sergio González Rodríguez, Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la Región de Coquimbo (Editorial USACH, 2020).

El recinto de la ex-Maestranza de Coquimbo se convirtió en un símbolo del desarrollo ferroviario en la región. Durante décadas, fue el epicentro de la actividad ferroviaria en el norte de Chile, albergando talleres de reparación, bodegas de almacenamiento y una comunidad de trabajadores ferroviarios que dieron vida a este espacio²⁵.

Con el declive del sistema ferroviario en las últimas décadas del siglo XX, la Maestranza sufrió un proceso de abandono, pero su valor patrimonial ha sido reconocido en años recientes a través de diversas iniciativas de recuperación²⁶.

En el imaginario colectivo coquimbano, la cultura ferroviaria sigue viva en la memoria de quienes vivieron la época dorada del tren en la ciudad. Ex trabajadores y familias ferroviarias han impulsado la conservación de la historia ferroviaria a través de relatos, exposiciones y esfuerzos por recuperar la infraestructura patrimonial. Estos espacios son vestigios de un momento en que el ferrocarril articulaba la vida cotidiana, el trabajo y la movilidad, configurando una identidad regional en torno a su presencia. Hoy, la ex-Maestranza y la antigua estación de ferrocarriles son testigos silenciosos de un pasado donde el tren fue un símbolo de progreso y conexión territorial. Su preservación y puesta en valor representan una oportunidad para revitalizar el legado ferroviario y fortalecer el sentido de identidad en la región.



MÓNICA DEL CARMEN NÚÑEZ

91 AÑOS

UN TESTIMONIO SOBRE LA VIDA FERROVIARIA EN VILLA COVICO

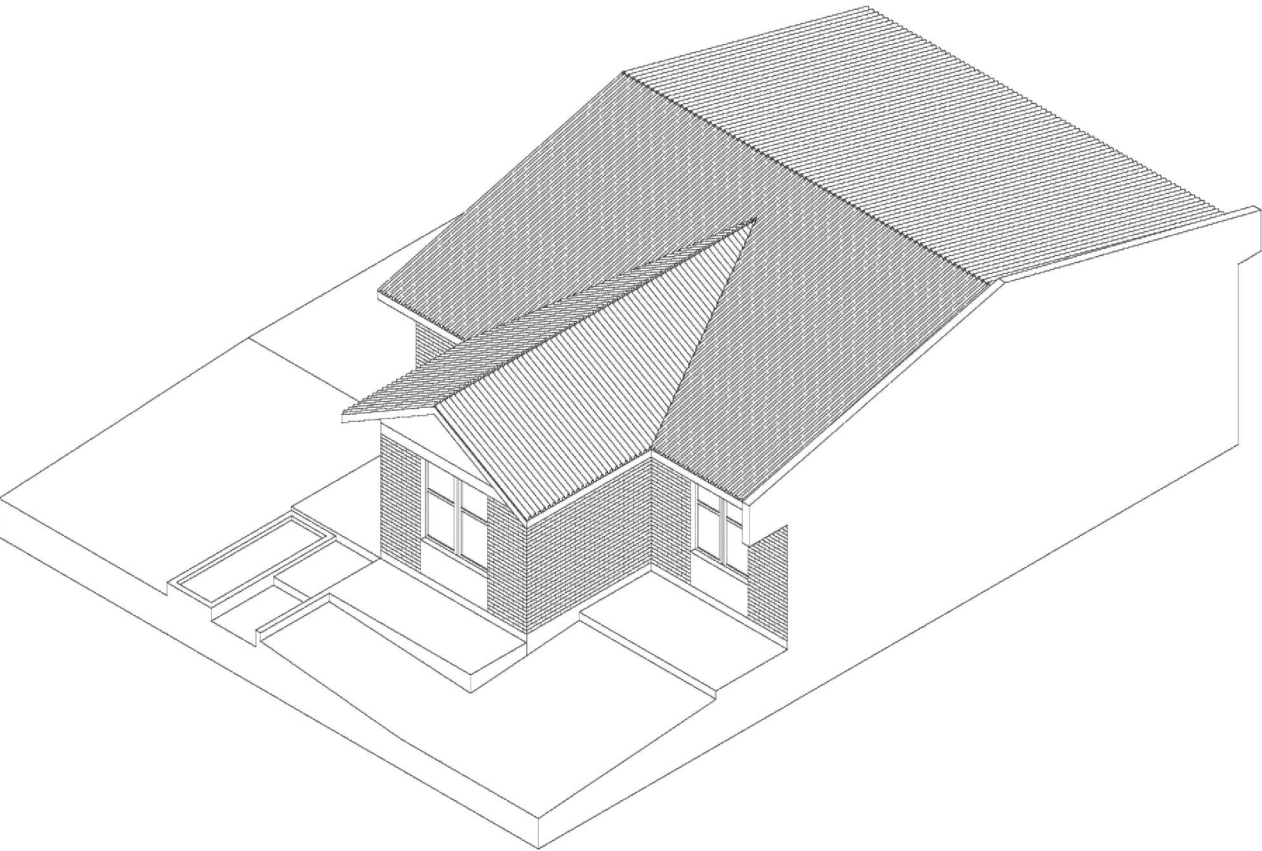
A sus 91 años, Mónica del Carmen Núñez mantiene vivos los recuerdos de una vida marcada por el ferrocarril. Viuda de Raúl Cortez Pozo, trabajador de Ferrocarriles del Estado, su historia es también la historia de una comunidad forjada al ritmo de los trenes y la camaradería de sus habitantes —*Su vida fue la empresa de ferrocarriles*— comenta con orgullo.

Se conocieron cuando ella tenía apenas 13 años y a los 17 se casaron —*Nos casamos un sábado y esa misma noche tomamos el tren de primera clase. Nos fuimos al sur porque a él lo habían destinado a la Cuesta del Espino, entre Illapel y Combarbalá*— recuerda.

Así comenzó su vida nómada junto al ferrocarril. En el norte nacieron sus primeros hijos y más tarde su esposo fue trasladado a Coquimbo, donde asumió como jefe de estación. Al llegar, vivieron en la antigua estación, en una casa que quedaba en el fondo del recinto —*Pero como era muy lejos, mi esposo se inscribió en la cooperativa ferroviaria para quedar cerca de su trabajo*—.

Finalmente, en 1969, se instalaron en la Villa Covico, con su hijo recién nacido y con la incertidumbre de llegar a un lugar que aún carecía de servicios básicos. —*No había luz, no había agua, no había portón [...] no había nada*— rememora. Sin embargo, su esposo la sorprendió —*No quería que viniera a ver la casa antes porque decía que estaba fea. Pero cuando llegué, la tenía toda pintada, arreglada [...] y justo ese día ya habían conectado la luz*—.

La Covico en sus primeros años era prácticamente un sitio eriaz, donde antes se habían sembrado tomates, pepinos y camotes —*Había muchos bichos, nos costó acostumbrarnos, pero nos adaptamos rápido porque mi esposo trabajaba*



aquí. Lo más difícil era ir al centro a comprar, porque no había movilización. Teníamos que caminar hasta el cruce, y en verano, con el calor, era terrible— recuerda.

A pesar de las dificultades, la comunidad ferroviaria construyó una vida en conjunto —*Éramos una verdadera familia, los niños se criaron juntos, jamás hubo una pelea—* dice con emoción. Su participación en la vida comunitaria fue activa: fue presidenta del Centro de Madres, vicepresidenta de la Junta de Vecinos y dirigente del Club del Adulto Mayor. Se preocupó de gestionar recursos para la comunidad y de luchar por el reconocimiento de sus necesidades —*Nos decían que no nos darían juguetes para los niños porque éramos clase media. Yo iba a la gobernación a llorar hasta que nos dieran juguetes, porque también había familias obreras en la Covico—* cuenta.

Las celebraciones eran parte esencial de la vida del barrio —*Hacíamos onces comunitarias, platos únicos, siempre nos reuníamos con alegría. La unión era total—* rememora. Con el paso del tiempo, muchos de los primeros vecinos han partido, pero el lazo se mantiene —*Todavía me llaman, me mandan mensajes, me abrazan cuando me ven. Es una satisfacción enorme sentir que el cariño sigue vivo—*.

El cierre del ferrocarril marcó un punto de inflexión en la comunidad —*Se perdió la alegría. Ya no entraban los trenes, ya no íbamos a la estación los domingos a ver pasar el Elquino o los trenes del norte. Era una tradición ir a ver la gente que llegaba—* relata con nostalgia —*Nuestra madre empresa nos dio todo, la educación de nuestros hijos, el pan de cada día, nuestras casas [...] fue el pilar de nuestra vida—* Recuerda con orgullo que todos los hijos de ferroviarios que crecieron en la Covico lograron estudiar para llegar a ser profesionales —*Aquí hay médicos, enfermeras, contadores, ingenieros, constructores [...] eso fue lo que nos dio el ferrocarril—*.



Hoy, la tranquilidad del barrio contrasta con la actividad que alguna vez definió el sector —*Esto quedó en silencio. Antes, uno entraba y salía, miraba, veía los trenes. Ahora no. Hay una paz enorme, pero esa vida de antes no volverá*— reconoce. A pesar de eso, sigue creyendo en la importancia de preservar la historia ferroviaria —*Este barrio merece un museo del ferrocarril, un espacio para recordar a quienes dieron su vida por la empresa*—.

Para Mónica, la conservación del patrimonio ferroviario es una misión que debe continuar —*Nuestros hijos deben cuidar lo que construimos. Nuestra casa, nuestra historia [...] esto no puede desaparecer*— afirma con determinación. —*Cada día despierto y agradezco por esta casa firme, que ha resistido temblores y terremotos. Mi esposo me decía: ‘esto es tuyo, de aquí nadie te va a sacar’. Por eso, siempre les digo a mis hijos que alguien debe quedarse con la casa, porque aquí está el sacrificio de sus padres*—.

La memoria ferroviaria de la Covico no es solo una historia del pasado, sino un legado para el futuro.

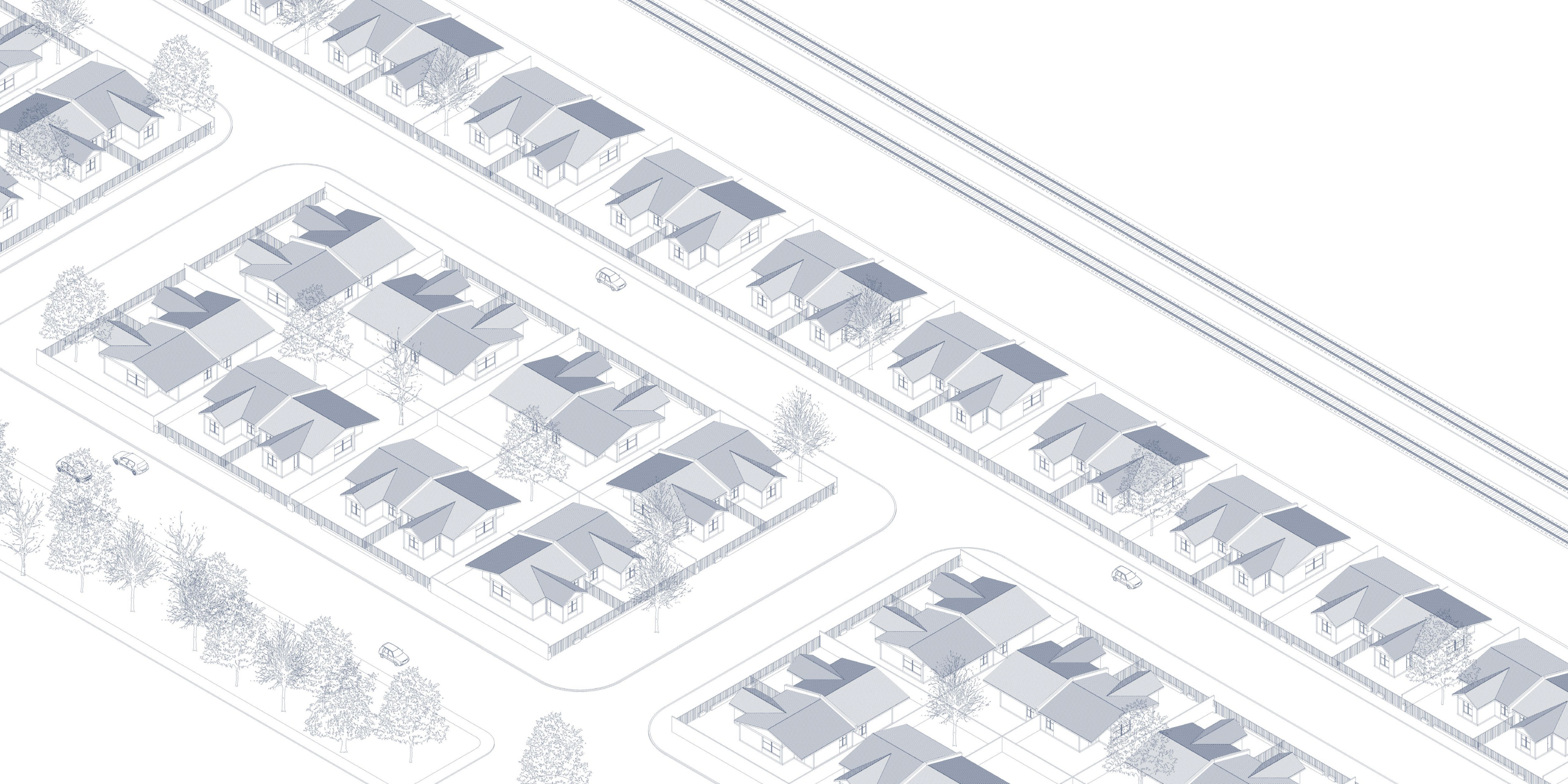


“A las nuevas generaciones les diría
que valoren lo que sus padres y
abuelos construyeron con esfuerzo.
Que mantengan vivo el espíritu de la
comunidad, que respeten a los mayores y
que sigan luchando por conservar lo que
aún nos queda”.

MÓNICA DEL CARMEN NÚÑEZ

91 AÑOS

**UN TESTIMONIO SOBRE LA VIDA FERROVIARIA EN
VILLA COVICO**



CARLOS ECHAVARRÍA

94 AÑOS

UNA VIDA ENTRE TORNOS, RIELES Y COOPERATIVAS

Con 94 años de vida y una memoria lúcida, Carlos Echavarría es parte de los cimientos vivos de la historia ferroviaria de Coquimbo. Su ingreso a Ferrocarriles del Estado fue como tornero mecánico, y tras una larga trayectoria, se jubiló en 1978 como jefe de grupo especialista. Llegó a Coquimbo en 1953, año clave para la historia local del ferrocarril: fue entonces cuando la maestranza fue trasladada desde el sector de Sierra hacia la parte alta, donde aún hoy se conserva parte de su infraestructura. En su relato de Carlos Echeverría la historia técnica y humana se entrelazan con naturalidad —*Nosotros éramos los encargados de hacer las piezas para el mantenimiento de las locomotoras, con las herramientas que teníamos en el taller. Era trabajo fino, especializado, de precisión*— recuerda. Aquella época marcó un ciclo de progreso técnico y organizativo que encontró su proyección más potente en un proyecto de vida colectiva: la creación de la Cooperativa Covico.

Corría el año 1969 cuando Carlos y su familia llegaron a vivir a la Villa Covico, justo cuando las nuevas viviendas fueron terminadas. El origen de la población está íntimamente ligado al impulso organizativo de los propios trabajadores ferroviarios, quienes se articularon a través del cooperativismo para acceder a la vivienda propia —*Salió una ley que facultaba a Ferrocarriles a vender terrenos fiscales a sus trabajadores. Fue entonces que uno de los socios propuso formar una cooperativa como medio de lograr con unidad la casa propia*— relata Carlos, quien fue uno de los protagonistas de ese proceso, ejerciendo el rol de tesorero.

—*Tuvimos que aprender todo desde cero. Cómo hacer trámites, cómo formar una personalidad jurídica, cómo capitalizar. Cada uno aportaba cuotas mensuales para ir construyendo esto que hoy es la Covico*— cuenta. La experiencia fue un



ejemplo de organización y solidaridad obrera: trabajadores de distintas áreas, maestranza, administración y obras, pusieron en común sus esfuerzos para levantar no solo un barrio, sino un hogar compartido.

Los primeros años fueron marcados por el entusiasmo comunitario —*Como todos éramos ferroviarios, el pensamiento era homogéneo, lo que facilitó el funcionamiento de la cooperativa*— comenta. La vida en el barrio estaba atravesada por las tradiciones ferroviarias —*Para el 18 de septiembre, cada taller celebraba su fiesta con juegos y pichangas. Eran momentos de alegría que unían a todos*— Las relaciones vecinales estaban profundamente marcadas por el compañerismo y el orgullo de pertenecer a una misma historia.

Con el paso de los años, los cambios fueron inevitables. Muchos de los hijos de los primeros habitantes nacieron y crecieron allí, formando nuevas dinámicas de vecindad —*Como la población es grande, se formaron sectores más unidos que otros. Las actividades comunitarias variaban según el grupo, pero siempre hubo convivencia*— recuerda.

También las viviendas fueron transformándose —*Al comienzo, la construcción fue básica. No se alcanzó a hacer todo por falta de recursos. Pero con el tiempo, por unión de los vecinos, se lograron las rejas, veredas, la avenida [...] y ahora incluso se proyecta un memorial. Ha sido una mejora progresiva*—.

El cierre del ferrocarril impactó profundamente al barrio y a su identidad —*Ver pasar los trenes era parte de nuestra vida. El Longino, los trenes de pasajeros [...] eso era cotidiano. Hoy solo queda la nostalgia, y el paso del tren ferriero que aún cruza diariamente trae algo de aquellos recuerdos*— comenta. Carlos no esconde su crítica —*Ferrocarriles no debió haber muerto. A veces hay intereses que apuestan por el progreso, pero también otros que desprotegen lo que importa. No se le dio la importancia que merecía*—.

Sobre la valoración de esta historia por parte de las nuevas generaciones, es cauto pero esperanzado —*Algunos sectores la valoran, otros no tuvieron oportunidad de conocerla. Pero creo que si hubiera voluntad de reactivar o renovar líneas férreas, especialmente en el norte, se reactivaría también el entusiasmo. Esta zona es difícil por su geografía, pero el sur tiene mucho potencial*—.

Carlos vive hoy con la satisfacción de haber sido parte de un proceso colectivo ejemplar. Desde el torno hasta la cooperativa, su legado está grabado en los rieles invisibles que aún estructuran la memoria del barrio.

Su mensaje para las autoridades y las generaciones futuras es claro —*Si se quiere preservar esta historia, hay que pensarla a futuro. Ferrocarriles no es solo un recuerdo, es una forma de vida que nos enseñó comunidad, esfuerzo y dignidad*—.

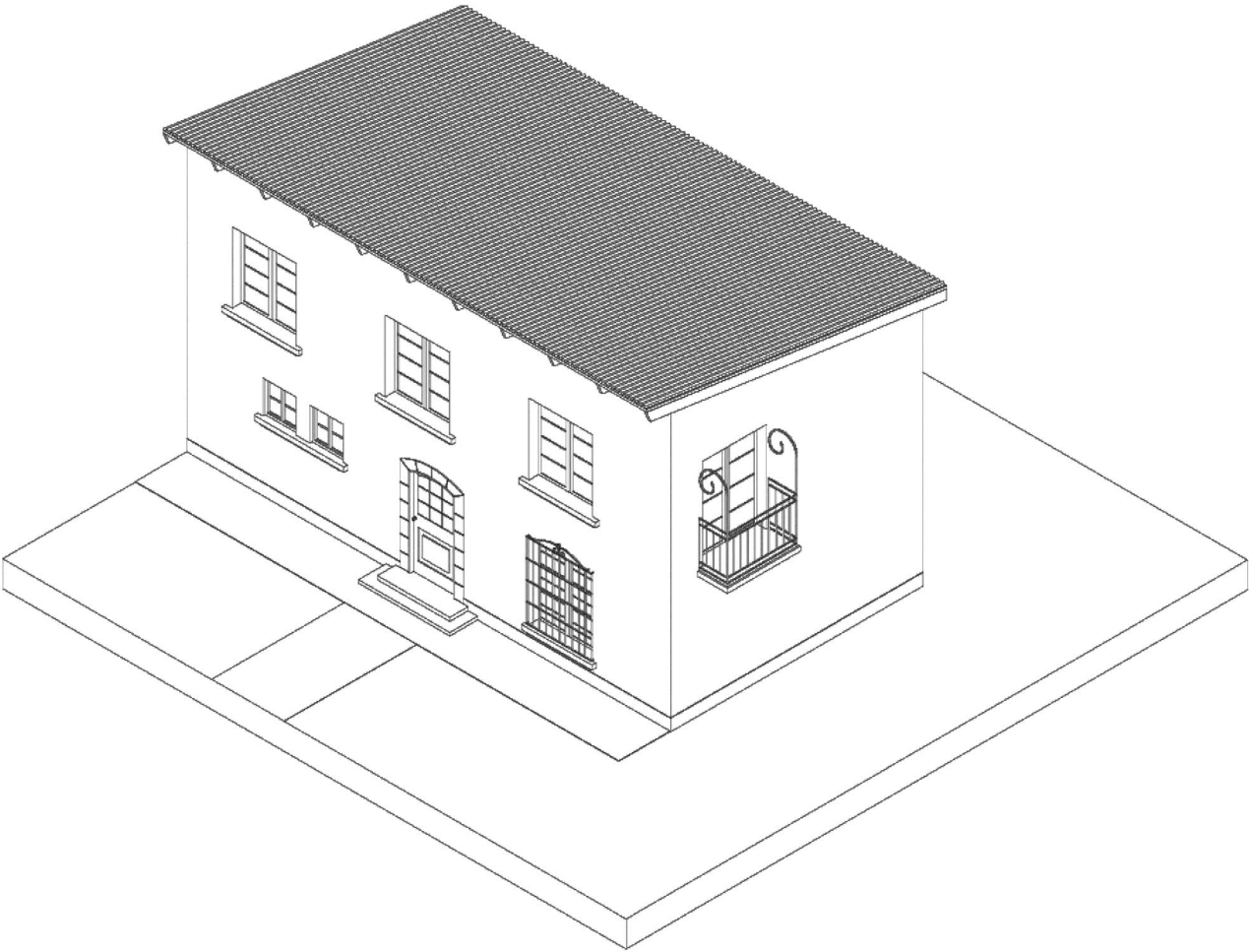


“Ferrocarriles no es solo un recuerdo, es una forma de vida que nos enseñó comunidad, esfuerzo y dignidad”.

CARLOS ECHAVARRÍA

94 AÑOS

UNA VIDA ENTRE TORNOS, RIELES Y COOPERATIVAS



Vivienda FFEE



Fotografía otorgada por Juan Carlos Valencia



Fotografía otorgada por Juan Carlos Valencia

JUAN CARLOS VALENCIA

73 AÑOS

HERENCIA FERROVIARIA ENTRE GENERACIONES

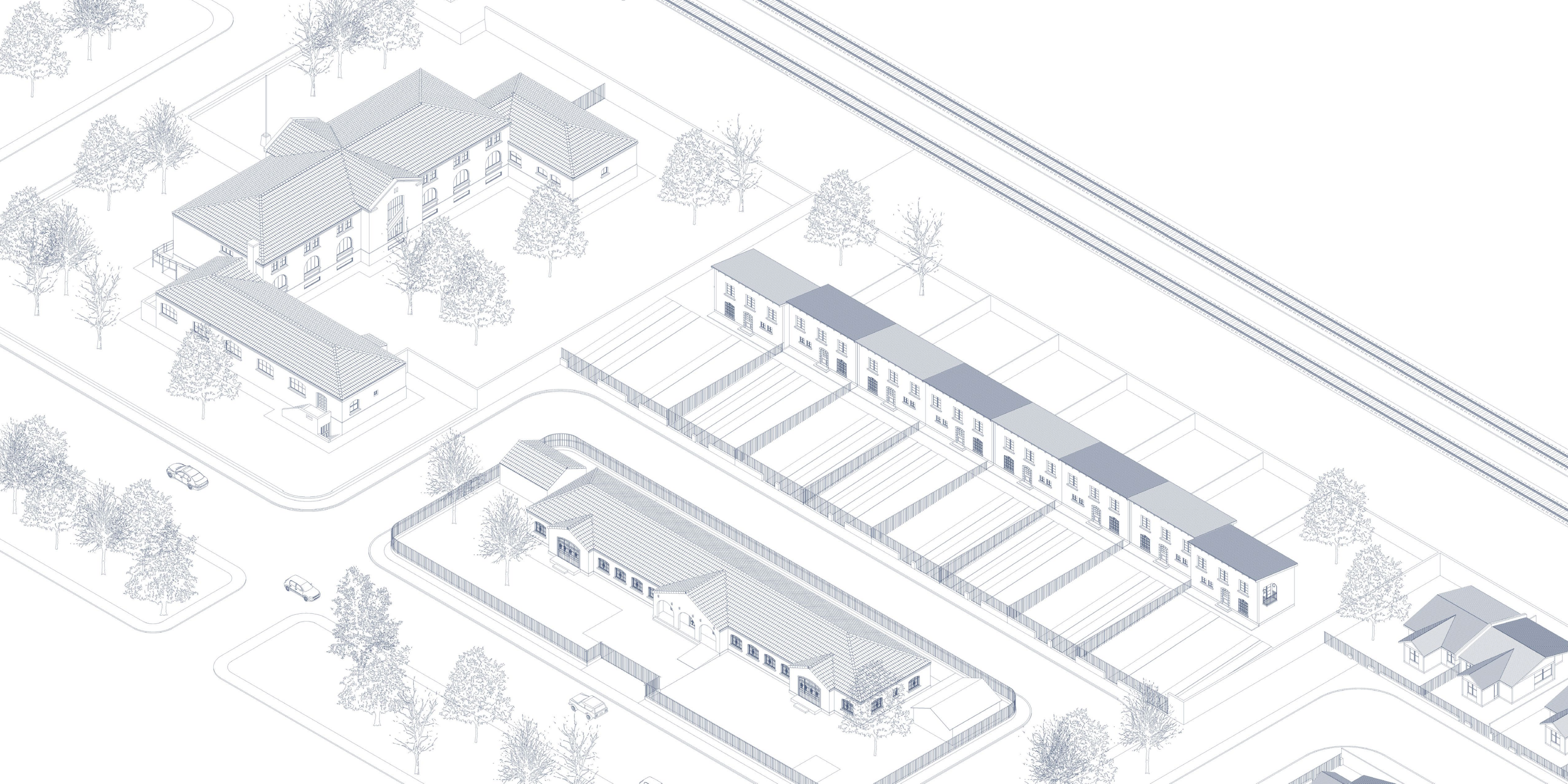
La historia de Juan Carlos Valencia está profundamente entrelazada con el mundo ferroviario. Hijo y nieto de ferroviarios, su vida ha estado marcada desde la infancia por el sonido del tren, los talleres, y los pasillos administrativos de Ferrocarriles del Estado. Nacido en el barrio inglés de Coquimbo, pasó su niñez en la población ferroviaria del Llano, donde creció rodeado de una comunidad que compartía una misma vocación: el ferrocarril.

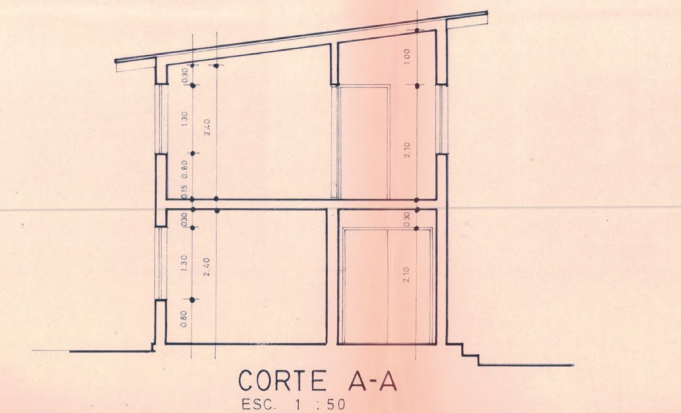
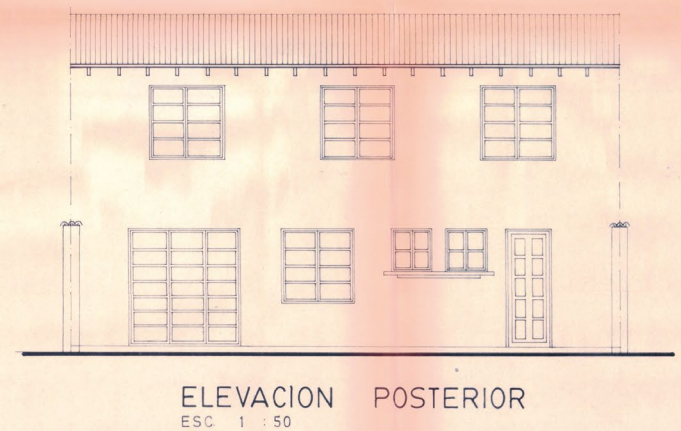
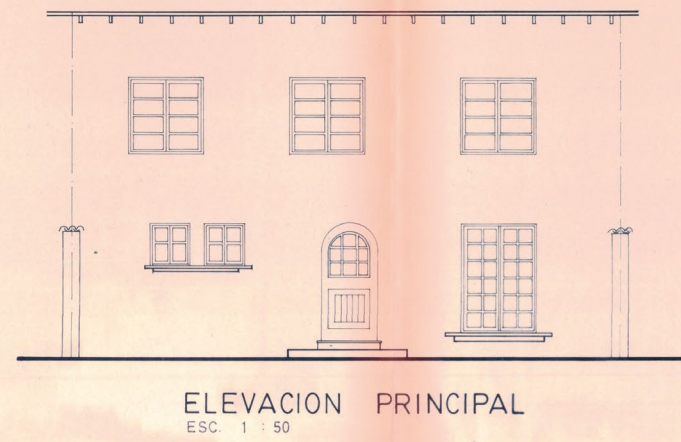
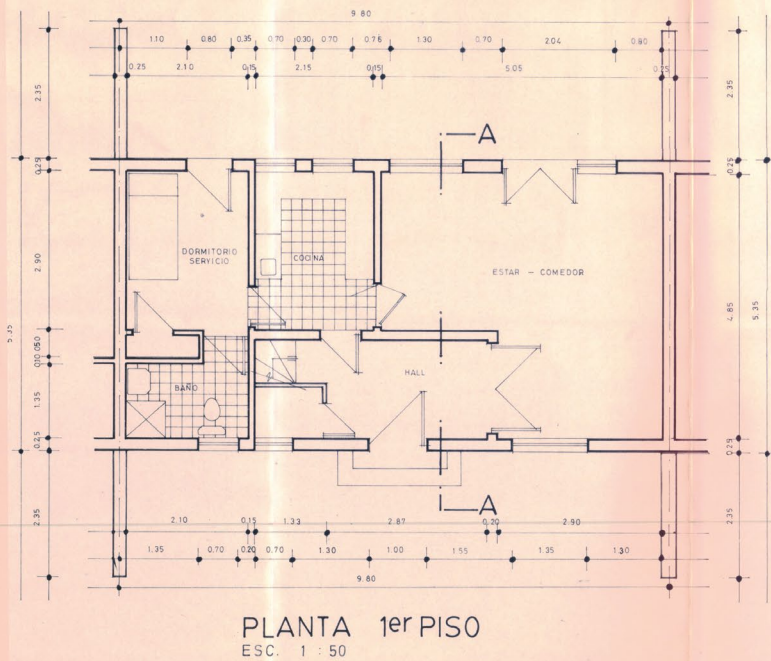
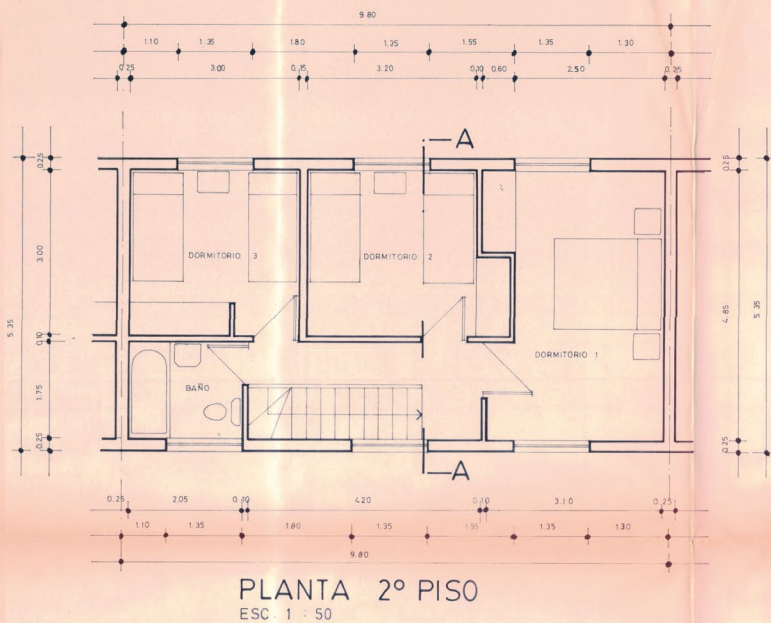
Entró a la empresa como ingeniero en ejecución mecánico, comenzando en la oficina técnica y luego pasando a mantenimiento. Con el tiempo, llegó a ocupar el cargo de jefe del departamento de equipo de remolcado, supervisando los talleres de maquinaria, pintura, soldadura y estructuras —*Tuvimos que mantener todo el equipo que iba tras la locomotora: desde las ruedas torneadas hasta la soldadura estructural, pasando por cada pieza que hacía funcionar el sistema*— recuerda con claridad.

En septiembre de 1990 fue destinado a vivir en la Covico, debido a la naturaleza de su trabajo que requería disponibilidad permanente. Cinco años más tarde, en 1995, la empresa decidió vender esas viviendas a sus ocupantes antes de privatizar parte de sus activos —*Así fue como me convertí en dueño de esta casa*— cuenta.

Para Juan Carlos, la transición fue natural —*Yo ya conocía a todos los vecinos, porque llevaba siete años en la empresa. Muchos tenían cargos de jefatura, así que el ambiente era familiar desde el principio*—.

Su relato está atravesado por la conciencia de haber pertenecido a una tradición ferroviaria —*Mi abuelo ya estaba jubilado cuando yo era niño, pero mi padre trabajó en el área administrativa de ferrocarriles. Mis tíos eran maquinistas. Siempre estuve vinculado con este mundo*—.





Su ingreso a la empresa no fue planificado, sino resultado de una oportunidad —*Yo estaba recién salido de la universidad y buscando trabajo. Hice la práctica en Ferrocarriles y me contrataron*—.

Las actividades comunitarias impulsadas por la empresa eran frecuentes, aunque no exclusivas del sector residencial —*Para las fiestas patrias se organizaban ramadas, juegos, paseos en tren para los trabajadores y sus familias. Las pascuas también se celebraban, con actividades para los niños*—. Todo esto ocurría dentro del recinto ferroviario, reuniendo a trabajadores de diferentes sectores.

Vivir junto a las vías tuvo sus particularidades —*La primera semana dormía a saltos, pero luego uno se acostumbra. Hoy ni siquiera siento cuando pasa el tren*—. El ruido fue disminuyendo con el tiempo, especialmente tras las mejoras realizadas a la vía con rieles soldados. A pesar de estar justo al lado de la estación, la presencia del tren pasó de ser una interrupción a una compañía constante.

Sobre su vivienda, la describe con precisión técnica —*En el primer piso están el living, comedor, cocina, una pieza de servicio con baño; arriba hay tres*

habitaciones y otro baño. Todo en material sólido, bloque y loza, sin estructuras livianas—. Es una de las casas del conjunto de empleados que se construyó para quienes ocupaban cargos de jefatura o técnico-profesionales.

Aunque sus hijos crecieron en ese entorno, la historia ferroviaria no ha tenido en ellos el mismo peso —*No les influenció tanto, porque ya no existía el ferrocarril como lo conocimos nosotros. Pero cuando eran chicos les fascinaba subirse a las locomotoras, recorrer la maestranza, conocer ese mundo—.*

Cuando se le pregunta por lo que le gustaría ver en relación con la memoria ferroviaria, su respuesta es clara —*Ferrocarriles fue el motor de la economía en su tiempo. Deberíamos tener un museo de la memoria, con elementos ferroviarios, para que las nuevas generaciones conozcan esta historia. En Salamanca, por ejemplo, hay una estación más pequeña que esta, pero tienen su museo. ¿Por qué nosotros no?—.*

Rememora también las celebraciones del 18 de septiembre —*Dentro de los mismos talleres organizábamos nuestras propias fiestas patrias, con almuerzos, ramadas, juegos. Incluso cuando apareció el cometa Halley, organizamos paseos nocturnos en tren al norte de La Serena para tratar de verlo— Recuerda con entusiasmo cómo guiaba a sus compañeros en medio de la pampa, con cielos abiertos y estrellados —Ahí está, decían. Y yo respondía: no, ese no, es ese otro—.*

Sobre el tipo de carga que movía el ferrocarril, explica —*Había trenes de pasajeros y trenes de carga. El Longino, que iba de La Calera a Iquique, demoraba tres días. Estaba el Elquino, que corría desde el valle del Elqui a Rivadavia, y otros que llegaban hasta Salamanca. El tren incluso traía circos, con todo su equipamiento. Luego, a partir del 75, quedaron solo los trenes de carga—.*

Hoy, Juan Carlos insiste en la necesidad de preservar esta historia —*Se hace con promoción, con memoria. Las nuevas generaciones conocen el metro o el tren del sur, pero no saben lo que hubo aquí. Esta historia merece contarse—.*



“Ferrocarriles fue el motor de la economía en su tiempo. Deberíamos tener un museo de la memoria, con elementos ferroviarios, para que las nuevas generaciones conozcan esta historia”.

JUAN CARLOS VALENCIA

73 AÑOS

HERENCIA FERROVIARIA ENTRE GENERACIONES



PAISAJES FERROVIARIOS

ALBUMES FAMILIARES

[Relato gráfico de la memoria ferroviaria]

LAS VOCES DE LA HISTORIA

[Retrato de los protagonistas]

VISIONES DEL BARRIO

[Panorámicas de la actualidad]



[Relato gráfico de la memoria ferroviaria]





Fotografías de Patricia Romero



Fotografía otorgada por Patricia Romero -Inicios de FCN



Fotografía otorgada por Patricia Romero - Casa



Fotografía otorgada por Patricia Romero -Inicios de FCN



Fotografía otorgada por Juan Carlos Valencia



Fotografía otorgada por Jorge Oracio Perez - Equipo de Futbol de la Covico



Fotografía otorgada por Jorge Oracio Perez - Equipo de Futbol de la Covico



Fotografía otorgada por Patricia Romero -Fiestas Patrias



Fotografía otorgada por Patricia Romero -Fiestas de fin de año



Fotografía otorgada por Jorge Oracio Perez - Fiesta de Navidad



Fotografía otorgada por Jorge Oracio Perez - Fiestas







Fecha de la venta 29 de Enero de 1943 Vence a las 24 horas del día 27 de Febrero de 1943

El viaje debe iniciarse dentro de los 10 días siguientes a la fecha de venta (ver Artículos 1 y 8 al respaldo).

Espacio reservado para hacer anotar en la boletería, antes de iniciar cada viaje parcial, la fecha y el recorrido que se va a efectuar.

ESTACION DE PARTIDA	ESTACION DE LLEGADA	FECHA DE SALIDA	Nº del tren	Firma del Boletero o Jefe Est. partida
RANCAGUA	Concepción	29 Enero 1943	9	[Firma]
PUERTO VARAS	Valdivia	30 Enero 1943	10	[Firma]
ALDIVIA N.º 3	Rancagua	10-2-43	10	[Firma]

Prórrogas de acuerdo con Art. 7

Prorrogado por _____ días que vencen el _____ de _____

Se dió boleto de revalidación N.º _____

Fecha _____ Estación _____ Firma _____

Prorrogado por _____ días que vencen el _____ de _____

Se dió boleto de revalidación N.º _____

Fecha _____ Estación _____ Firma _____

Prorrogado por _____ días que vencen el _____ de _____

Se dió boleto de revalidación N.º _____

Fecha _____ Estación _____ Firma _____

Nota.—El boleto prorrogado no es válido si no se presenta al mismo tiempo el boleto de revalidación cuyo número está anotado más arriba.

Carnet de Identidad N.º _____

Oficina que lo emitió: _____

(No se exige anotar el número del carnet de identidad si se coloca la fotografía).

Nombre del pasajero: Isolda Pradell de Castro

BOLETERIA N.º 1 RANCAGUA

Fecha de la venta 24 Enero 1944 Vence a las 24 horas del día 26 Enero 1944

El viaje debe iniciarse dentro de los 10 días siguientes a la fecha de la venta (ver Artículos 1 y 8 al respaldo).

Espacio reservado para hacer anotar en la boletería, antes de iniciar cada viaje parcial, la fecha y el recorrido que se va a efectuar.

ESTACION DE PARTIDA	ESTACION DE LLEGADA	FECHA DE SALIDA	Nº del tren	Firma del Boletero o Jefe Est. partida
PUERTO VARAS	Concepción	24 Enero 1944	9	[Firma]
VALDIVIA	Concepción	4-11-44	12	[Firma]
Concepción	Concepción	5-11-44	45	[Firma]
Rancagua	Rancagua	8-11-44	2	[Firma]

Prórrogas de acuerdo con Art. 7

Prorrogado por _____ días que vencen el _____ de _____

Se dió boleto de revalidación N.º _____

Fecha _____ Estación _____ Firma _____

Prorrogado por _____ días que vencen el _____ de _____

Se dió boleto de revalidación N.º _____

Fecha _____ Estación _____ Firma _____

Prorrogado por _____ días que vencen el _____ de _____

Se dió boleto de revalidación N.º _____

Fecha _____ Estación _____ Firma _____

Nota.—El boleto prorrogado no es válido si no se presenta al mismo tiempo el boleto de revalidación cuyo número está anotado más arriba.

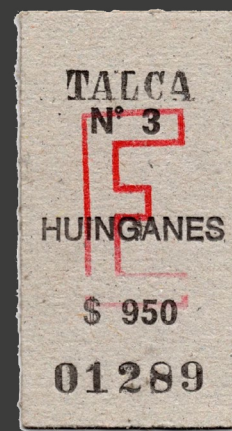
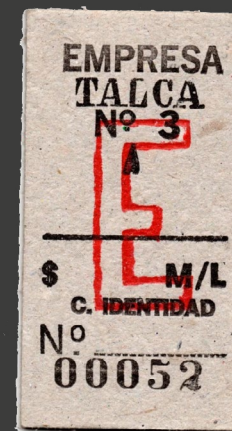
Fotografía (No se exige en caso de anotarse el número del carnet de identidad)

Carnet de identidad N.º 11028

Oficina que lo emitió: Rancagua

(No se exige anotar el número del carnet de identidad si se coloca la fotografía).

Nombre del pasajero: Isolda Pradell de Castro



cuadro congénere de Argentina.—'tica Argentina.

FERROCARRILES DEL ESTADO

PROPUESTAS PUBLICAS EDIFICIOS

En la oficina del suscrito el día 28 de Septiembre de 1950, a las 16 horas, se abrirán las propuestas para los trabajos de construcción de los edificios siguientes en Estación Guayacán — Coquimbo:

A) "TALLER DE MAQUINAS";
B) "BODEGA DE MATERIALES".

Bases pueden consultarse en la Secretaría de la Sección Arquitectura, Estación Mapocho, 6.º piso, todos los días de 15 a 17.30 horas, excepto los Sábados, que podrá hacerse de 10 a 11.30 horas, y en la oficina de la Sección Vía y Obras de La Serena. Se hace presente que sólo podrán participar en estas propuestas los contratistas inscritos en el Registro de esta Empresa, en 1.ª Categoría, con 10 días de anticipación a la fecha fijada para la apertura.

Antecedentes se entregarán hasta tres días antes de la fecha fijada para la apertura.

EL JEFE DEPARTAMENTO VIA Y OBRAS

104134-39

GUIA DEL VERANEANTE

REVISTA DE TURISMO DE LOS FF. CC. DEL E. (CHILE)

1941

SANTIAGO DE CHILE
TALLERES GRAFICOS DE LOS FF. CC. DEL E.

418.304
FER
1941

359

LOCAL
SERENA
Nº 1
GUALLIGUAICA
E° 0.55 M/L
CON IMPUESTOS
00213

LOCAL
SERENA
Nº 2
GUALLIGUAICA
E° 0.55 M/L
CON IMPUESTOS
01185

FF. CC. DEL ESTADO.-CHILE
PASE LIBRE
Permanente para Estudiantes
1936
Este pase es válido desde las 12 horas de la víspera de un día Domingo o festivo hasta las 12 horas siguientes a un día Domingo o festivo.
Válige entre el 15 de Enero y el 28 de Febrero.
Si el estudiante no existe a esta tarjeta deberá devolverse a la oficina emisora (Departamento de Transporte Mapochi). De lo contrario se le cobrará su valor al empleado, calculado como si fuera un abono.

Form. C. 244

Tarjeta permanente para Estudiantes

Santiago, 7 de Abril de 1937

Nº 88 3.ª CLASE

Déjase pase libre entre Gualliguaica y Serena

a Benedicto Codocedo F. hijo del Cabo Cuadrilla

Sr. Claudio Codocedo C.

D.F.

POR EL DIRECTOR GENERAL

Condiciones a la vuelta.

TALLERES GRÁFICOS DE LOS FF. CC. DEL E. (CHILE)

QUILLOTA
Nº 1
CALERA
E° 0.35 M/L
CON IMPUESTOS
19606

QUILLOTA
Nº 1
CALERA
E° 0.35 M/L
CON IMPUESTOS
19607

MAPOCHO
Nº 5
CALERA
E° 2.80 M/L
CON IMPUESTOS
26573



LAS VOCES DE LA HISTORIA

[Relato gráfico de la memoria ferroviaria]



Jacqueline Pérez PLaza (secretaria del grupo social y cultural “Hijos de la Covico”)



Carlos Jorquera y Ruth Urrutia



Héctor Cabezas y Marta Gómez



Héctor Cabezas



Patricia Romero



Alfonso Rojas



Jaime Jiménez



Monica del Carmen Nuñez



Carlos Echevarría



Juan Carlos Valencia y Viviana Barrios

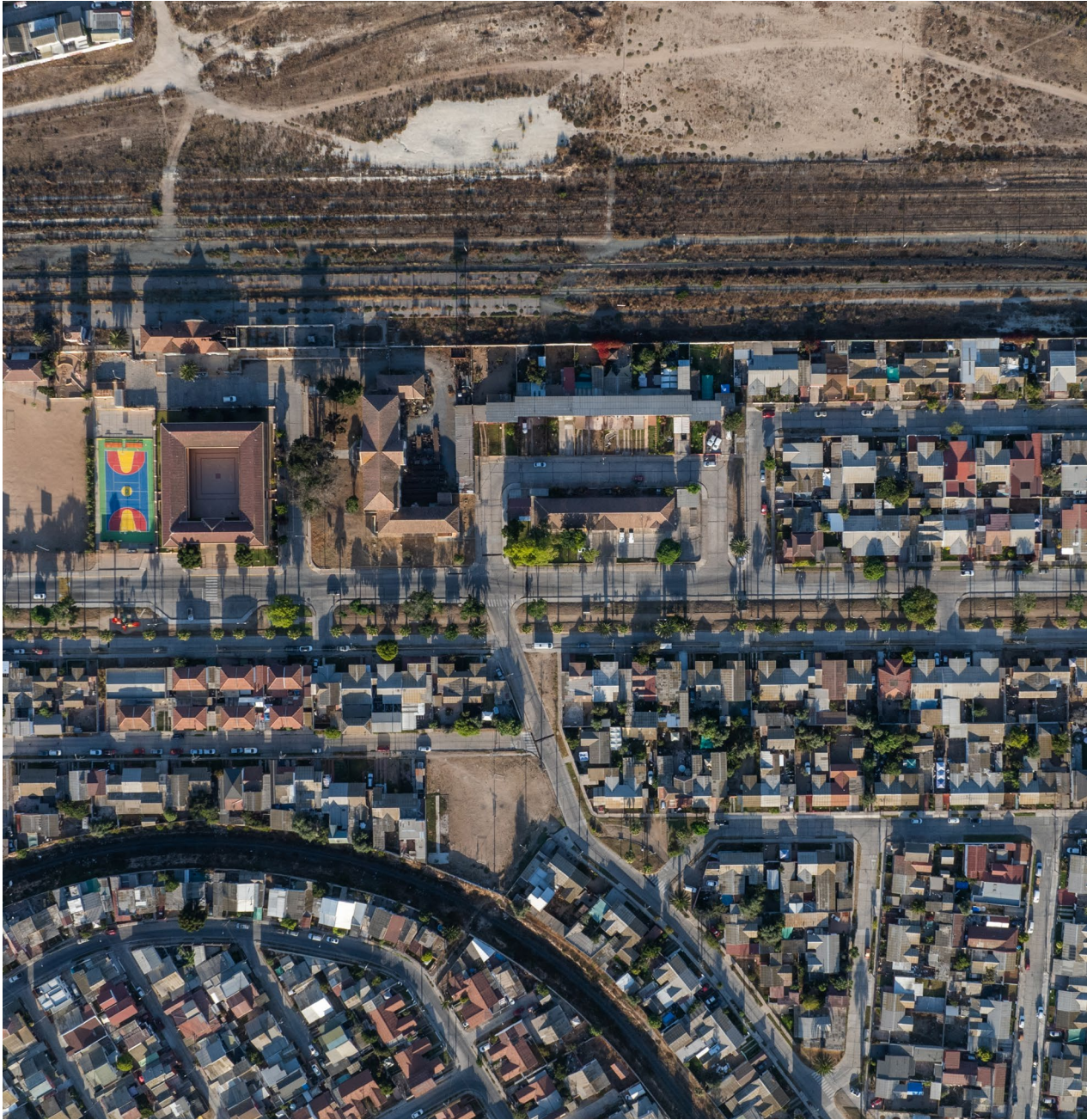




VISIONES DEL BARRIO

[Panorámicas de la actualidad]







CRÉDITOS





REFLEXIÓN FINAL

[Relatos de Barrios: Lo ferroviario como memoria afectiva]

De modo general, podemos definir patrimonio como el valor de lo que tenemos. Por tanto, cuanto más valioso es lo que tengamos, nuestro patrimonio será más grande. En términos económicos, el patrimonio se suele cuantificar en función del valor de venta potencial, ya que depende de la estimación de cuánto se podría vender lo que es de nuestra propiedad, ya sean bienes raíces, objetos o acciones de una empresa. En otras palabras, el patrimonio financiero está definido por el valor que le otorgan los demás a lo que es nuestro.

Así como el patrimonio financiero, muchas cosas se pueden cuantificar, incluso algunas difíciles de imaginar. Por ejemplo, hemos llegado a cuantificar el impacto de nuestras acciones en el cambio climático a través de la huella de carbono. Pero ¿Cómo cuantificar una historia de vida? ¿Qué valor tienen nuestras experiencias, nuestras vivencias, el aprecio que tenemos por un lugar, las memorias cargadas de emoción? De esta forma, nuestro patrimonio cultural supera lo cuantitativo, incluyendo aquello que está atado a nuestras experiencias de vida y nuestra memoria.

Edificios, documentos, monumentos y obras de arte son parte de nuestro patrimonio, reconocidos como elementos valiosos que deben ser protegidos y cuidados. Pero sin historias son objetos perdidos. Pasan a ser ruinas sin nada que les interprete. Son las historias de vida las que le dan sentido a los objetos, les permiten hablar y comunicar su valor, transmitiendo a los más jóvenes la historia de sus antepasados.

No se trata sólo de nostalgia, o de idealizar lo antiguo solo por sus años de existencia; se trata de poner en valor lo que hemos construido socialmente y a través de la historia darle sentido. Así, a través del pasado, es el presente el que se valoriza, aumenta nuestro patrimonio, se enriquece nuestra cultura.

Este libro comienza con el ferrocarril, el cual marcó el crecimiento de varias generaciones, dando forma al país que conocemos actualmente. Las historias nos hablan de lo importante que fue para tantos de nuestros padres y abuelos.

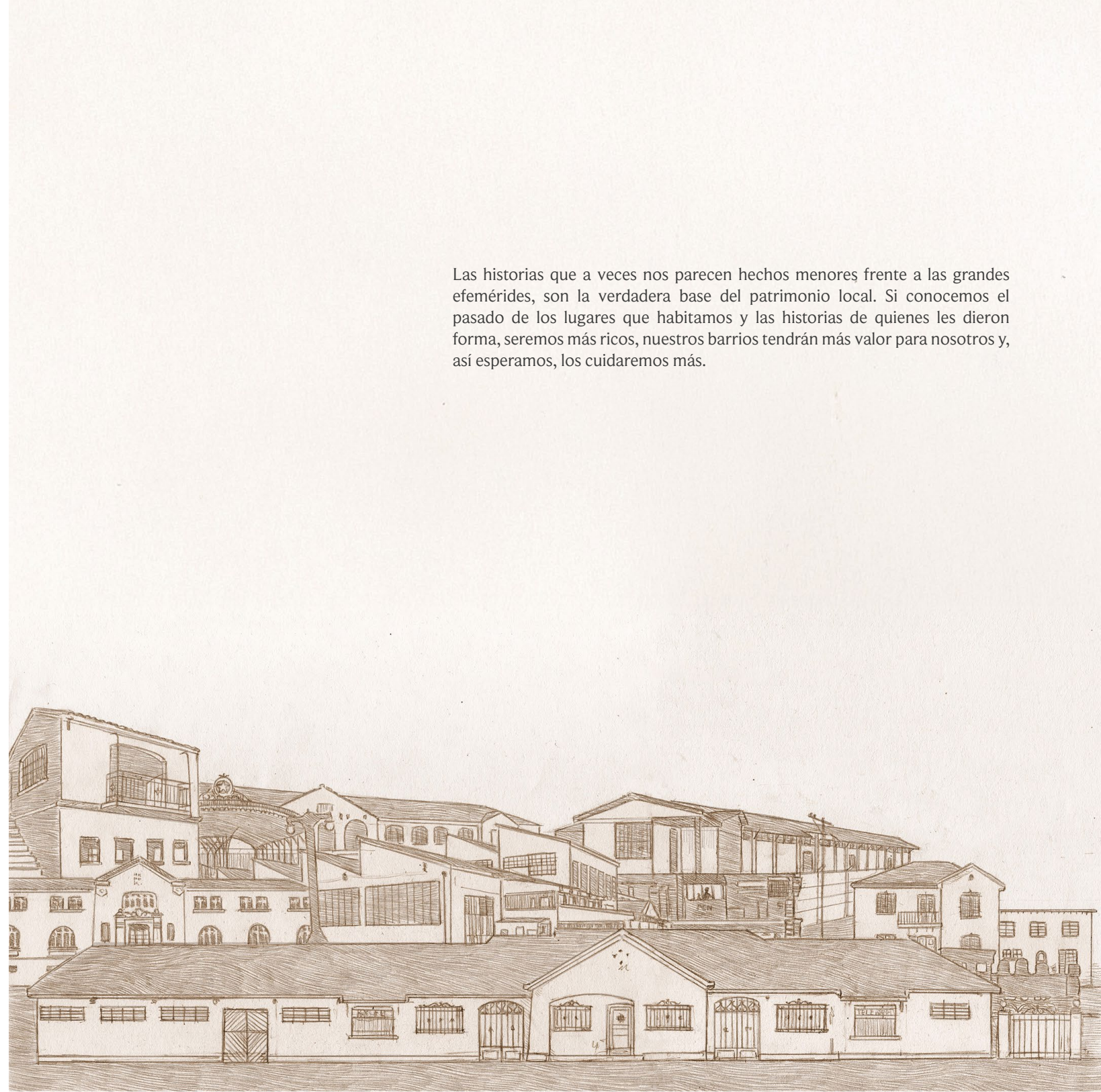
Hoy, en Coquimbo, el ferrocarril no es ni la sombra de lo que fue. El fierro gastado de los rieles no ha visto llegar los vagones en décadas. Los edificios de la maestranza están desapareciendo, la estación está en ruinas. Sin embargo, estas ruinas tienen sentido porque tienen historias que les dan vida. Las historias de vida de los habitantes de la Villa Covico no solo ponen en valor la historia del ferrocarril, sino que sus relatos dan cuenta de la importancia del barrio ferroviario como un espacio de comunidad que ha valorizado su origen y su trayectoria.

A través de este libro hemos registrado los relatos de los habitantes de la Villa Covico, aportando a la construcción de historia local. Con la firme convicción de que a través de estos registros se va construyendo un espesor cultural que se convierte en herencia para los descendientes, no solo de quienes hicieron del ferrocarril su vida, sino de todos los habitantes de esta tierra que de una u otra forma heredamos su valor.

Las huellas materiales de la Villa Covico dan cuenta de los últimos ochenta años de la historia de Coquimbo y del país. En ellas está presente el Estado desarrollista, el tren como motor de progreso e industrialización, el Plan Serena, el cooperativismo, las privatizaciones y la desindustrialización, las luchas por el patrimonio.

Pero sus relatos nos recuerdan que en medio de estos procesos históricos siempre están las personas. Están los niños que jugaron en los rincones de la Villa; el que en bicicleta recorría sus calles; los trabajadores que se organizaron y esperaron con paciencia lograr el anhelo de tener una casa; el funcionario que amaba su trabajo; los vecinos que sintieron el vacío cuando el tren de pasajeros dejó de llegar a la estación; los que se marcharon de la población y la recuerdan con nostalgia; los que volvieron.

Las historias que a veces nos parecen hechos menores frente a las grandes efemérides, son la verdadera base del patrimonio local. Si conocemos el pasado de los lugares que habitamos y las historias de quienes les dieron forma, seremos más ricos, nuestros barrios tendrán más valor para nosotros y, así esperamos, los cuidaremos más.





EQUIPO DE TRABAJO



Autores

Carolina Novo Boza

Arquitecta, Máster en Estudios Avanzados de la Arquitectura y estudiante del Doctorado en Proyectos Arquitectónicos por la ETSAB-UPC. Sus intereses abarcan el ámbito de la estética, la investigación y la difusión de la disciplina. Es cofundadora del proyecto “Relatos de Barrios”, en cuyo marco ha desarrollado la curatoría y redacción principal del presente volumen. Actualmente es académica del Departamento de Arquitectura de la Universidad de La Serena.

Camila Valencia Altamirano

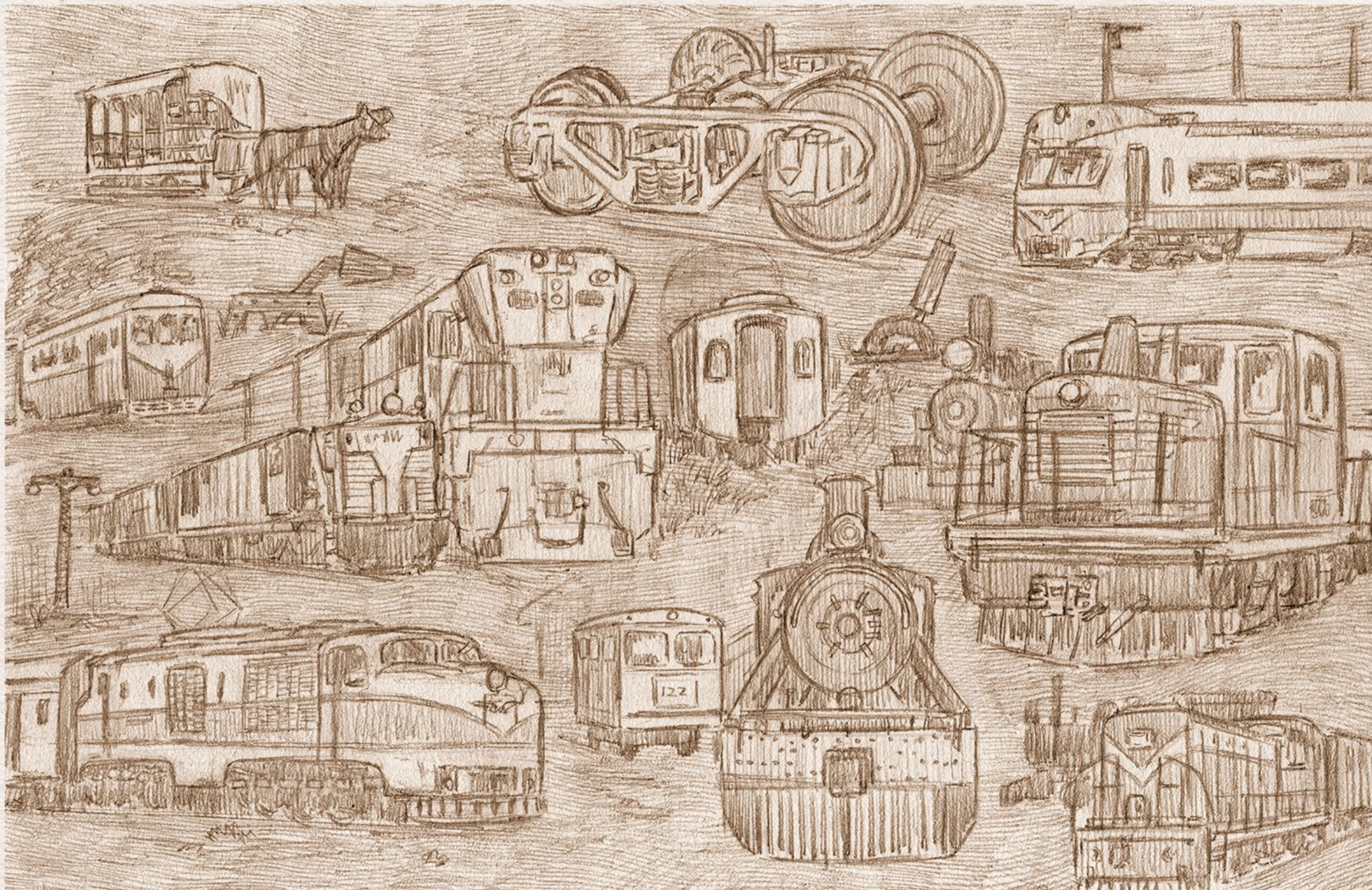
Arquitecta, Diplomada en Patrimonio Cultural UAH (2022). Ha impulsado iniciativas de difusión arquitectónica, como la dirección de concursos nacionales de estudiantes (2015, 2016 y 2018) además de la coordinación territorial y nacional de la XIX y XXI Bienal de Arquitectura y Urbanismo de Chile (2015, 2019). Es cofundadora del proyecto “Relatos de Barrios” desarrollado en conjunto al Departamento de Arquitectura de la Universidad de La Serena.

Javier Fredes González

Arquitecto de profesión y Gestor Cultural. En la búsqueda de promover la labor de la gestión cultural en la región de Coquimbo desde la docencia y gestión de iniciativas, ha impulsado diversos proyectos culturales y de participación comunitaria. Director de la Asociación Cultural Frijol Mágico. Es cofundador del proyecto “Relatos de Barrios”, y académico del Departamento de Arquitectura de la Universidad de La Serena.

Alejandro Orellana McBride

Arquitecto, Doctor en Arquitectura y Urbanismo por la UBB, Director del Departamento de Arquitectura de la Universidad de La Serena. Destaca en las áreas de investigación y docencia, además de múltiples iniciativas de vinculación con el medio.

**Relatos y testimonios****Vecinas y vecinos de Villa COVICO**

Su voz y memoria son el corazón de este libro. Agradecemos profundamente la generosidad y el cariño de quienes abrieron sus puertas, compartieron sus fotografías, recuerdos e historias. Este libro les pertenece.

Entrevistas y acompañamiento territorial**Rodán Castro**

Periodista. Responsable del levantamiento de entrevistas, redacción preliminar de testimonios y acompañamiento en terreno.

Diseño editorial y diagramación**Veronica Molina**

Diseñador Gráfica de profesión, diplomada en Diseño Editorial por la Universidad de Chile. Con experiencia en diseño corporativo y proyectos académicos.

Ilustraciones originales**Vincent Gatica**

Historietista e ilustrador (@e.vincent.v).



AGRADECIMIENTOS

Agradecemos profundamente a las vecinas y vecinos de la Villa Covico por compartir generosamente sus testimonios y memorias, esenciales para la realización de este libro. Su colaboración, confianza y hospitalidad permitieron construir una memoria colectiva auténtica y situada, reflejando con fidelidad las experiencias cotidianas y el valor histórico de la comunidad.

Extendemos nuestro reconocimiento a las familias Rojas, Echevarría, Cabeza, Romero, Núñez, Jiménez, Valencia, Jorquera, así como a todas aquellas personas que aportaron sus relatos personales enriqueciendo considerablemente este proyecto con sus diversas perspectivas y recuerdos.

Valoramos enormemente la dedicación, sensibilidad y profesionalismo del equipo interdisciplinario de realizadores audiovisuales, periodistas, fotógrafos, arquitectos, investigadores, diseñadores e ilustradores. Su aporte técnico y humano, fue clave para plasmar de manera visual y narrativa la esencia y particularidades de La Covico.

Finalmente, agradecemos al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Patrimonios, al Departamento de Arquitectura de la Universidad de la Serena y a todas las instituciones y personas que apoyaron el desarrollo de esta iniciativa.

Este libro es también una invitación a escuchar esas voces que muchas veces permanecen al margen de los relatos oficiales. Nos impulsa a reconocer que la historia se escribe desde los patios, los talleres, las cocinas y los portones; en esos espacios donde los barrios patrimoniales aún conservan; con obstinada dignidad, la memoria de quienes los habitan.





Este libro recompone, desde las voces vecinales y los rastros del archivo urbano, la historia de un barrio forjado entre el hierro de los rieles y la calidez de los afectos cotidianos. A través de relatos, imágenes, planos y testimonios, proponemos una lectura atenta del valor arquitectónico, social y simbólico de la Covico, villa que resiste el olvido de una ciudad que avanzó al compás del ferrocarril.

Entre todas se recuerda el valor del Club de Madres, las tardes de costura y la olla común: “Nos prestábamos la sal, los hijos y hasta las penas”.

Relatos de Barrios es una serie editorial que busca rescatar la historia viva de los barrios patrimoniales del norte de Chile, porque el patrimonio no siempre se alza como monumento. A veces se esconde en la calidez de un pasaje, en la persistencia de una cornisa, en el eco de un relato compartido. Contar estos relatos, como hacemos aquí, es una forma de resistir el olvido. Es también una manera de reivindicar el derecho a recordar y de habitar con dignidad aquello que otros han querido dejar atrás.



Proyecto
Financiado por el
Fondo Nacional de
Desarrollo Cultural
y las Artes,
Convocatoria 2024



UNIVERSIDAD
DE LA SERENA
CHILE



CULTURA



COLEGIO DE
ARQUITECTOS DE CHILE
DELEGACIÓN ZONAL COQUIMBO