

EL FERROCARRIL TONGOY-OVALLE: RUINAS DE UN MUNDO POSTINDUSTRIAL EN LA HACIENDA EL TANGUE

THE TONGOY-OVALLE RAILWAY: RUINS OF A POST-INDUSTRIAL WORLD AT THE "HACIENDA EL TANGUE"

Luciano Echeverría, Víctor Espejo, Felipe Guglielmucci, Alejandro Pastén, Joaquín Reyes y Jorge Soto

RESUMEN

Este artículo examina, desde una perspectiva etnográfica, la transición de una sociedad industrial a una no industrial o postindustrial a partir de las ruinas del ferrocarril Tongoy-Ovalle y de la antigua fundición ubicada a 15 kilómetros en el antiguo y extinto Puerto de Tongoy. Estos vestigios funcionan como restos materiales de profundas transformaciones sociales, culturales y territoriales, evidenciando cambios en las prácticas, los usos del territorio y las concepciones del paisaje. A partir del trabajo de campo, se analizó cómo la comunidad local convive, gestiona y resignifica su pasado industrial.

Palabras Claves: Ferrocarril, patrimonio, materialidad, postindustrial.

RELATO ETNOGRÁFICO

Con la intención de disminuir la ansiedad de enfrentarnos a nuestro trabajo de campo, buscamos en Google Maps el nombre de la hacienda que visitaríamos. La aplicación nos arrojó dos ubicaciones: una en Tongoy y otra ubicada en un valle en las afueras del pueblo. Sin saber qué esperar, solo nos quedaba aguardar a que llegara el día del viaje.

Viajamos durante 6 horas aproximadamente, transcurso durante el cual realizamos un par de paradas. Finalmente, llegamos a la Hacienda: era un lugar soleado, tranquilo y mayormente seco. Sus cerros pequeños y poblados de matorrales desérticos nos recordaron bastante a un paisaje *western*. El clima era agradable: una temperatura moderada y de un ambiente semi árido con pocas precipitaciones.

Tras bajar del bus y descargar nuestros bolsos, nos sentimos desconcertados ya que no logramos comprender qué debíamos hacer. Tras esperar unos minutos, los profesores nos dirigieron hacia una colina, que descendimos hasta llegar a una reja que marcaría el límite de la Hacienda. Lo primero que llamó nuestra la atención fue el cambio sonoro:

el sonido de las aves, el movimiento del viento entre los árboles y, sobre todo, la ausencia del ruido urbano. A medida que avanzábamos, el paisaje comenzó a desplegarse frente a nosotros, como una mezcla entre naturaleza e intervención humana. Humedales con abundante vegetación nativa convivían con plantaciones de eucaliptos, configurando un territorio de contrastes. Algunos estábamos particularmente entusiasmados por la posibilidad de ver la flora y fauna local; imaginábamos patos silvestres, cisnes, zorros, entre otros animales. Tal como habíamos leído, la geografía del lugar se organiza en torno a quebradas y cursos de agua orientados que cruzan el territorio de este a oeste y de sur a norte.

Desde esta primera aproximación, la hacienda y una economía marcada por el trabajo agroganadero. Los primeros indicios de ocupación en el sector donde actualmente se ubicada la Hacienda El Tangué se remontan, al menos, al periodo arcaico, con presencia de la cultura El Molle, el complejo Las Ánimas y, posteriormente, la cultura Diaguita (Biblioteca Nacional de Chile, s. f.-a; Soto Vásquez, 2024). Con la expansión del Imperio Inca el siglo XV, el Norte Chico es incorporado por estos, influyendo en las prácticas culturales y productivas locales (Hidalgo et al., 2001). Durante la época colonial, el territorio quedó bajo la administración del Virreinato del Perú, consolidándose la ganadería caprina y ovina en las zonas áridas, posiblemente influenciada por antiguas tradiciones ganaderas asociadas a la crianza de camélidos (Biblioteca Nacional De Chile, s. f.-b). Así, el lugar que recorreremos aparece ante nosotros como el resultado de capas superpuestas de ocupación, prácticas económicas y fuertes transformaciones culturales.

A pesar de que el tren Tongoy-Ovalle ya no existe, su presencia se hace sentir. Al explorar el territorio desde imágenes satelitales de Google Maps, es posible reconocer una huella recta del antiguo trazado y, en las conversaciones con quienes habitan el lugar, emergen relatos que evocan su paso. Se trata de una presencia ausente en tanto continúa estructurando el paisaje alrededor y las memorias locales.

Respecto a su origen, este se remonta al siglo XIX, en el contexto marcado por el auge minero y la modernización de los puertos como parte de una política estatal que buscaba impulsar la industria nacional. El descubrimiento y la explotación intensiva de la mina de cobre del cerro Tamaya a mediados del siglo XIX, financiado por el empresario José Tomás Urmeneta con el fin de transportar el mineral hasta el puerto de Tongoy (Biblioteca Nacional de Chile, s. f.-c).

En 1863, Urmeneta contrató al ingeniero Allan Campbell para que realizara los estudios del trazado de la línea férrea. Su construcción estuvo a cargo de los ingenieros norteamericanos Enrique Meiggs, Carlos Hillaman, Guillermo O'Berre y Alejandro Vigneaux, quienes -junto con aproximadamente doscientos obreros- trazaron la línea férrea en el territorio (Wells, 2019). El primer tramo, inaugurado en 1865, unió Tongoy con Cerrillos de Tamaya. Pocos años después, la locomotora ya atravesaba los cerros y sus quebradas, terminando su recorrido en la estación de Placilla, cerca de la mina San José. La obra costó \$1.333.000 en pesos de la época (Marín, 2013; Wells, 2019). Nos

resultó difícil imaginar que, hace más de 100 años, este mismo espacio hubiera sido recorrido por una locomotora que conectaba las minas y fundiciones con los puertos y sus chimeneas fundidoras que percutían el aire del puerto (Marín, 2013; Wells, 2019).

Con el agotamiento del mineral de Tamaya y la disminución del transporte hacia la fundición, el ferrocarril comenzó su decadencia. Si bien el tren continuó movilizand o personas y cargas algunos años después, su función original se fue diluyendo. Las estaciones cercanas a la hacienda, como Chañar y El Tango, continuaron formando parte de la vida cotidiana del sector, donde es posible imaginar encuentros, conversaciones y personas desplazándose.

En 1984, y bajo la administración de Gabriela Maurat, se extendió la vía del tren hasta Ovalle, dando origen a las estaciones de Limarí, El Trapiche, La Torre, Cerrillo de Tamaya, Quebrada Seca, Pachingo, Chañar, El Tangué, Tongoy (pueblo) y Tongoy (muelle), con una extensión total de 85 km (Wells, 2019).

Las actividades del tren continuaron disminuyendo de manera progresiva, hasta su último circuló entre Tongoy y Cerrillos de Tamaya en 1927. A mediados del siglo XX, la vía fue desmantelada, quedando solo las ruinas de este (Marín, 2013; Wells, 2019). Hoy, los restos de ese ferrocarril -tramos de rieles, durmientes reutilizados y rastros de huella en el suelo persisten como fragmentos dispersos en la hacienda y sus alrededores, constituyendo un punto de partida para esta investigación.

Durante el periodo ferroviario, la hacienda perteneció a la Compañía Agrícola Coquimbo, la cual incorporó transformaciones que aún marcan el paisaje. Entre estas, una plantación de Eucaliptos Karri en la quebrada de Pachingo, así como la implantación de la ganadería ovina, considerada menos agresiva para el entorno que la caprina. Las prácticas de esquila, los galpones, las tradiciones asociadas al trabajo con las ovejas se consolidaron hacia finales de este periodo, impulsado por miembros de la compañía; entre estos, Don Armando Salamanca. En 1921, la hacienda pasó a ser parte de la Compañía Ganadera de Tongoy, quien mantiene la propiedad hasta el año 1929, cuando vende parte de los terrenos desde Guanaqueros hasta la línea medianera de Lagunillas a Don F. Shaeffer Brown. En la década de 1940, bajo la administración de Don H.C Morgan Winch para el año 1941, una época en la cual el ferrocarril ya había sido desmantelado y reutilizado para otros fines, especialmente para construcción de viviendas, estructuras ganaderas y algunas infraestructuras urbanas.

Francisca Márquez et al. (2019) plantea que las ruinas se pueden definir como bienes inmuebles que evidencian en su materialidad el paso del tiempo y el abandono pero que, al mismo tiempo, constituyen vestigios y resonancias de la época en que aún no eran ruinas, por lo que son objetos de memoria que transmiten parte de la identidad y cultura de una sociedad. Además, las ruinas aún habitadas pueden ser entendidas como un lugar de vida actual que es al mismo tiempo una vida que se ha retirado lo que nos recuerda que en ellas alguna vez se alojó otra vida, es decir, con su presencia remiten a una ausencia que vincula lo que fue y aquello que se imagina (Lanuza, 2008; Simmel, 1934). En ese sentido, pueden entenderse las ruinas como espacios que articulan

materialidades, temporalidades y agencias (Márquez et al., 2019). Es por ello que pensamos que los vestigios aún en uso del tren pueden operar articulando estos elementos.

Por otro lado, la hacienda con su trabajo agrícola, ganadero y turístico representa una sociedad que pasó por un periodo industrial que ya no está y a la vez ya no es la sociedad fundamentalmente agrícola que fue previo al paso capitalista. Por eso, rescatamos el concepto de sociedad postindustrial, como aquella que nace a partir de la transición de una desde una sociedad industrializada a una en la cual las relaciones sociales han cambiado y hay una nueva forma de comprenderlas (Bernal-Castro, 2015). Esta ya no se cimenta sobre bases industriales, sino que ahora se sostiene sobre la tecnología, el conocimiento o los servicios. Se van produciendo nuevos conocimientos y formas de producción, lo cual provoca que las ocupaciones de las personas se desplacen hacia los sectores anteriormente mencionados. Observamos preliminarmente que las ruinas del ferrocarril son consecuencia del declive de la actividad industrial de Tongoy, lo que permite cuestionarse si acaso su presencia opera como un testigo del pasado que se vislumbra a través de las grietas dejadas por el resquebrajamiento del progreso (Márquez et al., 2019), dando lugar a la sociedad postindustrial como consecuencia por la decadencia en la producción cuprífera y la desaparición de la fundición de Tongoy.

Además, siguiendo lo planteado en Arancibia et al. (2019), se considera que tanto las acciones políticas, sociales y económicas de los actores tienen efectos materiales y simbólicos en estos espacios habitados que estructuran y determinan los espacios y prácticas de los mismos y otros actores. Es decir, las acciones que dieron lugar al tren y sus vestigios actuales deberían dar cuenta de cómo se configura la hacienda y sus alrededores y también cómo los actores de esta se relacionan entre sí y desarrollan sus prácticas cotidianas. De la misma forma, entenderemos el paisaje, a partir de lo descrito en Bocco et al. (2013), como un concepto integrado y complejo que incluye lo natural y lo cultural, que es resultado tanto de la actividad social como también de agentes naturales tales como el clima, la geología, la flora y la fauna, sobre un territorio particular a lo largo de la historia.

A partir de lo descrito, decidimos que nuestra meta será describir cómo se relacionan los habitantes de El Tangué y sus alrededores con las materialidades que aún quedan del antiguo ferrocarril Tamaya-Tongoy en la actualidad, además de exponer cómo se articulan en torno a las ruinas de este. Daremos cuenta de la vinculación de los actores que habitan el Tangué y las zonas aledañas con el paisaje en el presente, explorando sitios destacados, prácticas cotidianas, examinando materialidades asociadas al ferrocarril e investigando sobre su historia y la importancia que tuvo a través de la misma, poniendo en énfasis en la relación entre los habitantes y la locomotora que pasó por aquella zona. Para lograr esto, nos proponemos entender las ruinas del tren Tongoy-Ovalle como una ruina habitada en el contexto de Tongoy interpretado desde la perspectiva de una sociedad postindustrial. En concordancia con esto, nuestro objetivo es describir cómo las ruinas de la línea férrea logran articular el paisaje, las

prácticas cotidianas, las materialidades y el conocimiento local de los habitantes del Tangué y zonas aledañas.

Primera estación: El tren olvidado que aún circula

Podría pensarse que el tren, como sinónimo material de la nostalgia, los recuerdos y una forma de vida jornalera estaría presente en la memoria colectiva e individual de la gente que vive en las proximidades de sus vías; sin embargo, nuestra primera aproximación al tren se tiñe levemente de desesperanza. Tras nuestra llegada a El Tangué, J.C., contralor de la hacienda que habría sido elegido democráticamente por la junta directiva, nos presenta una barrera que costaría sortear: el tren existió, todos los habitantes del lugar lo aseguran. Sin embargo, sus recuerdos son vagos, como aquello que no solemos recordar a pesar de su presencia constante. Así, el tren se nos presenta como un gigante olvidado.

Pues bien, en palabras de J. C., el tren existió y hay vestigios de él: una línea ferroviaria pasó en tiempos pretéritos por la hacienda -conectando Tongoy con una mina cercana- y dejando una huella reconocible de su trayecto. A pesar de esto, de su historia no queda casi nada, quizá no está en las preocupaciones de J.C. saber más sobre algo que poco sustento traería a las familias dueñas de la hacienda. Si bien esta primera aproximación al objeto de nuestra investigación implantó en el grupo un ambiente de duda, era muy pronto para decir nada sobre el asunto, aún quedaba mucho por ver e investigar en los días por delante.

Con la llegada de la noche, nos instalamos en nuestras carpas. Con el fuego ardiendo y la comida preparándose, nos sentamos a conversar para decidir qué haríamos con nuestra investigación. Debido a que contábamos con poca información, decidimos dar un paseo nocturno por el sector, absolutamente desconocido y a la luz de la luna, con la esperanza de familiarizarnos más con el lugar. Esta decisión, tan democrática como apresurada, nos permitió identificarnos en un paisaje diametralmente opuesto al que acostumbramos en la ciudad -marcado por el bullicio y contaminación lumínica-; una pequeña localidad con edificaciones esparcidas: casas, una pulpería, un granero, una pequeña escuela y una iglesia, que se encontraba cerca del campamento.

Volviendo a nuestro paseo nocturno, nos adentramos sin rumbo particular en un camino privado. Caminamos durante unos veinte minutos en la frescura de la noche, pasando por un puente de manera y frente a una animita, hasta llegar a la entrada de un sector poblado y pequeña, pero alumbrada. La oscuridad del entorno, el frescor de la noche y el ladrido de los perros nos invitó a volver sobre nuestros pasos, sin poder averiguar más ese día.

Al iniciar el segundo día, el ánimo y la ilusión de aquello por descubrir se sentía en el ambiente. Los otros grupos del curso se levantaron temprano y las fogatas estaban otra vez ardiendo para pasar la fría mañana, pero no es hasta alrededor de las 9:30 horas que partimos. Nuestro objetivo era volver a recorrer el camino de la noche anterior,

esta vez apoyados por la luz del sol. Nuestro destino estuvo claro durante poco más de 3 minutos, pero nos encontramos A.M., profesor de la escuela básica El Tangué, esperando a un grupo de nuestros compañeros para realizar una visita a la escuela. A pesar de no ser el grupo que esperaba, nos extendió la invitación. De repente, estábamos dirigiéndonos al encuentro de los alumnos de la escuela y sus profesores.

La escuela contaba con pocas salas de clases y oficinas y los baños eran pequeños. Nos guiaron hasta una de las salas de clases donde un grupo de estudiantes nos esperaban sentados en sus pupitres. El curso entero nos extendió un saludo antes de que el profesor iniciara una breve introducción sobre la escuela, sus alumnos y las actividades que han realizado con el propósito de recrear la memoria de la hacienda y sus tradiciones. Tras esta breve presentación, los alumnos nos realizaron algunas preguntas con notorio interés. A partir de sus respuestas, se generó una conversación que finalizó con una invitación por parte de ellos para conocer sus colecciones de objetos hallados en las inmediaciones de la escuela. Entre estos restos había fragmentos cerámicos, minerales, conchas y clavos de ferrocarril (Figura 1). Estas piezas de las vías del ferrocarril podían pasar desapercibidos entre el conjunto de objetos, pero llamó nuestra atención profundamente. A diferencia de J.C., los alumnos sólo podían ubicar la huella del tren y un par de sitios con trozos de rieles reutilizados. Este pequeño intercambio de diálogos nos entregó las primeras pistas sobre el tren.



Figura 1:

Caja de hallazgos de los alumnos de la escuela el Tangué y los vestigios del tren que contenía. Fuente: Elaboración propia.

Luego de un recorrido por los alrededores de la escuela, donde los niños nos guiaron hasta conchales y una animita en la cima del cerro aledaño a la escuela, nos dirigimos al sector que habíamos visto la noche anterior. Durante el trayecto, tanto nosotros como los niños, pudimos hacernos preguntas y también algunos chistes. Durante la conversación, los niños en cuestión comentaron que no viven en la hacienda, sino en Tongoy, pero viajan todos los días en bus escolar. A pesar de no residir allí, contaban con un amplio conocimiento sobre la localidad, el cual desplegaron mientras nos

guiaban por los senderos del sector. Pasamos frente a una formación rocosa llamada Tacita hasta llegar a un pozo de agua. En el camino nuestros guías nos indicaron un grupo de rieles de ferrocarril clavados en la tierra; la estructura visible del pozo de agua -hecho de concreto- también contaba con un riel. Posiblemente, había otros rieles enterrados (Figura 2).



Figura 2: A la derecha, detalle de riel sobresaliente de la estructura del pozo; a la izquierda, niños jugando en él. Fuente: Elaboración propia.

Pasado un momento de descanso y contemplación del pozo, iniciamos nuestro camino de regreso a la escuela. En el trayecto cruzamos un puente de madera que poseía reparaciones reutilizando clavos de ferrocarril. Una vez en la escuela, tomamos un descanso junto a los profesores, quienes nos ofrecieron manzanas. Posteriormente, nos despedimos y agradecemos la información entregada, así como el tiempo compartido.

Aproximadamente a las 15:00 horas, volvimos al campamento, donde organizamos la información recolectada y continuamos preguntándonos por la existencia de una de las antiguas estaciones mencionadas durante una conversación con el profesor de la escuela. Decidimos ir en búsqueda de dicha estación al día siguiente.

Así fue como, a la mañana siguiente, iniciamos la búsqueda de las huellas del tren desde la hacienda hacia el sur. Al dirigirnos a la estación, parte de nuestro grupo se detuvo un momento en un negocio de abarrotes que llevaba el nombre “La Pulpería”, para consultar por la ubicación de la estación. Uno de los integrantes relata en su diario de campo:

Fuimos a conversar con la señora que atiende la pulpería, quien nos entregó indicaciones sobre cómo llegar a la estación, mostrándonos un mapa de la zona de 1857 que llevaba por nombre “Plano mostrando la línea del camino Carretero de Tongoy a

Tamaya y Ovalle”, y que mostraba los caminos y línea férrea del área. [Nota de cuaderno de campo de Felipe, nota descriptiva-metodológica, 07/05/25]

La señora mantuvo una actitud distante y desconfiada durante la conversación, por lo que decidimos retirarnos prontamente con el resto del grupo, el cual había iniciado el recorrido para ir en búsqueda de las líneas del tren. En el camino, nos volvimos a detener, esta vez en la posta más cercana, donde hablamos con un trabajador que nos confirmó que ese camino se construyó a partir de la huella de la vía. Sin embargo, también nos entregó información que se contradecía con la entregada en la pulpería: según él, la estación del tren se encontraba en la dirección opuesta a la que nos habían indicado [Diario de campo Jorge, nota descriptiva, 07/05/25]. Esto nos hizo dudar sobre dónde debíamos ir. Incluso consideramos la posibilidad de que existieran dos estaciones o que, a través de los años y generaciones, se haya ido difuminando la precisión de los recuerdos del tren.

Continuamos caminando por el camino, hasta que este se dividió en dos rutas que llevan en dos direcciones opuestas: una al norte y otra al sur. Consultamos la foto del mapa que habíamos tomado en la pulpería, la cual mostraba las antiguas líneas del tren. Esto nos orientó y permitió dirigir nuestro recorrido en dirección hacia el sur, esperando encontrar restos del ferrocarril que alguna vez existió en la zona.

Mientras caminábamos, pudimos notar que algunas casas incorporaban en su infraestructura materiales que pertenecían a los trenes: “algunas de estas casas usaron parte de los rieles del tren en una clase de ‘reutilización’ tras el abandono de los rieles del tren” [Cuaderno de campo de Luciano, cita descriptiva, 07/05/25]. Estos vestigios de rieles eran utilizados para la construcción de corrales o pilares para los techos. Nos encontrábamos observando las distintas casas cuando nos encontramos con una pareja de ancianos que realizaba labores agrícolas y ganaderas, a juzgar por sus ropas. Les preguntamos sobre el ferrocarril, a lo cual la señora responde que “recuerda que cuando caminaba con su mamá, recogían y veían restos del tren mientras le explicaba de este”. [Cuaderno de campo de Jorge, nota descriptiva, 07/05/2025]

Gracias a nuestro paso por la escuela, la posta y la pulpería, habíamos podido reconstruir un recuerdo difuminado y lejano del tren. A pesar de esto, podemos decir que el tren mantiene una presencia, tenue y a la vez ubicua, que persiste como el rescoldo que deja nuestra fogata en la noche; es un tren que aún circula en la memoria local, aun cuando no tiene un destino al cual llegar.

Segunda estación: Siguiendo las huellas de la vía férrea

Continuamos recorriendo el camino, el cual nos llevó hasta otra casa, donde entrevistamos brevemente -sin mucho éxito- a una señora. Al momento de retirarnos, nos encontramos con su hijo, J.V., quien pudo entregarnos más información sobre el ferrocarril. J.V. nos encontró con su cuatrimoto, la cual utilizaba para recorrer el camino construido sobre la huella de la vía. Nos señaló la dirección para llegar a lo que se refirió como la antigua estación de trenes. Luego de entregar las indicaciones, puso en marcha su vehículo y continuó su camino velozmente; nuestro grupo también reanudó la marcha, pero a pie, durante aproximadamente 2 horas. No encontramos ningún vestigio de la existencia de una línea ferroviaria.

A medida que caminábamos, y producto del cansancio, comenzamos a preguntarnos ¿será que J.V. nos jugó una broma?, ¿será que realmente sabe dónde hay algo? Si lográbamos encontrar el lugar que nos indicó ¿encontraríamos allí información útil para nuestra investigación? Frente a estas dudas, y luego de descansar unos minutos bajo la sombra de unos eucaliptos mientras comíamos una merienda a modo de almuerzo, consideramos -entre bromas- volver al campamento. La incertidumbre que nos generaba el seguir algunos pasos más o dar media vuelta se volvía abrumadora. Al no estar completamente seguros si hallaríamos lo que tanto buscamos, y luego de un espacio de debate sobre el curso a seguir, decidimos seguir por unos minutos más en la dirección señalada por J.V., Como era de esperar, el cansancio y la incertidumbre nos volvió a acechar mientras cruzábamos los vastos campos de la hacienda que, a pesar de deslumbrar con sus bellos paisajes a la viva luz de la tarde, no daban pista alguna de un posible tren que cruzara por estas tierras.

Nos volvimos a encontrar con J.V. en el camino, quien nos volvió a señalar la dirección a la estación. Seguimos caminando en esa dirección hasta, finalmente, hallar pistas sobre el tren Tamaya-Tongoy. “Aquí nos encontraríamos con lo que tanto estuvimos buscando, vestigios del ferrocarril. Hallaríamos entre 3 - 4 clavos ferroviarios, una tuerca ferroviaria y un tornillo ferroviario...” [Nota de cuaderno de campo de Joaquín, nota descriptiva, 07/05/25]. Estos clavos eran suficientes para clavar un durmiente con 5 cm de grosor. El tornillo era de gran calibre (5-6 cm de largo y 2-3 cm de diámetro), mientras que la tuerca aparentemente ferroviaria, solo era la cabeza de la pieza con 3 cm de diámetro (Figura 3). A pesar del largo trayecto que nos iba desgastando a la luz de una amenazante tarde, estos hallazgos significaron un gran impulso moral para continuar.



Figura 3: Clavo y Tornillo de ferrocarril. Fuente: Elaboración Propia.

Para nuestra sorpresa, estas primeras pistas eran solo el inicio de una seguidilla de hallazgos: un durmiente medio enterrado en el camino, clavos sobre en la tierra - olvidados a su suerte en medio de la nada-, como si su existencia fuera el único testigo de que alguna vez una enorme máquina de hierro cruzó aquellas tierras y fuera su deber transmitir esa información a alguna persona que quizá tuviera un poco de interés en su historia.

Página 15

Nos encontramos más adelante, y por tercera vez, con J.V., quien nos guió a pie hasta las ruinas de la estación ferroviaria, pasando por un antiguo puente ferroviario del que solo quedaban pilares de concreto y algunos rieles desgastados. Habíamos recorrido varios kilómetros, y solo habíamos dado con estos restos. Ante este complejo panorama, nos preguntamos, ¿es esto lo que queda del tren? Sin embargo, caímos en la cuenta de que los pilares, como ruinas, se imponía en el espacio. La existencia inamovible, pero oculta, de los pilares nos permitió anticipar la verdadera realidad del tren: una ruina que permanece oculta para quien no la está buscando y un vestigio material de una época pasada que, pese al paso del tiempo, se resiste a desaparecer (Figura 4).



Figura 4: Cimientos de la estación y del puente que pasaría el tren. Fuente: Elaboración Propia.

Aprovechamos la caminata para conversar con J.V., quien nos contó que su abuelo utilizaba el tren para ir a trabajar a la mina de Cerrillos de Tamaya:

Él trabajó por muchos años en la mina y cuando yo nací ya estaba trabajando allá. Incluso nos contó como “el loco” que andaba con su puro burro trabajando, mientras mi abuelo y los otros viejos trabajaban juntos, se encontró una veta y de ahí sacaba un montón de sacos mientras mi abuelo sacaba uno con suerte. (J.V., 07/05/25, El tangué)

Llegamos a la estación de trenes, la cual es totalmente diferentes a lo que imaginamos: “Tras llegar a la estación, nos encontraríamos solo con sus cimientos, los cuales eran de un reducido tamaño, lo que se especula que era utilizada como punto de abastecimiento o de abordaje” [Cuaderno de campo de Alejandro, cita Analítica, 07/05/25]. J.V. nos explicó que, cerro arriba habían construido y reparado un conjunto de casas utilizando restos materiales de la vía del tren.

Nos detuvimos en la estación más tiempo del esperado ya que teníamos muchas preguntas para J.V.: ¿por qué la estación se encontraba lejos de las casas?, ¿cómo lucía la estación mientras el tren se encontraba en funcionamiento?, ¿era la estación un punto al que iban frecuentemente los habitantes o era utilizado únicamente en momentos específicos de la faena minera? Lamentablemente, no podíamos responder a aquellas preguntas a partir de la información disponible; sólo podíamos seguir observando las ruinas de la estación y seguir realizando preguntas a J.V.

El recorrido continúa hasta llegar a los límites de la hacienda, una vez ahí “...J.V. nos contaría que antes eran muy pocos (si no unos) los dueños del terreno, posterior a la construcción del ferrocarril (no estoy seguro si antes o después del final de los yacimientos de cobre), llegaron nuevos [dueños] que ocuparían los terrenos aledaños a las cuales llegamos (si mal no recuerdo) ‘no llegarían a un acuerdo con el ferrocarril’ y cortarían la ruta ferroviaria. [Cuaderno de campo de Joaquín, nota analítica, 07/05/2025]

El proceso del desmantelamiento de la ruta ferroviaria es más diverso y complejo de lo que aparenta, en tanto no fue provocado únicamente por el agotamiento de los yacimientos en Cerrillos de Tamaya ni por la baja rentabilidad del funcionamiento del tren, sino que también intervino el factor humano, debido a la falta de acuerdos entre los propietarios del ferrocarril y los dueños de las haciendas. Producto del frío de la tarde y la caída de la luz al atardecer, decidimos iniciar el camino de vuelta a la hacienda. El camino fue largo camino y solo compartimos algunas palabras más con J.V. antes de despedirnos. Tras una exhaustiva caminata bajo la escasa luz del atardecer, logramos llegar al campamento. Mientras descansábamos, nos enteramos de la existencia de una antigua fundición de cobre ubicada en Tongoy. Así, agotados pero satisfechos por la información obtenida durante la larga caminata por la huella de la vía férrea, decidimos irnos a dormir prontamente, con el fin de visitar temprano este lugar al día siguiente.

Última estación: Tongoy, entre el escorial y la memoria

Se puede llegar desde la hacienda hasta Tongoy en aproximadamente 25 minutos, esto si se tiene la suerte de que un auto te lleve por un camino árido y con pendientes. Justo después de la última pendiente, se puede visualizar la localidad de Tongoy. En su costa, donde actualmente se emplaza un escorial, alguna vez se alzó la fundición. El paisaje



que observamos era triste y ruinoso, “aparentemente desolador, ya que los colores predominantes eran el negro ‘mineral’, marrón ‘oxidado’, algunos matices de verde ‘rocoso’, contrastados por el basto océano azul...” [Cuaderno de campo de Joaquín, nota descriptiva, 08/05/2025]. Al mismo tiempo, sobre estas ruinas se formó un lugar que permite recorrer la costa, observar el paisaje marino e incluso reconocer la antigua existencia de la fundición en un cartel. Esparcidos sobre rocas del sector -a las cuales se puede acceder a través de una plataforma conformada por escoria amontonada- se pueden identificar personas pescando.

Figura 5: Escorial en Tongoy, plataforma, cartel de entrada y las transformaciones de la escoria.
Fuente: Elaboración propia.

En la figura 5 se puede apreciar el efecto del mar sobre la escoria, el cual forma bolones de un aspecto pulido muy apreciados como recuerdos por las personas que se los llevan. Al respecto, un registro de campo señala:

Con la ayuda del profe, usamos imágenes para cuadrar e identificar los puntos de en donde se estableció la fundidora cuprífera de antaño. Si algo he de destacar es que al esperar hallar restos de la estructura industrial, no encontramos nada, como si todo se hubiera desaparecido, ni siquiera hallamos restos de piezas mecánicas o vidrios de los ventanales; en su lugar vimos algunas tapas de cerveza y vidrios de botellas (Si mal no recuerdo). Lo único que quedaba era irónicamente los desechos minerales que descartaban en los

momentos más laboriosos. [Cuaderno de campo de Joaquín, nota analítica, 08/05/2025]

Ante este panorama, se hizo necesario cambiar el enfoque respecto a las materialidades a estudiar. En nuestro caso, descansamos en la denominada Playa Negra, formada por restos del carbón y cobre fundido en distintas fases de su transformación marina. Este entorno, percibido como pacífico, propició un momento de relajación, durante el cual recogimos algunos de los restos de escoria que nos parecieron visualmente atractivos. No obstante, en contraste con esta experiencia, pudimos ver dos animitas que marcan este lugar también como un punto asociado de suicidios. Persistió así la sensación de que “salvo el escorial y el cartel, no parece haber nada más que dé cuenta de la fundición o la estación” [Nota de cuaderno de campo de Jorge, nota descriptiva, 08/05/25].

Las ruinas de la fundición hacían presente el pasado industrial de Tongoy como un espacio simultáneamente abandonado, rehabilitado y resignificado, configurando formas particulares de relacionarse con la costa y el mar por parte de los habitantes y visitantes.

Página 18

Vale la pena indicar respecto a los conceptos de rehabilitación y resignificación que, al iniciar el regreso hacia el campamento, nuestro profesor de cátedra H. M. nos indicó la presencia de vestigios estructurales asociados a la antigua fundición. Estos se manifiestan en grandes plataformas de concreto y piedra que en su momento sirvieron de base para la edificación de distintas secciones de la fundidora cuprífera. A diferencia de las ruinas ferroviarias halladas el día anterior, estas vastas plataformas no desaparecieron ni fueron desmanteladas; por el contrario, fueron reutilizadas para la construcción de viviendas y otras estructuras contemporáneas (Figura 6).

Esta evidencia da cuenta de la capacidad de reinvención y aprovechamiento material practicada por los lugareños en un contexto en que parecía estable y duradero -como la industria cuprífera local y el ferrocarril que la sostenía- se



desvaneció como si nunca hubieran existido. No obstante, el impacto de estos procesos impulsados por el capitalismo industrial no se ha olvidado; por el contrario, los vestigios materiales de estas actividades son reinterpretados y reciclados de acuerdo con las necesidades que los habitantes desarrollan en una época que ya no está dominada por una lógica industrial.

Figura 6: Estructura de piedra cercano al escorial que correspondió a las extensiones para la fundición, actualmente en otros usos. Fuente: Elaboración propia

Al partir de Tongoy, se observa que la estructura urbana aún conserva la memoria del ferrocarril. Esto se revela al poner atención a los nombres de las calles, la presencia de murales y el uso de rieles como soporte del alumbrado público: “existen las calles Fundición, Tamaya, Minería y Urmeneta y, además, el barrio estación Tongoy. En el Barrio Estación vemos un mural que muestra una locomotora, playa y pescadores” [Nota de cuaderno de campo de Jorge, nota descriptiva, 08/05/25] (Figura 7).



Figura 7: Reutilización municipal de rieles en Tongoy. Fuente: Elaboración propia.

El mural parece haber sido pintado de forma espontánea por un grupo de vecinos del Barrio Estación, evidenciando una manera en que este pasado industrial se ha inscrito en los discursos y en la configuración urbana presente, en diálogo con las actividades productivas de un pueblo postindustrial que hoy se sostiene en la pesca y, fundamentalmente, en el turismo asociado sus playas y productos del mar.

Finalmente, al concluir esta experiencia -nueva y emocionante para muchos, pero también incierta, confusa y desgastante, observamos la coexistencia de diferentes mundos, los cuales se encuentran ocasionalmente: el mundo industrializado, gobernado por la lógica del capitalismo y recordado a través de un tren del que apenas existen ruinas o recuerdos; un mundo tranquilo y aparentemente alejado de estos procesos, de los cuales la hacienda y sus habitantes han sido testigos directos; y el

mundo de aquellos que se acercan a estos espacios desde la observación y la reflexión. Al alejarnos, finalmente, de la Hacienda El Tangué, de la Fundición de Tongoy y del Tren, persiste en nosotros una sensación de ligera insatisfacción, acompañada de numerosas preguntas y la tarea pendiente de otorgar al tren olvidado un lugar en la memoria.

CONCLUSIONES

La investigación y trabajo etnográfico realizado en la hacienda El Tangué y Tongoy -a partir del análisis de los vestigios materiales del ferrocarril, entrevistas y observación participante- permitieron conjugar distintas concepciones sobre el paisaje, el territorio, la memoria y la identidad local que se presentan en relación con los restos del ferrocarril Tamaya-Tongoy.

Se observa cómo las materialidades ferroviarias -rieles, clavos, o incluso las ruinas de una estación- actúan como mediadores simbólicos y culturales que articulan el paisaje con la memoria comunitaria. Un fenómeno similar se observa en Tongoy en relación con el escorial. Aunque desgastadas y en aparente desuso, estas materialidades constituyen vestigios que sustentan una identidad colectiva y contribuyen a una construcción social del territorio. Tal como señala Claval (1999): "En la medida en que el recuerdo de las acciones colectivas se enlaza con los caprichos de la topografía, monumentos que guardan la memoria de todos, el espacio se convierte en territorio" (Claval, 1999, como se cita en Bocco, et al., 2013). En este sentido, estos elementos operan como soportes de la memoria colectiva, posibilitando la transformación del espacio en territorio.

En este contexto, se observa una tensión entre recuerdo y olvido. A pesar de que los propios habitantes reconocen la existencia histórica del ferrocarril, dicha memoria es difusa y tenue, aunque persistente. Esta se manifiesta en pequeñas pero significativas prácticas cotidianas, tales como la reutilización de restos ferroviarios en infraestructura doméstica y comunitaria. La relación que se configura entre memoria, olvido, vestigios y territorio, nos llevó a una serie de cuestionamientos: ¿qué factores influyen en que ciertas memorias se mantengan vivas mientras otras se diluyen? ¿Qué rol cumple el espacio y sus materialidades vestigiales en la construcción y persistencia de estos recuerdos?

Un elemento central es la misma huella que dejó la vía férrea. Esta traza, que atraviesa la quebrada, continúa permitiendo el desplazamiento de personas, animales y vehículos, al mismo tiempo que estructura el paisaje. Las casas actuales, construidas tras el desmantelamiento de la vía férrea, se encuentran mayoritariamente dispuestas a un costado de la antigua vía y se distribuyen a lo largo de la misma. De este modo, la huella ferroviaria separa la naturaleza -el estero y el humedal- de lo doméstico y habitacional, es decir, de la cultura. Al mismo tiempo, estos elementos, junto con los vestigios del tren, producen el paisaje en toda su complejidad. Aún después de tres cuartos de siglo desde su desaparición, la línea férrea continúa imponiendo su marca

en las relaciones entre territorio y comunidad, funcionando como un pie forzado tanto en el paisaje como en la forma de habitar actuales.

Estas relaciones socioculturales le imprimen al territorio un carácter subjetivo, ideológico, simbólico, ya que actúan como una mediación capaz de semantizarlo. Por eso, todo territorio habitado es un espacio socioculturalizado, y, en consecuencia, es a partir del espacio social que cobra sentido el territorio. (García, 1976. cómo se cita en Torres, 2008)

Podemos decir, desde una lógica capitalista, que actores como José Urmeneta - impulsados por la explotación minera demandada desde el norte global- junto con los obreros que participaron de la construcción del ferrocarril, produjeron efectos duraderos sobre el territorio de Tongoy, la hacienda y sus sectores aledaños. Estos actores contribuyeron en la configuración del espacio, el paisaje y las prácticas tanto del pasado como del presente. Actualmente, los actores viven y se relacionan sobre ruinas del capitalismo industrial que dejó la desaparición del tren, símbolo también de una noción de progreso erosionada.

Página 21

Finalmente, la transición desde una sociedad industrial hacia una postindustrial no solo implica transformaciones productivas o económicas, sino profundas configuraciones sociales, culturales y territoriales. La ruina del ferrocarril y de la antigua fundición de Tongoy se constituyen como resabios tangibles de estos cambios, funcionando como una metáfora material que evidencian cómo las prácticas, los usos del territorio y concepciones del paisaje evolucionan en función de los contextos económicos históricos. Como plantea Reese (2015), comprender la desigualdad y las transformaciones sociales implica necesariamente territorializarlas y vincularlas con el hábitat en que se vive.

Este trabajo etnográfico invita a reflexionar sobre cómo la comunidad de El Tangué gestiona, reinterpreta y convive con su pasado, transitando una fina línea entre resiliencia cultural e incertidumbre frente al futuro. Los cuestionamientos acerca de la manera en la que estas comunidades podrían revitalizar o resignificar sus memorias y su patrimonio para enfrentar desafíos económicos contemporáneos -como la subsistencia, la sostenibilidad y la conservación del patrimonio cultural y natural- quedan por el momento abiertos.

BIBLIOGRAFÍA

Arancibia, I., Orquera, R., & Virasoro, S. (2019). ¿Territorio o comunidad? *Ts. Territorios-REVISTA DE TRABAJO SOCIAL*, (3), 11-33.

Bernal-Castro, C. A. (2015). Las sociedades posindustriales y su criminalidad: política criminal en la sociedad posindustrial. En C. A. Bernal-Castro. *La investigación penal en las sociedades posindustriales: una tensión entre el efectivismo y el garantismo penal en el sistema de enjuiciamiento criminal colombiano* (pp. 13-32). Universidad Católica de Colombia

Biblioteca Nacional de Chile. (s. f.-a). Arriero y criancero. Memoria Chilena. Recuperado 16 de mayo de 2025, de <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-132424.html>

Biblioteca Nacional de Chile. (s. f.-b). *El Complejo Cultural Las Ánimas*. Memoria Chilena. Recuperado 16 de abril de 2025, de <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-92940.html>

Biblioteca Nacional de Chile. (s. f.-c). *José Tomás Urmeneta y García-Abello (1808-1878)*. Memoria Chilena. Recuperado 16 de mayo de 2025, de <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-93664.html>

Bocco, G., Cinti, A., & Urquijo, P. S. (2013). La construcción social del paisaje en comunidades de pescadores artesanales. El caso de la Península de Valdés, provincia del Chubut, Argentina. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 18(1012), 26.

Hidalgo, J., Aldunate, C., Gallardo, F., Vilches, F., Sinclair, C., & Sala, D. (2001). *Tras la Huella del Inka en Chile* (1.a ed.). <https://www.precolombino.cl>

Lanuz, F. (2008). Ruina, alegoría y anamnesis: el ejercicio de la memoria sobre la desaparición del ex ferrocarril de cintura de Santiago. *Revista De Arquitectura*, 14(18), 20-28.

Marín, S. (2013). *Los ferrocarriles de Chile*. Cámara Chilena de la Construcción.

Márquez, F., Bustamante, J. y Pinochet, C. (2019). Antropología de las Ruinas. Desestabilización y fragmento. *Cultura-hombre-sociedad*, 29(2), 109-124

Reese, E. (2015). Hábitat inclusivo, espacio y territorio en contextos de desigualdad. *Revista Hábitat Inclusivo*, 6.

Simmel, G. (1934). Las ruinas. En *Cultura Femenina y otros ensayos*. Trads. E. Imaz, J. Pérez, M. G Morente y F. Vela).

Soto Vásquez, R. (2024, 4 noviembre). *Diaguitas, pueblos del norte de Chile*. ArqueoTimes.es. Recuperado 16 de mayo de 2025, de <https://arqueotimes.es/diaguitas-pueblos-del-norte-de-chile/>

Torres, M. (2008). Ciberetnografía: comunidad y territorio en el entorno virtual. E. Ardévol, A. Estalella, y D. Domínguez Figaredo (Coords.), *La Mediación Tecnológica en la Práctica Etnográfica*, 9-30.

Wells, I. (2019). *Ferrocarril Tamaya- Tongoy*. Biblioteca de Tongoy <https://bibliotecatongoy.wixsite.com/mineriatongoy/tren-tamaya-tongoy>