

MARC  
61450

~~4950~~ e2

5  
725,31 (831,7)  
1322  
1476  
e2

universidad de chile valparaiso  
facultad de arte y tecnología  
departamento de arte y tecnología



*arquitectura patrimonio*

seminario de historia de la arquitectura  
inventario del patrimonio arquitectónico de la v región

tema ESTACION DE FERROCARRIL

profesora Myriam Waisberg

alumno Osvaldo Navarro A

Introducción	1
Listado completo	12
Nómina de casos seleccionados	14
Cronología	15
desarrollo de la tipología	17
recomendación	35
Bibliografía	42
Fuentes de información	50
Fichas Bibliográficas	51
Lémina figuras	82
Fotografías	83

Indice

*introducción*

## DESCRIPCION DEL OBJETO DEL TRABAJO

Trabajo de investigación de los edificios estación del ferrocarril en la V Región, desde el punto de vista histórico arquitectónico, con el fin de recomendar aquellos que tengan valor en este sentido, para que formen parte del patrimonio arquitectónico de la V Región.

PROGRAMA DE TRABAJO

- a) Ambientación histórico Arquitectónico.
- b) Listado de casos existentes.
- c) Visitas a cada caso.
- d) Información general de cada uno.
- e) Elección de casos a estudiar.
- f) Información sobre casos en estudio.
- g) Visitas a cada caso en estudio.
- h) Ficha preliminar de campo.

## a) AMBIENTACION HISTORICO ARQUITECTONICO

Con el fin de lograr un marco de referencia para el trabajo se agotó una bibliografía preliminar sobre historia de Chile e historia de la Arquitectura.

Posteriormente entrando ya en materia se agota una bibliografía específica para el tema, que a pesar de ser abundante sobre ferrocarriles no existe nada sobre estaciones.

## b) LISTADO DE CASOS EXISTENTES

Se hizo basado en el esquema de trazado nacional de vías de ferrocarril de la Oficina de Vialidad de Estación Puerto. Posteriormente hubo que buscar en esquemas antiguos los ramales hoy *inexistentes*. Rayado - Papudo; San Felipe - Putaendo, Rayado - Cebildo.

El plano índice se realizó basado en un plano de caminos de vialidad en el cual está el trazado de las vías de ferrocarril. A este se le agregó la nueva división administrativa de la V Región y los ramales eliminados.

El listado total, exista o no estaciones, consta de 94 casos.

## c) VISITAS A CADA CASO

Viajando en tren se hizo el recorrido comprendido entre Puerto - La Cumbre, Llay-Llay Los Andes, San Pedro - Quintero; se toman las primeras informaciones y fotografías de cada estación. Este es el recorrido que presenta mayor variedad de tipos de estación.

**Ramal Norte;**

El recorrido del ramal se realizón de estación en estación movilizandose en cualquier medio, debido a que este se encuentra eliminado al tráfico de trenes de pasajeros. Esto provoca lentitud en el recorrido, y resta tiempo a la investigación en Terreno. En general las estaciones existentes presentan características similares, un bodegón que sirve también como estación.

Sub-ramal - Petorca, actualmente eliminado, presenta estaciones - viviendas pequeñas en general de madera; actualmente son viviendas.

Sub ramal - Papudo, consta de una sola estación, la de Papudo, en buen estado, con influencia de neogoticismo en madera. El sub ramal actualmente eliminado.

Ramal San Felipe - Putaendo, actualmente levantados las vías, presenta estaciones pequeñas de madera, aceptuando la de Putaendo de ladrillo estucada, transformado en jardín infantil. Estación Las Coimas es una escuela actualmente. Reinconada de Silva es una vivienda y el resto no tienen edificio estación.

## d) INFORMACION GENERAL DE CADA UNA

Se toma contacto con los diferentes departamentos de Ferrocarriles del Estado en Valparaíso, con el fin de lograr información específica sobre las estaciones de la V Región. Como resultado de ello queda de manifiesto una falta total de datos sobre edificios de la Empresa. La Oficina zonal de Arquitectura de Ferrocarriles del Estado carece por completo de documentos relativos a edificios estación. Toda la documentación existente se encuentra en Santiago.

## e) ERECCION DE CASOS A ESTUDIAR

Se eligen para el estudio todas aquellas estaciones que, a base del primer contacto con ellas, puedan tener un valor histórico arquitectónico. Estas son 20, a las cuales se les aplicará una ficha preliminar de campo.

## f) INFORMACION SOBRE LOS CASOS A ESTUDIAR

Una vez agotadas las posibles fuentes de información en Valparaíso sin lograr datos específicos sobre los edificios estaciones, fue necesario viajar a Santiago a la Dirección General de Arquitectura de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Arquitecto Jefe de

esta es el Sr. Arturo Peralta Burgos, ubicada en estación Mapocho en el 5o piso. No existen allí datos específicos sobre los edificios estaciones, debido a que en los sucesivos traslados de la dirección se han extraviado o eliminado los materiales de documentación mas antiguos. Esta dirección fue creada en 1944, antes dependía del Ministerio de Fomento.

En la dirección general de Arquitectura se informó que existe una oficina de Catastro de la Empresa, a cargo del arquitecto Jorge Villablanca, que funciona en la calles San Borja en la estación Alameda. Allí también se encuentran los índices de planos existentes en el archivo de planos de la Empresa.

Esta oficina está ocupada actualmente de hacer catastro de los bienes de la Empresa y todos los datos sobre estaciones deberían estar allí. Lamentablemente este catastro no se está haciendo desde el punto de vista arquitectónico como fue su primera intención, sino para dar cumplimiento a problemas de la Empresa con el pago de sus impuestos. Debido al corto periodo de tiempo y a la falta de información en la Empresa de sus bienes este catastro se ha tenido que realizar sacando información en Terreno mismo, volcándola posteriormente en una ficha para cada edificio y terreno. Los datos que allí se encuentran son: un croquis del perímetro de la planta de cada edificio, m<sup>2</sup> terreno, m<sup>2</sup> edificación, año de construcción estimativo, materiales de construcción, estado actual de conservación, valor de reposición a diciembre de 1975, calidad de la construcción. No figuran allí fachadas, divisiones interiores, características formales, transformaciones, arquitecto de la obra, y en contados casos hay planos de ellas.

Se toman estos datos para el estudio, como base, a fin de comprobarlos y completarlos con posteriores informaciones.

Consultado el índice de planos se logra ubicar planos de 10 de las 20 estaciones estudiadas; planos que deberían encontrarse en el archivo de planos de la oficina duplicadora de la Empresa. En esta oficina de los planos buscados solo se encontraron parte de los de 4 estaciones: Estación Puerto con todos sus planos; Ilay-Ilay con un plano que contiene elevaciones, planta, cortes; Calera con una planta; San Felipe con un levantamiento de su antigua estación y cubre-anden. Todos en mal estado.

El resto de los planos están extraviados del archivo. En una nueva visita se buscó en unas cajas de planos antiguos encontrando un levantamiento de la planta de estación Quilpué, a lápiz, de la época de su transformación 1933 y una planta de la estación de Limache a escala 1:500 sin fecha ni firma.

Con la autorización del Jefe de la Dirección General de Arquitectura se les sacó copia a estos planos que pasarán a formar parte del archivo de planos de la Facultad de Arquitectura.

No existen referencias escritas sobre los edificios en la Dirección de Arquitectura.

Agotada esta fuente se revisó todo lo referente a ferrocarriles en la Biblioteca del Ministerio de Obras Públicas, del cual dependía Ferrocarriles antes de 1944, el material allí encontrado está referido al aspecto económico de la Empresa.

En el Archivo General de <sup>Ar</sup>quitectura de dicho Ministerio no fue posible encontrar algo sobre ferrocarriles.

En el Archivo de Planos del Ministerio solo se encuentran los planos de la estación Mapocho, actualmente declarada Monumento Nacional.

En 1944 durante el traslado del material de ferrocarriles del Ministerio a Mapocho se abandonó mucho material antiguo que fue botado posteriormente, así lo recuerdan antiguos empleados del Ministerio.

Agotada esta fuente, se revisó todo lo referente a ferrocarriles existentes en la Biblioteca Nacional, es abundante la bibliografía, pero nada hay sobre las estaciones específicamente, todo el material trata de las obras de ingeniería, trazados, materiales, balances, decretos, leyes, dirección, las diferentes empresas, pero no se mencionan las estaciones mismas.

#### g) VISITAS A CADA CASO EN ESTUDIO

Por la falta de información en las fuentes consultadas y la inseguridad sobre los datos conseguidos fue necesario recurrir nuevamente a la apreciación personal de los casos en estudio a fin de ubicar<sup>los</sup> en época de construcción y posibles influencias estilísticas.

Se agotó la bibliografía de la biblioteca Severín y la de Arte y Tecnología. Además de bibliografía específica fueron consultados libros de historia de algunos pueblos, cuyos estacionos están en estudio y fotografía antiguas que dieron algunas luces sobre algunas estacionos dejando de manifiesto errores en el catastro de la Empresa.

#### h) FICHA PRELIMINAR DE CAMPO

Se aplica la ficha preliminar de campo a base de los datos obtenidos indicando la duda sobre algunos.

El trabajo se realiza principalmente a base de la apreciación personal, que no pudo ser muy profunda por el tiempo perdido en la búsqueda de información. Es necesaria la investigación a fondo de cada caso debido a las transformaciones sufridas por estos edificios a través del tiempo y la falta de información sobre ellas, situación que ha llevado a errores a arquitectos que trabajan en el catastro de la Empresa. Un ejemplo de ello es la Estación de Quilpué que según catastro construida en 1930; según plano encontrado transformada en 1933 (E.2); por similitud con otras estacionos es posible que sea anterior a 1900.

## RESEÑA HISTORICA DE LOS FERROCARRILES DE LA V REGION

En 1849 en plena época de la revolución Industrial se construye en Chile el primer ferrocarril y el 2o inaugurado en América del Sur.

Su ejecutor fue Allan Cambell.

Este fue el trazado de Copiapó a Calera.

En 1850 se le encomienda el trazado de Valparaíso a Santiago; a mediados de 1851 Cambell presenta los planos de éste por la vía Con-Con, una vez iniciados los trabajos Cambell abandona la empresa por problemas con el gobierno. Le sucedieron el Ingeniero Robertson y Manghan sucesivamente quienes murieron sin avanzar mucho en la obra, desde Inglaterra llega el Ingeniero William Lloyd constructor de puentes y obras de hierro.

Lloyd dejó de lado el antiguo proyecto de Cambell y realizó el suyo propio por el desfiladero de Las Cucharas, con puentes, túneles y gradientes, que eran su especialidad.

Detenida la obra en el túnel San Pedro durante 6 años se hace cargo oficialmente ella el Ingeniero Enrique Meiggs, quien a cargo de cuatro mil hombres reinició los trabajos y concluyó el trazado el 14 de Septiembre de 1862.

Es el trazado principal, de gran importancia en la formación de los pueblos que cruza. A Valparaíso lo comunica con Santiago y los pueblos de la Región.

La estación principal de Valparaíso estaba ubicada en la actual casa de máquinas en Barón (Foto <sup>80, 70, 80</sup>) Las líneas llegaron a Puerto el 24 de Diciembre de 1876, donde se construyeron los actuales muelles ganando una considerable extensión de terreno al mar.

El resto del trazado fue formándose como sigue:

El 25 de Julio de 1871 se inauguró el ramal de Las Vegas a San Felipe y el 12 de Febrero de 1874 las líneas llegan a Los Andes.

En enero de 1898 fue entregada a la explotación la línea de Calera a Ligua y Cabildo.

El 17 de Diciembre de 1907 la línea llega a Puangue; en 1908 a Leyda; en 1909 a Malvilla; 1910 a Llolleo y Barrancas; Ramal Quinquino Longotoma 1906 a 1912.

En 1910 se inaugura el ramal Rayado a Papudo a Petorca 1920 - 1926; hoy eliminado.

En 1914 se entregan a servicio público el ramal San Felipe, Putaendo; hoy eliminado.

Cabildo a Limaquida 1909; hoy eliminado.

El trazado del transandino se inicia en 1889 y se inaugura en 1908.

Ramal San Pedro - Quintero de 1912 a 1925.

En 1917 las vías llegan al Ingenio.

En 1921 se entrega el ferrocarril San Antonio-Cartagena.

Antiguamente existían infinidad de desvíos de las líneas hacia las haciendas de la V Región, era el único medio de transporte en cantidad y rapidez de la época. A ello se debe la gran importancia que tuvo para el desarrollo regional el ferrocarril. Hoy la gran competencia del transporte carretero le ha restado mucha importancia, a tal punto que se han eliminado ramales enteros y disminuido el tráfico en otros.

*listado completo  
cronología*

## PUERTO A MONTENEGRO

1. Puerto
2. Bellavista
3. Barón
4. Portales
5. Recreo
6. Miramar
7. Viña del Mar
8. Chorrillos
9. El Salto
10. Valencia
11. Quilpué
12. El Sol
13. Belloto
14. Rumié
15. Villa Alemana
16. Sargento Aldea
17. Peña Blanca
18. Limache
19. San Pedro
20. Corvi
21. Quillota
22. La Cruz

23. Calera
24. Pachacama
25. Villa Prat
26. Ocoa
27. Ila-Ilay
28. E. Meiggs
29. La Cumbre
30. Montenegro

## RAMAL A QUINTERO - SAN PEDRO

31. Aconcagua
32. Manzanar
33. Mauco
34. Colmo
35. Con-Con
36. Ritoque
37. Quintero.

## SUB RAMAL LAS VENTANAS - RITOQUE

38. Ventanas

## RAMAL NORTE CALERA-PETORCA

39. Nogales *Artificios?*
40. Melón
41. Palos Quemados
42. Colihues
43. Catapilco
44. La Ligua *Rayado*
45. La Higuera
46. Imperio
47. Peña Blanca
48. Cabildo
49. Pedegua
50. Manuel Montt
51. Hierro Viejo
52. Petorca

## SUB RAMAL PAPUDO - RAYADO

53. Rayado
54. Covadonga
55. Quinquino
56. Papudo

NORTE

NORTE

- 57. Longotoma
- 58. Huaquén
- 59. Ingeniero Santa María

RAMAL LOS ANDES LLAY-LLAY

- 60. Chagres
- 61. Locampo
- 62. La Poza
- 63. San Roque
- 64. Panquehue
- 65. Palomar
- 66. San Felipe
- 67. El Puente
- 68. Curimón
- 69. La Peña
- 70. El Bóquez
- 71. San Rafael
- 72. Los Andes

TRANSANDINO-LOS ANDES

- 73. Vilcuya
- 74. Río Blanco
- 75. Km. 44
- 76. Hermanos Clark
- 77. Portillo
- 78. Caracoles

RAMAL PUTAENDO - SAN FELIPE

- 79. Prat
- 80. Punta del Olivo
- 81. Las Coimas
- 82. El Naranjo
- 83. Rinconada de Silva
- 84. La Ermita
- 85. Las Quillotanas
- 86. Brasil
- 87. Putaendo

*Ramal Itzo-Cartagena*

DEPTO. SAN ANTONIO  
RAMAL SANTIAGO-CARTAGENA

- 88. Cartagena
- 89. San Antonio
- 90. Barrancas
- 91. Llolleo
- 92. Malvilla
- 93. Leyda
- 94. Puangue

## ESTACIONES ELEGIDAS PARA EL ESTUDIO

- |                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| 1. Puerto         | 18. Limache     |
| 3. Barón          | 26. Ocoa        |
| 5. Recreo         | 27. Llay-Llay   |
| 7. Viña del Mar   | 37. Quintero    |
| 11. Quilpué       | 56. Papudo      |
| 15. Villa Alemana | 66. San Felipe  |
| 19. San Pedro     | 88. Cartagena   |
| 21. Quillota      | 89. San Antonio |
| 23. Calera        | 92. Malvilla    |
|                   | 93. Leyda       |
|                   | 94. Puangue     |

FECHA	HECHOS	EDIFICIOS
1852	Inauguración trabajos vía Valparaíso Santiago.	
1855	Inauguración Ferrocarril Barón-Salto.	
1856	Inauguración Ferrocarril Barón-Limache.	
1857	Inauguración Ferrocarril Barón-Quillota.	
1858	Inauguración Ferrocarril Barón-Bellavista.	
1861	Inauguración Ferrocarril Bellavista-Calera.	
1862	Inauguración Ferrocarril Bellavista-Llay-Llay.	
1863	Inauguración Ferrocarril Bellavista-Santiago.	
1871	Inauguración Ferrocarril Las Vegas-San Felipe.	
1874	Inauguración Ferrocarril a los Andes.	
1876	Inauguración Ferrocarril Bellavista-Puerto.	
1884	Ley Orgánica de Ferrocarriles.	
1889	Inicio Transandino.	
1898	Inauguración trazado Calera-Ligua y Cabildo	Estación Limache?
1906	Ferrocarril Arica a La Paz, L. Andes-Juncal. Ferrocarril longitudinal Norte Ancud-Castro.	

FECHA	HECHOS	EDIFICIOS
1907	Inauguración Melipilla a Puangue.	
1908	Inauguración Puangue a Leyda; Jun- cal Portillo.	
1909	Inauguración Leyda a Malvilla.	
1910	Inauguración Transandino. Término Estación Mapocho. Inauguración Rayado a Papudo, Llolleo a Barrancas.	Est. Quillota-La Cruz Llolleo-Papudo.
1912	Inicio San Pedro-Quintero. Inauguración vía San Felipe a Putendo.	1915 E. San Pedro.
1916	Incorpora red Norte línea Calera Cabil- do.	
1919	Caja de FFCC.	1920 San Felipe? Carta- gena? Malvilla? Puan - gue? Leyda? Río Blanco.
1921	Inauguración vía San Antonio-Cartagena.	1929 E. San Antonio.
1925	Uso público Ferrocarril San Pedro-Quin- tero. Inicio trabajos trazado Longotoma-Los Vilos. Pasa a Propiedad de la Empresa de FFCC del Estado el Transandino.	1930 Ocoa, Recreo? E. Transandino Los Andes 1935 Calera bellavista 1936. 1936 Llay-Llay. 1937 Estac. Puerto.

*Desarrollo de la  
tipología en la V Región*

## LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL EN LA V REGION

Sobre los primeros edificios estaciones en la V Región no hay datos en el departamento de Arquitectura de FFCC, Ministerio de Obras Públicas, ni en la bibliografía consultada; pero sí hay muchos sobre el trazado mismo de la vía, construcciones de puentes, túneles, aspectos económicos, etc. Esto podría indicar que no había preocupación por los edificios y que la atención estaba en las obras de ingeniería muy en boga en aquella época industrial, o bien, que dado al aspecto técnico de la obra los primeros edificios eran construídos para satisfacer las necesidades básicas de la empresa, como fueron muchas paradas por razones técnicas, del tren, en puntos definidos que posteriormente generaron barrios, pueblos. Un ejemplo de estas paradas necesarias del tren es que en inicios del ferrocarril, el del tren se detenía, para satisfacer a un pequeño tráfico local, en Vifia, Quilpié y Linache, los pueblos intermedios que hoy conocemos fueron generados por aquellas paradas que el tren hacía por razones de orden técnico. Es así como nacieron los barrios que fusionándose posteriormente dieron nacimiento a la comuna Valparaíso-Vifia.

Según el catastro de bienes de FFCC del Estado, realizado este año (1976); sitúa el año de construcción de las estaciones de la V Región posterior a 1909, pero hay errores en ello ya que por las investigaciones realizadas, es muy posible que haya algunas de 1875.

En todo caso la mayoría son de antes de 1925, y en esa época y antes, los pueblos de la V Región eran pequeños y posiblemente no se merecían estaciones de calidad arquitectónica, si a esto sumamos la mentalidad más técnica que artística de las empresas, preocupadas más de la utilidad que de la estética, se comprende que la mayoría de los edificios estaciones de la V Región sean obras simples, de materiales corrientes, siguiendo muchas veces patrones o tipos en varios puntos del trazado.

En todas se ha alterado de algún modo su **diseño** original por diferentes razones, aparecen nuevas funciones o desaparecen algunas, no están de acuerdo con el fin que hoy se persigue, o bien, han sido víctimas de algún remozamiento mal entendido (Quilpué), que da por resultados obras indefinidas en desacuerdo con su estructura y diseño primitivo.

De todas las estaciones estudiadas anteriores a 1935 se han extraviado los planos del archivo de FFCC del Estado y su año de construcción en varias provocan dudas.

Se basó un análisis de las estudiadas describiendo sus características principales en el aspecto técnico y formal; datos obtenidos en las fuentes de información y bibliografía, su aspecto histórico, estado en que se encuentra y algunas conclusiones. Estarán ordenadas de acuerdo a la fecha de construcción del trazado en que se encuentran.

Trazado Valparaíso - Santiago (1852 - 1863).

Es el más antiguo y en el que se encuentran mayor variedad de tipos de edificios estaciones.

## 1.- ESTACION PUERTO (FOTO 1 - 2 - 3)

*terminada*  
 Construida en 1937.

Arquitecto Luis Herrero.

Construida en Hormigón Armado.

Formalmente compuesta de varias alturas, de las cuales la mayor alcanza 10 pisos sobresaliendo del resto que solo tienen 4 - 3 y 2 pisos, esta torre termina en su extremo superior en un reloj; es una de la "torres del Puerto", hito urbano típico de Valparaíso.

Es la Estación de mayor *envergadura* construida en la V Región (5.548,5 m<sup>2</sup>), encerrando allí las oficinas generales de ferrocarriles para la V Región.

A juzgar por su aspecto volumétrico, torre esbelta y diferentes alturas, planos lisos, énfasis vertical en sus ventanas, distribución de sus dependencias en torno a un gran espacio, (gran vestíbulo), formalmente es del tipo de construcción moderna funcionalista pero con influencia de tradición, similar en volumetría al ayuntamiento de Cachan en Seña.

Existen todos sus planos, incluso de detalles de muebles. Estraviada una secuencia fotográfica de avance de construcción; Cubre andén proyectado y no construido.

*Primer edificio en altura construido sobre terreno ganando al mar  
 Construido sobre pilotes y en Hormigón Armado, un adelanto para la época*

## 5.- ESTACION RECREO (FOTO 7)

Según Catastro construido en 1930, fecha que provoca dudas pues ese estilo de vanguardia, tipo de construcción, además el estado (malo) en que se encuentra parece indicar un período anterior. Construida en ladrillo, con cubierta de tejuela de arcilla, con entrada desde la calles a través de un arco de 1/2 punto techado.

Históricamente el sitio es el que tiene mayor importancia histórica ya que allí parando el tren por razones técnicas (antes de pasar el ~~coste~~ Viña), creó un barrio residencial que junto a Portales y Miramar han unido Valparaíso y Viña.

La construcción misma es simétrica con vanos terminados en arcos rebajados. Consta de una parte central y dos refugios laterales. Los aleros frente al mar son posteriores al año 30.

No existen planes ni referencias bibliográficas, en lo consultado, sobre la estación como edificio solo una fotografía en que aparece sin sus aleros de orilla de mar, en el libro "La Nueva era de las Municipalidades de Chile". (L 2)

## 7.- ESTACION VIÑA DEL MAR (FOTO 8 - 9)

Antes de 1915 aparece con 2 pisos y un pasillo de techo metálico que acompañaba la entrada (que actualmente aún existe), una fotografía en el libro "Impresiones de la República de Chile", (I 1), de 1915 así lo demuestra. (Foto 9).

Actualmente su segundo piso no existe y sus interiores han sido transformados. La transformación se realizó alrededor del año 1956 por el arqto. Ventura Galozaín. No existen planos en archivo de FFCC.

La verja de la calle Alvarez puede ser la primitiva.

## 11.- ESTACION QUILPUE (FOTO 10 - 11)

Según FFCC construida en 1930 fecha que no es correcta, según gente antigua en el pueblo y una fotografía en el libro "Enciclopedia" Comercial de 1920 (E 2), mas un plano de transformación fechado en 1933. La fotografía nos muestra con un entablamento que cobra altura a modo de fronton en el centro donde esta inscrito el nombre de la estación sustentado por pilares de madera de sección cuadrada cuyos zapatas están formados por escuadras llenas. (Foto 11) (Fig. 2)

Planta rectangular, en su fachada existe simetría construida en tabiquería de madera y adobe. Actualmente se encuentra transformada y en mal estado (Foto 10). Fue transformada por el arquitecto G. Wignatix el año 1933.

## 15.- ESTACION VILLA ALEMANA (FOTO 12)

Según catastro de FFCC construida en 1930 de tabiquería de madera y adobe, de planta rectangular. También su fecha de construcción anterior y ha sido transformada, la presencia de barrotes antiguos en su ventanas y pilares de tubos metálicos (perfiles) además de un resto de guardanalleta (Fig. 1) similar al de la estación de Quilpé (original) nos indica que esta fecha es errada.

No existen planos ni referencias en la bibliografía consultada.

## 19.-- ESTACION SAN PEDRO

Según catastro de FFCC construida en 1925 pero hay dudas al respecto, al leer a Torres Vergara en su libro "Historia de Quillota": (T 3): "Actualmente y desde hace bastante tiempo es Jefe de Estación de San Pedro, Dagoberto Ferrari, que ha mejorado notablemente este recinto ferroviario, muy distinto al viejo galpón de 1875" (Ficha No. 2). Es posible entonces que de entenderse como galpón mejorado cabe la duda si realmente era un bodegón al cual se le transformó agregándole ese corredor con pilares y entablamiento; de estas 4 estaciones Quilpué, San Pedro, Limache, San Roque, 3 tienen las Zapatas idénticas pero San Pedro es distinta (Fig. 2 y 3). En el caso de las medidas de las plantas la distinta es Limache, las otras tres son idénticas. En sus vanos terminados en arco rústico en ladrillo a la vista rebajado San Pedro es idéntica a San Roque; Limache arco de medio punto y Quilpué no se alcanza a notar. En el entablamiento del corredor son iguales Quilpué y San Pedro y sin el Limache y San Roque. Las bases de los pilares son idénticas en las cuatro estaciones. Todo esto y la similitud en materiales, techos, arcos y plantas con las antiguas bodegas podría señalar una política de construcción tipo de una bodega estación como sucede en el ramal Norte, a las cuales se les transformó una vez que en lugar cobró mayor importancia. En todo caso con los datos obtenidos no se puede asegurar, habría que hacer un estudio más a fondo de los tipos de materiales usados y investigar si las estaciones actualmente demolidas tenían alguna similitud con estas. Es posible que la de San Felipe sea de este tipo (la original), por lo menos las bodegas que aún se mantiene en pie presentan elementos similares. En el lo que hay de bibliografía respecto a FFCC en la Biblioteca Nacional y Severín no fue posible encontrar nada respecto a estas estaciones ni a otras de la V Región. Si son de 1875 o poco después estarían en el período industrial, versión en madera, con tendencia hacia las formas simplificadas del neogótico en madera.

## 21.- ESTACION QUILLOTA (FOTOS 18 - 19 - 20 - 21)

Construida en 1910, según catastro presenta adelantos respecto a las anteriores en cuanto a materiales y diseño. Está construida en ladrillo sobre simientos de hormigón. Aparece el fierro en la marquesina metálica que cubre la entrada. Posee planta rectangular con un corredor techado coronado en toda su extensión, 2 costados y fachada vía, por un entablamiento liso sin molduras y de igual altura en toda su longitud, los sustenta pilares en pareja amarrados por ornamentos de madera y pequeñas piezas metálicas, aparecen jaldones curvos a ambos lados del par. (Fig. 4).

El techo del hall central sustentado por 4 columnas de madera, esbeltas, dispuestos en forma simétrica; las puertas principales son <sup>de madera</sup> ~~metálicas~~. Sus vanos son rectangulares y presentan sus dinteles con molduras y un ornamento en el centro sobre él. *Las actuales boleterías son posteriores a su construcción*  
En la parte inferior de cada pareja de pilares aparece un asiento sustentado por ellos cuyo respaldo es una amarra inferior de los pilares.

Este tipo de trabajo de la madera fue común en Vifa, en las construcciones posteriores a 1906 después del terremoto, durante la ~~reconstrucción~~ de Vifa. Influencia del neogótico en madera y del período de la revolución industrial.

La antigua estación de Quillota presenta características similares en obra gruesa a la de San Pedro y Limache.

La antigua estaba, según Torres Vergara: "Debemos recordar la primitiva estación que estaba en la actual calle Serrano mirando hacia 21 de Mayo y Merced. La construcción de la nueva estación motivó el cambio de la línea hacia el costado de la calle Sargento Aldea". (Ficha N° 3)

## 23.- ESTACION GALERA (FOTOS 22 - 23)

Construida por arquitecto Fones en 1935.

Construida en albañilería reforzada <sup>de bloques</sup> corriente su planta es simétrica y quebrada en ángulo a modo de punta de lanza, forma que se desprende por la necesidad de recibir al ramal Norte. Su fachada es simétrica y la entrada principal se produce en el vértice del ángulo, presenta vanos con ángulos superiores achaflanados similares a Estación San Antonio.

En el muro del Cubre anden aparecen ventanas en grupos de 3, que su separación medida de modo de parteluz y ventanas laterales con uno de sus ángulos achaflanados producen la sensación de ser una sala con 2 parteluces.

Posee un Cubre anden formado por póticos que sustentan un loza cuya mitad queda en valado.

Existe una planta del edificio.

Es una obra funcionalista, por su diseño hacia la función, con cierta influencia del movimientos de vanguardia en la forma de sus vanos.

## 18.- ESTACION LIMACHE (FOTOS 13 - 14 - 15)

Según catastro construida en 1910, fecha que parece ser equivocada basado en que sería contemporánea de estación Quillota que si es de 1910, además en el libro "Historia de Quillota" de Torres Vergara (T 3), aparece un listado de todos los hechos ocurridos en Limache de 1900 adelante y no aparece inauguración ni construcción de la estación; según un anciano nacido en Limache en 1889, "desde que tuvo de razón la estación allí estaba". (Fuente 16).

Construida en cimientos de piedras, muros de tabiquería de madera y adobe amarrado con alambre.

Su planta es simétrica en forma de U, con un corredor similar, pero sin entablamiento, a la de San Pedro, Quilpué y San Roque sus vanos terminan en arcos medio punto, puertas y ventanas con montante, los pilares idénticos a Quilpué y San Roque.

Un corredor de 70 metros frente a la vía y uno de 35 a la calle.

El estado es malo, el ala poniente destruida. Estas dos alas eran viviendas de los funcionarios encargados. Es posible que sea anterior a San Pedro, lo que daría la posibilidad de ser la estación original, de comprobarse que Estación San Pedro data de 1875.

En todo caso esta estación (parada del tren), originó la creación de un nuevo pueblo ante la imposibilidad Técnica de hacer llegar las vías al actualmente llamado Limache Viejo.

Aparece en sus corredores la influencia de la época industrial en madera.

## 26.- ESTACION OCOA (FOTOS 24 - 25)

Construida en 1930.

Albañilería reforzada, pero a pesar de ello se encuentra en pésimas condiciones y ha sido abandonada por FECC, por peligrosa.

Presenta tres pisos, planta asimétrica, diferencias de altura, vanos rectangulares horizontales, terraza tipo basreo, ojos de buey, planos lisos.

Tiene influencia del expresionismo alemán de principios de siglo, movimiento de vanguardia.

## 27.- ESTACION LLAY-LLAY (FOTOS 26 - 27)

Construida en 1935 diseño de Chester.

Materiales Hormigón Armado y albañilería reforzada sus características simple en las fachadas, su planta de perímetro simétrico con el acceso por el centro. Un alero volado que parte de pilares amarrados a la obra y a los cuales se empotran vigas soportantes de la loza de gran emvergadura la indica como una obra funcionalista, diseñada para acoger la actividad propia de una estación.

En este lugar fue donde en 1863 se inauguró oficialmente el trazado entre Valparaíso y Santiago.

Existe un plano con planta elevaciones y corte, nada en la bibliografía acerca del edificio.

## 37.- RAMAL QUINTERO 1912 - 1917 (FOTOS 47 - 48 - 49 - 28 - 29 - 30)

Construida por la "Sociedad Anónima ferrocarril Puerto y Balneario de Quintero".

Consta de 7 estaciones construida; durante los últimos años de la construcción del trazado. Cuatro de ellas son pequeñas de un solo tipo, en tabiquería de madera de ellas una ya no existe; Mauco, la otra es la estación principal del ferrocarril ubicada en Quintero.

## ESTACION QUINTERO (FOTOS 28 - 29 - 30)

Construida alrededor del año 1916. Se usó piedra cantada rústica, madera y bloque de cemento. Primer piso construido en piedra a la vista, con un pasillo cubierto sustentado por pilastras de piedra, que comunica con un espacio bajo el entrepiso formado por arcos de medio punto, también en piedra, en este sector los muros de piedra llegan al 2º piso. En el 2º. piso se deja la estructura de la tabiquería a la vista estucando solo el relleno. Frente a la vía aparecen 3 ventanzas triples sobre el pasillo del primer piso en el techo de gran pendiente aparecen 3 buhardillas. Sobre el costado sur el techo baja del 2º. al 1er. piso sin interrupción. La cubierta es de zinc.

La fachada opuesta a la de la vía es la fachada de la vivienda del 2º. piso a la cual se ingresa por una escalera exterior.

No existen planos ni datos en las fuentes consultadas, sobre este edificio. Formalmente similar a la casa Roja, considerada la primera obra hacia la arquitectura moderna en Inglaterra a mitad el siglo pasado. (P 3) (G 5).

## 66.- RAMAL LAS VEGAS : SAN FELIPE 1871

Cubierta metálica que existía ya antes de 1915, y por su simpleza es posible que haya sido contemporánea a la primera estación alrededor de 1880, no presenta decoraciones, aunque el año 1941 se le reforzó agregándole diagonales a sus cerchas. (Fig. 8 - 9). esto no está plenamente comprobado  
Actualmente su estación es nueva.

## RAMAL CARTAGENA 1907 - 1921

94.- PUANGUE, 93.- LEYDA, 92.- MALVILLA, 91.- LLOLLEO

Las 4 primeras estaciones, Puangue, Leyda, Malvilla y Llolleo, presenta un mismo tipo de construcción. Según FFCC las tres primeras datan de 1920 y Llolleo de 1900, lo que no puede ser ya que a Llolleo el ferrocarril llegó en 1910; el Estado en que se encuentran, de los balcones curvos en aleros idénticos a usados en época del centenario, materiales de construcción y datos de las personas del lugar nos indica que estas 4 estaciones serían contemporánea con el trazado. (Fotos 32 - 33 - 34 - 35) (Fig. 5 - 6).

Sobre ellos no existen planos ni datos específicos.

Construida en tabiquería y adobillos con cimientos de piedra, vanos rectangulares con montantes y rejas con algunos ornamentos en metal. Techos terminados en aleros los cuales en el primer piso frente a la vía se hacen más extensos y sustentados por escuadras metálicas de piedra (moldeadas). (Fig. 6).

Puangue y Leyda son idénticas, tienen un 2o. piso pequeño, una habitación (Foto 93 -94).

Malvilla y Llolleo idénticas entre si (Fotos 91 - 92), aunque Llolleo no tiene aleros en el primer piso. Presentan las ventanas del 2o. piso en forma de mirador rectangular.

Estas obras poseen influencia del período industrial en metal en soportes de alero y del neogoticismo en madera en los jabalcones de los aleros superiores.

## 89.- ESTACION SAN ANTONIO (FOTOS 36 - 37)

Construida en 1921 o 29 son dos fechas que muestra ferrocarriles en sus catastro.

Hecha en cimiento de concreto y paredes de albufrería reforzada.

Formalmente es de planta rectangular alargada con un crucero en el centro terminado en hastiales para ambas fachadas, indicando el acceso enmarcado por dos especies de torreones. Sus techos son terminados en aleros sustentados por jabalcones rectos en pareja, la parte del acceso no tiene aleros, sus vanos tienen los ángulos superiores achaflanados, el vano de la entrada principal posee un montante con dos parteluces gruesos de hormigón. Esto en ambas fachadas frente a la vía un pasillo a lo largo de toda la estación protegido con una barandilla de pilares de concreto y pasamanos de perfil "O" metálico, posee dos escaleras ubicadas simétricamente frente a la fachada para bajar al andén, en forma paralela a la vía con doble bajada y de pasamanos en concreto sustentado por una balaustrada del mismo material.

Actualmente destruida parte del ala norte por fallas en el terreno.

No hay planos en el archivo (extraviados).

No hay datos en lo consultado.

Influencia de movimientos de vanguardia.

## 88.- ESTACION CARTAGENA (FOTOS 38 - 39)

Estación terminal construida en 1920.

Presenta muros de ladrillo de dos metros de altura y el resto de ellos en madera, tinglado horizontal.

Muro terminado en moldura tipo acuerdo realizado. Sus vanos terminados en arcos muy rebajados.

Volúmetricamente tiene 3 alturas, la última es un mirador rectangular pequeño con techo a cuatro aguas. Presenta un juego de techos agradables en tejuela de asbesto cemento. De ella se desprende un alero a 2 aguas techado con entramado en madera, que recibe vías por ambos lados. Es una obra funcionalista por su diseño hacia la función de recibir 2 vías como terminal, la torre miradora y la cubierta de andén.

*recomendación de casos al  
patrimonio arquitectónico*

A Base de la información lograda se recomienda algunos edificios para que formen parte del patrimonio arquitectónico de la V Región.

Teniendo presente la escasa información sobre ellas lograda y la ausencia de algunos de vital importancia se recomienda hacer en el futuro nuevas investigaciones puntuales de estos, buscando nuevas fuentes de información, ~~hasta~~ lograr completar los datos, ~~h~~ quedado de manifiesto que hoy no están los datos donde deberían.

Las siguientes estaciones son recomendadas:

## ESTACION SAN PEDRO (FOTO 16 - 17)

A pesar de no ser una obra de calidad está influenciada por el periodo de la revolución industrial versión en madera, en su carredor o galería, principalmente en el tipo de zapatas que tienden ser una primitiva alusión simplificada al neogoticismo en madera, que aparece con fuerza en la época del centenario principalmente en Viña del Mar.

El tipo de zapatas caladas comienza a formar un jabalcón curvo (Fig. 3).

Lo mas representativo es el carredor de pilares coronado con un entablamento.

Su fecha de construcción es desconocida pero existe la posibilidad de que sea la estación original, o parte de ella.

ESTACION LIMACHE (FOTO 13 - 14 - 15)

Presenta mejor calidad de diseño y es la estación de mayor extensión de las antiguas que aún existen.

Tiene influencia del período industrial en madera, las zapatas de los pilares son llenas, quizás tendencia más primitiva hacia una versión simplificada del neogótico en madera. (Fig. 2).

No se encuentra su fecha de construcción, pero podría ser el primer edificio definitivo que se construyó para estación.

Historicamente junto a esta estación se generó un nuevo pueblo, San Francisco de Limache. Desde el punto de vista urbano el trazado del pueblo aún demuestra la importancia que tuvo.

## ESTACION QUILLOTA (FOTOS 18 - 19 - 20 - 21)

Presenta una influencia del período industrial en metal en la marquesina de entrada, ~~por~~ ~~las~~ ~~de~~ ~~acceso~~. Los pilares cuyas zapatas se transforman en jabalcoes curvos ornamentales principalmente al estilo del neogoticismo en madera de la época del centenario (Fig. 4). También su distribución presenta una mayor dedicación a la función del pasajero.

Fue construida en la época del centenario 1910.

## E STACION QUINTERO (FOTOS 28 - 29 - 30)

Presenta características similares en techos apuntados, materiales a la vista, alturas, sin estucos, y relativamente simple, a la "Casa Roja" de Guillermo Morris en Upton, Inglaterra, 1859, que aparece como la primera vivienda de vanguardia de la arquitectura moderna.

Aunque la estación de Quintero fue construida en 1916 recuerda la primera obra de un movimiento de vanguardia, basados en el abandono de los estilos históricos principalmente, que dan nacimiento a la arquitectura moderna.

Es recomendable, en los trazados hoy eliminados, dejar algo representativo de las estaciones, o ellas mismas, como patrimonio histórico arquitectónico de estos asentamientos humanos de los cuales fueron forjadores:

Cubre andén de Estación. La Ligua (Foto 58)

Estación Papudo; neogoticismo en madera en su estructura de aleros (62 - 63).

En estaciones ya inexistentes e irrecuperables dejar algo representativo del pasado que ojalá tenga valor arquitectónico.

Verja de la estación de Viña hacia la calle Alvarez, es posible que se trate de la verja primitiva de la cual nos habla Vicuña Mackenna en el libro de Valparaíso a Santiago, a través de Los Andes, Stgo. U. de Chile, 1940 en página 67 (cita).

El torreón del reloj en la estación Barón ha sido ya declarado monumento Nacional. Es un hito urbano en la ciudad de Valparaíso. (Foto 5).

Formalmente similar al torreón de la estación de Kings Cross de Londres del Arquitecto Lewis Cubitt construida en 1852, en la época industrial en Inglaterra. (Whittick, Arnold. *Arquitectura Europea del Siglo XX*, Barcelona, A.N.R., 1955; Tomo I pag. 52).

*Bibliografia*

- B 1) Balance general de la empresa de los FFCC. en 31 de Diciembre de 1930.  
Santiago,
- B 2) BASUALTO, RENATO  
"75 años de Vía del Mar".
- B 3) BENAVIDES R, ALFREDO  
La Arquitectura en el virreinato del Perú y en la capitania general de Chile.  
*Santiago, Encilla, 1941*
- B 4) BENEVOLO, LEONARDO  
Introducción a la Arquitectura.  
Argentina, Teckne.
- B 5) BENEVOLO, LEONARDO  
"Historia de la Arquitectura Moderna".  
Madrid, Taurus Ediciones, 1963.
- B 6) BUSCHIAZZO, MARIO  
Historia de la Arquitectura Colonial en Iberoamérica.  
Buenos Aires, Enece Editores, 1964.

- B 7) BRAVO CONTADOR, ELIODORO  
Conocimientos de Vía.  
Santiago, Ferrocarriles, 1931
- C 1) CENTRO DE INVESTIGACION DE VALPARAISO  
Anuario 1966
- C 2) CASTEDO, LEOPOLDO  
Historia del Arte y la Arquitectura Latinoamericana.  
España, Pomare, 1970.
- C 3) CARMONA V, HERNAN  
Postales del viejo Valparaíso. Album No 1.  
Valparaíso, Cufas.
- E 1) ENCINA - CASTEDO  
Historia de Chile. Tomo I - II - III.  
Santiago, Zig-Zag, 1972.
- ENCINA, FRANCISCO  
Resumen de la Historia de Chile.  
Santiago,

- F 1) FRIAS VALENZUELA  
Manual de Historia de Chile.  
Santiago, Nacimiento, 1970.
- F 2) FUENZALIDA VILLEGAS  
Desarrollo de Chile en la 1ra. mitad del siglo XX.  
Santiago, Universitaria, 1951.
- G 1) GUIA GEOGRAFICA DEL FERROCARRIL CENTRAL.  
Santiago, Ferrocarrile, 1903.
- G 2) GUIA GENERAL DE LOS FERROCARRILES DE CHILE  
Santiago, Ferrocarriles, 1912.
- G 3) GUILLEN, LEOPOLDO E  
"Monografía de los ferrocarriles de Chile".  
Santiago, Ilustración, 1939.
- G 4) GREVE, ERNESTO  
Historia de la Ingeniería en Chile. Vol. 3 y 4.  
Santiago, Universitaria, 1938.

- G 5) GUIDRON, S.  
Espacio tiempo y Arquitectura.  
Barcelona, Ed. Científico-Médica, 1968.
- H 1) HIRIARTE MILLAN, ALEJANDRO  
La Empresa de los Ferrocarriles del Estado.  
Santiago,
- H 2) NUIDOBRO DIAZ, CARLOS  
Nuestros Ferrocarriles.  
Santiago, , 1937.
- I 1) IMPRESIONES DE LA REPUBLICA DE CHILE EN EL SIGLO XX.  
Londres, Truscottandson Ltdz, 1915.
- J 1) JARA, ALVARO  
Chile en 1860.  
Santiago, Ed. Universitaria, 1973.
- K 1) KUBLER, GEORGE Y SORIA, MARTIN  
Art<sup>o</sup> and Architecture in spain and portugal an their american  
domnions.  
Penguin, 1959.

- L 1) LONG, W. RODNEY  
Railways of South América.  
Washington, 1930.
- L 2) LA NUEVA ERA DE LAS MUNICIPALIDADES DE CHILE.  
Santiago, Atenas, 1931
- # 1) MEMORIAS E INFORMES DE LOS TRABAJOS HECHOS POR JUNTA DIRECTIVA DEL FERROCARRIL ENTRE  
SANTIAGO Y VALPARAISO.  
Valparaíso, Mercurio, 1864.
- M 2) MARIN VICUÑA  
Los ferrocarriles de Chile.  
Santiago, Barcelona 1912 3ra. ed.
- # 3) MARIN VICUÑA  
Estudios de los Ferrocarriles Chilenos.  
Santiago, 1901.
- M 4) MANUAL DEL VIAJERO  
Concepción, 1931.

- N 1) NUÑEZ OLBACHEA, SAMUEL  
Ferrocarriles del Estado.  
Santiago, Imp. Chile, 1910.
- P 1) PEREIRA S. EUGENIO  
Anales de la Ude Chile. La Arquitectura Chilena en el siglo XIX  
Santiago, Ude Chile, 1956.
- P 2) Pereira S., EUGENIO  
Historia del Arte en el reino de Chile.  
Santiago, Ude Chile, 1965.
- P 3) PEVSNER, N. NIKOLAUS  
An Outline of European Architecture.  
Harmondsworth, Pelican, 1973.
- P 4) PRIMER CONGRESO DE FFCC DE CHILE, SEPT. 1921.  
Santiago, Imp. Ferrocarriles, 1972.
- R 1) RIVERA JOFRE, RAMON  
Reseña Histórica del Ferrocarril entre Santiago y Valparaíso.  
Santiago, Talleres Gráficos FFCC. del Estado.

- R 2) RUSSEL, H. HENRY  
Architecture nine-teen 7h and Twentreth cen-t<sup>y</sup> ~~1912s~~.  
Harmond weoth, W. Pevsner, 1963.
- S 1) SALINAS, ROLANDO  
Condiciones naturales y humanas en la formación del área metropolitana  
de Valparaíso.  
Revista Geográfica de Valparaíso.  
2o Sem. 1971.
- T 1) TORRES VERGARA, B.  
Comuna de Limache.
- T 2) TORRES VERGARA, B.  
Quilpué tierra del Sol.
- T 3) TORRES VERGARA, B.  
Historia de Quillota.
- T 4) TORRES VERGARA, B.  
Ciudad de Quintero. (no se encontró).

- V 1) VALUACION DE LOS BIENES DE LA EMPRESA DE LOS FFCG. DEL ESTADO.  
Santiago, Nacimiento, 1941.
- V 2) VICUÑA MACKENNA, BENJAMIN  
Obras completas de Vicuña Mackenna.  
Historia de Valparaíso. Vol. IV Tomo I.  
Santiago, Vale Chile, 1936.
- V 3) VICUÑA MACKENNA, BENJAMIN  
De Valparaíso a Santiago a través de Los Andes.  
Santiago, Imp. Mercurio, 1877.
- V 4) VELARDE, HECTOR  
Historia de la Arquitectura.  
México, Fondo de cult. económica, 1963.
- V 5) VILLALOBOS R, SERGIO, SILVA V. FALC; SILVA G. OSVALDO; ESTELLE M. PATRICIO  
Historia de Chile. Tomo I - II - III  
Santiago, Edit. Universitaria, 1974.
- W 1) WALSBURG, MYRIAM  
Joaquín Toesca, arquitecto y maestro.  
Santiago, Vide Chile, 1975.

W 2) WHITTICK, ARNOLD

Arquitectura Europea del Siglo XX.  
Barcelona, Ed. A.H.R., 1955.

FUENTES DE INFORMACION

1. Oficina Zonal de Arquitectura FFCC. DEL Estado. Valparaíso.
2. Oficina de Relaciones Públicas FFCC. del Estado. Valparaíso.
3. Departamento de Vialidad FFCC del Estado. Valparaíso.
4. Dirección general de arquitectura de la Empresa de FFCC del Estado. Santiago Mapocho.
5. Departamento de Catastro del FFCC. del Estado. Santiago. Estación Central.
6. Archivo de Planos de FFCC del Estado. Estación Alameda.
7. Archivo de Planos de FFCC del Estado. Estación Mapocho.
8. Biblioteca Ministerio de Obras Públicas.
9. Archivo de Planos Ministerio de Obras Públicas.
10. Departamento de Arquitectura, Ministerio de Obras Públicas.
11. Archivo general de Arquitectura. Ministerio de Obras Públicas.
12. Jorge Villablanca, Arquitecto FFCC.
13. Guillermo Caroca, Arquitecto FFCC.
14. Roberto Montandon. Jefe Oficina Monumentos Nacionales.
15. Luis Poyanco, Constructor Civil FFCC. Valparaíso.
16. Rosa Cuevas Mardones, habitante de San Pedro nacida en 1998.
17. Juan Fco. Rodríguez, habitante de Lirache nacido en 1889.

*Fichas Bibliográficas*

Torres Vergara

"Historia de Quillota".

---

*Ficha N° 1*

Pág.      1977 se inaugura siendo dueña del ferrocarril doña Luisa Cousiño Sirice.  
            1940 pasa a manos del Ministerio de Fomento.  
            1944 pasa a FFCC del Estado.

Torres Vergara  
"Historia de Quillota".

---

*Ficha N° 2*

Fg. "Actualmente y de hace bastante tiempo es Jefe de estación de San Pedro Dagoberto Ferrarri que ha mejorado notablemente este recinto ferroviario, muy distinto al viejo galpón de 1875".

Torres Vergara

"Historia de Quillota".

---

*Ficha N° 3*

Pág. "Debemos recordar la primitiva estación que estaba en la actual calle Serrano mirando hacia 21 de Mayo y Merced.

La construcción de la nueva estación motivó el cambio de la línea hacia el costado de la calle Sgto. Aldea".

Torres Vergara

"Historia de Quillota".

---

## Ficha N° 4

Pág. En el año 1874 habiéndose organizado del todo la oficina de Arquitectura como una dependencia del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, designándose, en calidad de Jefe de ella al prestigioso arquitecto don Manuel Aldunate y Avaria, el director del Cuerpo de ingenieros civiles - don Ricardo Marín, hizo entrega a la nueva repartición de todos los planos y presupuestos de edificios públicos existentes en el archivo de su servicio (2).

(2) Estos planos y presupuestos pasaron, en el año 1888, a la dirección de Obras Públicas cuyos archivos fueron destruidos en su mayor parte, por un incendio, la noche del 17 al 18 de Mayo de 1895.

Salinas, Rolando

Condiciones naturales y humanas en la formación del área metropolitana de Valparaíso.

Revista geográfica de Valparaíso.

Valparaíso, U. Católica, 1967 Vol 1

---

Ficha 5

- Pág. 3 El ferrocarril que fue construido especialmente para el transporte entre Santiago y Valparaíso, pasó a tener un uso intenso como medio diario de movilización masiva de pasajeros entre Valparaíso y las ciudades de su aglomeración, transformándose en un ferrocarril metropolitano entre Valparaíso y Peña Blanca, con 15 estaciones y paraderos distribuidos como sigue: 9 en la combinación de Valparaíso y Vifa, 6 en la Guenca de Quilpué-Villa Alemana. En cambio el tráfico a Santiago pasó a segundo lugar, tanto de servicio de trenes de pasajeros como en los de carga a causa menor demanda y competencia de los medios de transportes motorizados. Tres empalmes completan la red ferroviaria: ~~por la competencia del camión y la falta de transporte;~~ el ferrocarril longitudinal norte, que sale de la Calera y conrúsa a Valparaíso con el norte de su región y el ramal de Llay-Llay a Los Andes que sirve al resto del Valle de Aconcagua.

Salinas, Rolando

"Condiciones naturales y humanas en la formación del área metropolitana de Valparaíso".

Revista Geográfica de Valparaíso.

Valparaíso, U. Católica, 1967.

---

Ficha 6

Pág. 4 "Es alrededor de las estaciones del ferrocarril a Santiago, que nacieron y se desarrollaron las ciudades del área metropolitana de Valparaíso: Viña del Mar, Quilpié, Villa Alemana y Peña Blanca.

Salinas, Rolando

"Condiciones naturales y humanas en la formación del área metropolitana de Valparaíso".

Revista Geográfica de Valparaíso.

Valparaíso, U. Católica, 1967

---

### Fichas 7

Pág. 11 La construcción del ferrocarril a Santiago iniciada en 1852 y terminada en 1863, permitió a Valparaíso romper su encierro y aumentar las relaciones con su región y Santiago. La construcción de la Estación Central en el Barón, proporcionó al Almendral un nuevo elemento que aceleró la ocupación con nuevas viviendas, industrias y hasta comedios que iniciaban su desplazamiento hacia el E.

Salinas, Rolando

"Condiciones naturales y humanas en la formación del área metropolitana de Valparaíso".

Revista Geográfica de Valparaíso.

Valparaíso, U. Católica, 1967

---

### Ficha 8

Pág. 15 Como la vía ferrea no pudo pasar por el pueblo de Limache, la estación se creó a unos tres kilómetros de él, entonces se fundó un nuevo pueblo San Francisco de Limache vecino a la estación, que fue drenando la población del valle y las funciones de Limache viejo.

Salinas, Rolando

"Condiciones naturales y humanas en la formación del área metropolitana de Valparaíso".

Revista Geográfica de Valparaíso.

Valparaíso, U. Católica, 1967

---

### Ficha 9

Pág. 16 La instalación de las estaciones y paraderos del ferrocarril en el área de la aglomeración porteña estuvo determinado principalmente por las necesidades del Servicio Ferroviario: como ser las estaciones de Recreo y Miramar a ambos lados del corte de Viña el Salto y La Palmas en la gradiente de acceso a Quilpué, Peña Blanca, en la gradiente de acceso a Limache. Sólo dos estaciones, aparecen con la finalidad de servir a un reducido tráfico local, los de Viña del Mar y Quilpué.

Salinas, Rolando

"Condiciones naturales y humanas en la formación del área metropolitana de Valparaíso".

Revista Geográfica de Valparaíso.

Valparaíso, U. Católica, 1967

---

### Ficha 10

Pág. 16 El ferrocarril, iniciado desde Valparaíso en 1852 alcanzó a Viña sólo en 1855 con 5 estaciones en el trayecto: Barón, Portales, Recreo, Miramar y Viña. En 1856, se entregó al tráfico el Sector Viña Peña Blanca, también con 5 estaciones: Chorrillos, El Salto, Las Palmas, Quilpué y Peña Blanca.

Salinas, Rolando

"Condiciones naturales y humanas en la formación del área metropolitana de Valparaíso".

Revista Geográfica de Valparaíso.

Valparaíso, U. Católica, 1967

---

### Ficha 11

Pág. 17 Las estaciones de los Suburbios de Valparaíso y Viña de 1865: Portales, Recreo, Miramar, Chorrillos y el Salto, originaron caseríos de diverso tipo según el sitio; los que fueron creciendo al igual ritmo que sus núcleos urbanos y en estrecha relación con ellos, dando la posibilidad y el ferrocarril, hasta realizarse la unión total entre ellos para formar la comunicación Valparaíso-Viña. Actualmente estas estaciones constituyen barrios de la ciudad, y presentan un paisaje y una especialización funcional que hace posible distinguirlos.

ENCINA-CASTEDO

Historia de Chile.

Santiago, Zig-Zag, 1972 Tomo II

---

## Ficha 12

Pág. 1056 La arquitectura; Brunet de Baines.

Perdida la bella tradición de Toesca la arquitectura nacional había vivido 30 años de total esterilidad. Rosales consiguió en Francia tentar al arquitecto Francisco Brunet de Baines, mas que por la remuneración tratada, por las posibilidades que le ofrecía un país nuevo. Brunet de Baines llegó a Chile en 1849 también hizo la América confeccionando planos y dirigiendo la construcción de los mejores edificios particulares de Santiago. Pero a diferencia de Monvaisin, le interesó ante todo formar arquitectos chilenos. Se le puede llamar sin duda, el fundador de la arquitectura republicana en Chile.

Encina - Castedo

Historia de Chile.

Santiago, Zig-Zag, 1972 Tomo II

---

### Ficha 13

Pág. 1010 El primer Ferrocarril.

"Después de laboriosos estudios, en Marzo de 1850 iniciaba Wheelwright el trazado del ferrocarril de Copiapó a Caldera y el 25 de Diciembre de 1851 corría el primer tren los 81 kilómetros del trayecto".

Encina - Castedo

Historia de Chile.

Santiago, Zig-Zag, 1972 Tomo II

---

Ficha 14

Pág. 1134 El Ferrocarril a Valparaíso.

El 19 de Septiembre de 1855 se inaugura el tramo entre Valparaíso y el puente de las Cocharas y en Febrero del año siguiente la línea llegaba hasta la Calera. Ninguno de los contratistas se sentía capaz de terminar la obra, cuando apareció en escenario chileno la figura estupenda del Sr. Enrique Meiggs.

Encina - Castedo

Historia de Chile.

Santiago, Zig-Zag, 1972 Vol. 2

---

Ficha 15

Pág. 1135 Varas resolvió llamar a Meiggs y confiarle la terminación del Ferrocarril a Valparaíso.

Encina - Castedo

Historia de Chile.

Santiago, Zig-Zag, 1972 Vol. II

---

### Ficha 16

Pág. 1136 El 14 de Septiembre de 1863, un año justo antes del plazo prefijado, se inauguraba el ferrocarril de Valparaíso a Santiago con la pompa y euforia que es fácil imaginarse.

El ferrocarril a Talca avanzó con mayor rapidez aún, el 25 de Diciembre de 1859 llegaba la primera locomotora a Rancagua y en Septiembre de 1862 a San Fernando.

Encina - Castedo  
Historia de Chile.  
Santiago, Zig-Zag, 1972 Vol. II

---

### Ficha 17

Pág. 1288 En 1868 se entregó el tránsito el ferrocarril de San Fernando a Curicó y en 1871 el tramo de Llay-Llay a San Felipe.

Encina - Castedo

Historia de Chile.

Santiago, Zig-Zag, 1972 Vol. II

Y

I

Fichz 18

Pág. 1328 Los Ferrocarriles.

Mas empeño que en la edificación puso Errázuriz en terminar los ferrocarriles. En 1872 se entregan los de Chillán a San Rosendo y de San Fernando a Palmilla y en febrero de 1874 el de San Felipe a los Andes y el de Chillán a Talcahuano.

Encina - Castedo

Historia de Chile.

Santiago, Zig-Zag, 1972 Vol. II

---

Ficha 19

Pág. 1636 - 1637

Al comienzo de la administración Santa María existían entre el Aconcagua y Angol  
947 Km. de líneas ferreas del Estado.

Encina - Castedo  
Historia de Chile.  
Santiago, Zig-Zag, 1972 Vol. II

---

F. ch = N° 20

Pág. 1636 - 1637

Entre Aconcagua y el paralelo 23 había en el mismo período 906 Km. de ferrocarriles particulares, construidos, casi todos, en función de las explotaciones mineras y sus fundiciones.

Vicuña Mackenna, Benjamín

De Valparaíso a Santiago a través de Los Andes

Santiago, Dirección general de prisiones - Imp. - 1940

Departamento de Publicaciones de la Universidad de Chile

Ficha N° 21

Pág. 19 En la Estación de Valparaíso.

En el sitio que hoy se levanta, estrecha y oscura, polvorosa, reclamando la escoba y el plumero cada hora, una mano de pintura fresca y reparadora todos los días, la Estación Central de Valparaíso, y el pie de los cerros que la aplastan, existía, hace treinta años, el paraje más ameno y pintoresco de la fuerte pero prosaica Valparaíso. Era allí la Caleta, el nido de los pescadores, el lecho pedregoso en cuyas arenas ostentaban sus moldeadas formas las Venus nacidas de las espumas del mar, la Chiaga de Nápoles. Propiamente, en esos años, Valparaíso se componía de tres ciudades: el Puerto, que era el almacén; el Almendral, que era el hogar; la Caleta que era el oasis y el jardín en medio de las arenas.

Pero así sucedió en un día de fe y de trabajo, -fuerzas vitales del pueblo que abren las montañas y encadenan los mares.

Pág. 20 El 10 de Octubre de 1852 (día memorable) habíase levantado una especie de altar arrojado a las rocas, en el sitio que hoy ocupa la "Casa de las máquinas", en el centro del espelón que hemos descrito, y el obispo de Concepción, don Diego Antonio Elizondo, bendecía en presencia de un pueblo conmovido, la primera piedra de la obra más atrevida y más importante que se había emprendido en su época en la redondez de la América del Sud.

Vicuña Mackenna, Benjamín

De Valparaíso a Santiago a través de Los Andes

Santiago, Dirección general de prisiones - Imp. - 1940

Departamento de Publicaciones de la Universidad de Chile

---

Ficha N° 22

Pág. 33 EL túnel de Punta Gruesa.

En tren está ya en la boca del túnel de Punta Gruesa y penetra silbando en su antro oscuro.

Pág. 34 Este socavón, el primero de los cinco que más adelante iremos atravesando, mide 460 pies (una cuadra santiaguina) y ha sido labrado a pólvora en la roca viva.

El ingeniero, Mauhan, que sucedió al ilustre Campbell, criticó la dirección de este tajo pero lo aceptó por estar hecho. Era natural la crítica Campbell era americano, Mauhan fue inglés.

Vicuña Mackenna, Benjamín

De Valparaíso a Santiago a través de Los Andes

Santiago, Dirección general de prisiones - Imp. - 1940

Departamento de Publicaciones de la Universidad de Chile

---

Ficha N° 23

Pág. 41 El corte de Vifa del Mar.

El segundo trabajo esforzado de esta sección, después del túnel de Punta Gruesa, es el corte de Vifa del Mar, que costó cien mil pesos. La arcilla era blanda, pero la dura inexperiencia duplicaba, el costo de todas las faenas.

Vicuña Mackenna, Benjamín

De Valparaíso a Santiago a través de Los Andes

Santiago, Dirección general de prisiones - Imp. - 1940

Departamento de Publicaciones de la Universidad de Chile

---

### Ficha 24

Pág. 84 Ninguno de sus aniversarios ha sido, empero, de mayor alborozo que el de la inauguración de sus rieles, el 16 de Septiembre de 1855, a los tres años de comenzados los trabajos. En ese el día clásico de Viña del Mar, porque fue el de su fundación este pueblo es Hijo de la locomotora, como Santiago lo fue de la manopla de Pedro de Valdivia, y Valparaíso de la brida de Juan de Saavedra.

Vicuña Mackenna, Benjamín  
Obras completas de Vicuña Mackenna  
De Valparaíso a Santiago. Vol. XVI  
Santiago, U. de Chile, 1940

---

Ficha N° 25

Pág. 67 ... Para esto bastaría encerrar todo el recinto de la Estación en la elegante verja que hoy la separa de la calle Alvarez, demoliendo todas sus viejas bodegas y ratoneras, y ensanchar en seguida el antiguo jardín entre la que es hoy Avenida de las basuras (para serlo algunas vez de la Libertad) y de la calle Quillota. Solo quedaría en la extremidad del poniente la graciosa y primitiva boletería, construyéndose otra análoga en el opuesto costado, a la entrada de la calle Quillota y frente a frente del hotel.

Vicuña Mackenna, Benjamín

De Valparaíso a Santiago a través de Los Andes

Santiago, Dirección general de prisiones - Imp. - 1940

Departamento de Publicaciones de la Universidad de Chile

---

Ficha 26

Pág. 109 Allan Campbell.

Campbell era un ingeniero de primer orden, modesto, caballeroso, pero independiente y enérgico como los hombres sobresalientes de su raza. Había construido, con gran crédito sobre los arenales (fijese el lector en esta palabra) de Caldera y Copiapó el primer ferrocarril de la América del Sud, en 1849, y cuando el gobierno de Chile estuvo resuelto a acometer la ejecución del de Valparaíso a Santiago, le llamó a su servicio (1850) y puso a su disposición, para las exploraciones preliminares, una suma de dos mil pesos mensuales, segregados del ramo de caminos.

A mediados de 1851, Campbell presentó concluidos sus planos por la vía de Concón, y en el acto fueron aprobados y puestos en ejecución, como hemos visto, a fines de ese mismo año. Era la misma línea a que habían dado preferencia los ingenieros Barton y Carter, empleados pro Wheelwright en 1846.

Vicuña Mackenna, Benjamín

De Valparaíso a Santiago a través de Los Andes

Santiago, Dirección general de prisiones - Imp. 1940

Departamento de Publicaciones de la Universidad de Chile

ficha 27

Pág. 112 Pero Mr. Lloyd pensó desde el primer momento de distinta manera.

- La línea de Mr. Campbell - se dijo - ¿no tiene puentes? Pues yo haré tantos, con maderos suspendidos sobre los abismos, cuanto ni ambiciosa fantasía haya soñado.

-¿La línea de Concón no tiene fuertes gradientes? Yo encontraré la famosa de Peña Blanca

Pág. 113 ca de las Postas, por la impotencia de las más poderosas máquinas .

-¿En la línea llana de Concón no hay túneles? Pues yo me colocaré a su espalda y encontraré el más poderoso y el más arduo de todos.

Vicuña Mackenna, Benjamín

De Valparaíso a Santiago a través de Los Andes

Santiago, Dirección general de prisiones - Imp. - 1940

Departamento de Publicaciones de la Universidad de Chile

---

Fichas 28

Pág. 257 Los señores Varas y Meiggs.

Decidido el paso por Tabón, los señores Ovalle Hermanos, tomaron a su cargo la primera sección de la línea de Quillota al Centinela, el 8 de Octubre de 1859. Pero la escasa compensación del trabajo les forzó en breve a abandonar su contrata.

Vicuña Mackenna, Benjamín

De Valparaíso a Santiago a través de Los Andes

Santiago, Dirección general de prisiones - Imp. - 1940

Departamento de Publicaciones de la Universidad de Chile

Ficha 29

Pág. 258 Una noche, casi en la antevíspera de dejar el poder, el Ministro del Interior, señor Varas, llamó a su casa a don Enrique Meiggs, a fin de discutir por la vez postrera la ejecución de los planos, los perfiles, los precios, etc., de la obra gigantesca por hacer. Meiggs había visitado toda la comarca, caballero en una mula, y contestó al ministro que aquella visita era todo el plano que él necesitaba para basar sus precios.

- Señor ministro, mi ultimátum es éste: Hago la obra en tres años por seis millones de pesos; pero si la concluyo dentro de ese plazo, me da su señoría de llapa medio millón de pesos, y además diez mil pesos por cada mes que me adelante al plazo señalado".

Greve, Ernesto

Historia de la Ingenieria en Chile, tomo 4o.

---

**Ficha N° 30**

Pág. 109 En el mismo año (1895) se creaba - por decreto supremo de 11 de Enero - una oficina de Arquitectura para atender a las construcciones del ramo en los ferrocarriles del Estado, contratándose al Arquitecto Villeneuve en calidad de Jefe de ella, contrato aprobado - en conjunto con los del resto del personal - con fecha 22 de Marzo.

Primer Congreso de Ferrocarriles de Chile en Septiembre de 1921.

Santiago, Imp. FFCC, 1922

---

Ficha 31

Pág. Leyes sobre construcción de FFCC fiscales.

Decreto ley No. 442 ordena la supervigilancia de E. FFCC del E. será aparecida por el ministerio de fomento y deroga todas las disposiciones contrarias a este decreto ley.

Ley No. 5967. Autoriza al P. de la República para construir una variante en el ferrocarril longitudinal Norte destinado a evitar las dificultades que la explotación de dicho ferrocarril ofrecen las cremaleras existentes en el sector Cabildo-Illapel; fija el costo y el financiamiento de las obras y dispone la construcción del sector Longotoma los Vilos.

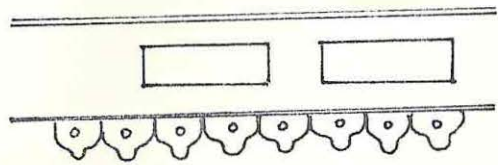


FIG 1

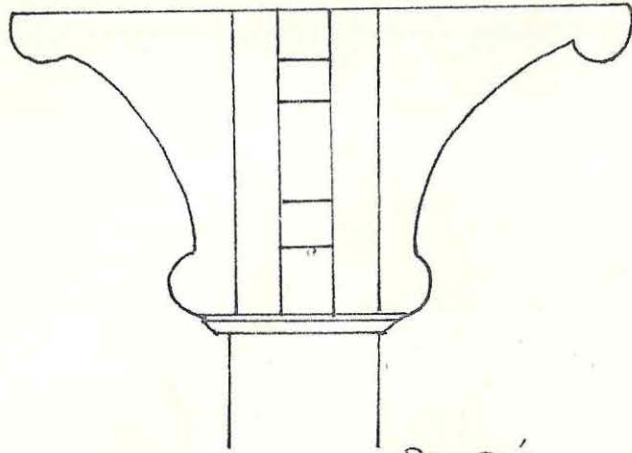


FIG 2  
QUILPUE  
LIMACHE  
SAN ROQUE

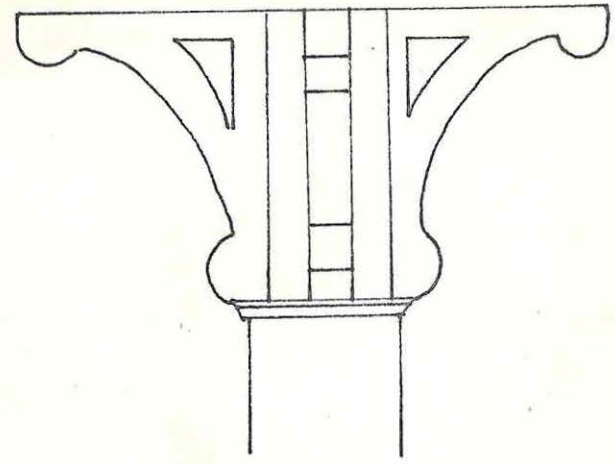
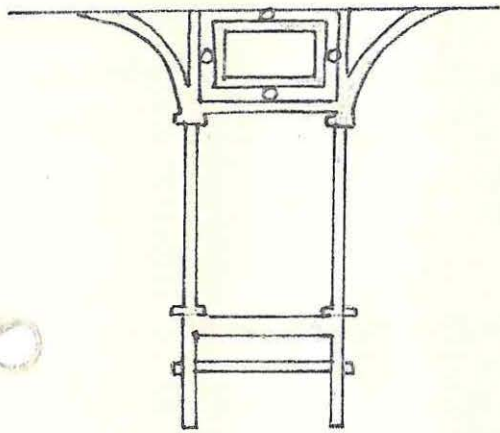
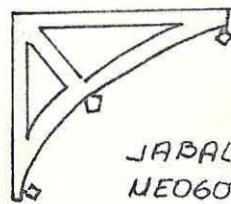


FIG 3  
SAN PEDRO



QUILLOTA.

FIG 4



JABALCON  
NEOGOTICO

FIG 5

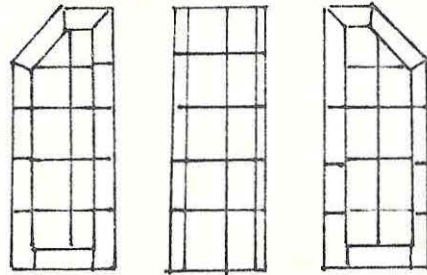


FIG 7 CALERA

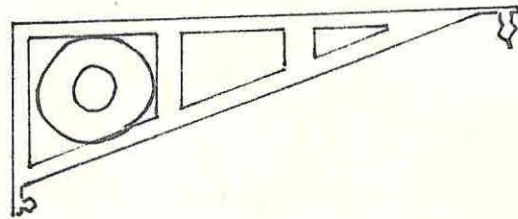
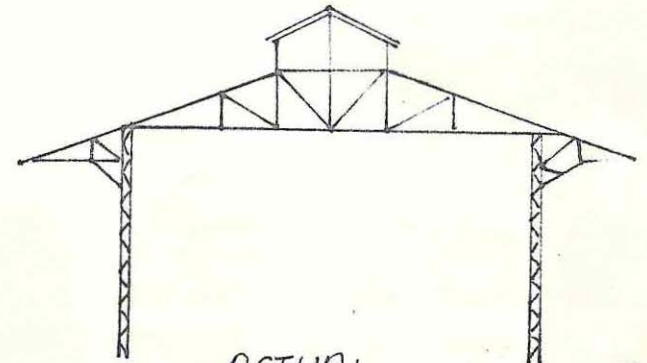


FIG 6 SOPORTE DEALERO  
FIERRO FUNDIDO.



ORIGINAL



ACTUAL

FIGS. 8

INDICE DE FOTOGRAFIAS

<u>N°</u>	<u>ESTACION</u>	<u>N°</u>	<u>ESTACION</u>
1.	Puerto	21.	Quillota
2.	Puerto	22.	Calera
3.	Puerto	23.	Calera
4.	—	24.	Ocoa
5.	Barón (Torreón)	25.	Ocoa
6.	—	26.	Llay-Llay
7.	Recreo	27.	Llay-Llay
8.	Vira	28.	Quintero
9.	—	29.	Quintero
10.	Quilpué	30.	Quintero
11.	Quilpué	31.	San Felipe
12.	Villa Alemana	32.	Puangué
13.	Limache	33.	Leyda
14.	Limache	34.	Malvilla
15.	Limache	35.	Llolleo
16.	San Pedro	36.	San Antonio
17.	San Pedro	37.	San Antonio
18.	Quillota	38.	Cartagena
19.	Quillota	39.	Cartagena
20.	Quillota	40.	San Roque

INDICE DE FOTOGRAFIAS

<u>Nº</u>	<u>ESTACION</u>
41.	San Roque
42.	El Sol
43.	Belloto
44.	P. Blanca
45.	Corvi
46.	La Cruz
47.	Aconcagua
48.	Colmo
49.	Concón
50.	Las Coimas
51.	R. de Silva
52.	Putendo
53.	Nogales
54.	Melón
55.	Catapilco
56.	Rayado
57.	La Ligua
58.	La Ligua
59.	Pedegua
60.	Petorca
61.	Hierro Viejo
62.	Papudo
63.	Papudo
64.	Longotoma
65.	Huacúen

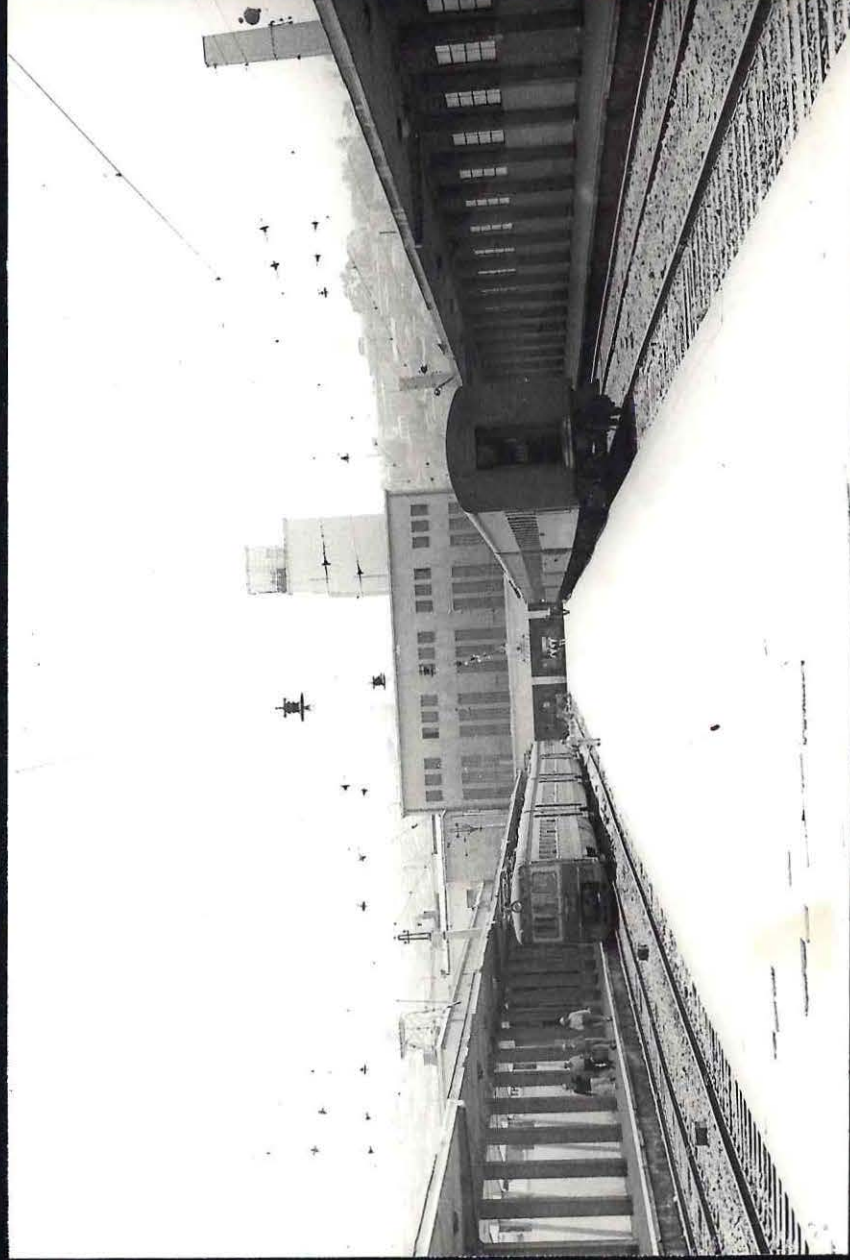
<u>Nº</u>	<u>ESTACION</u>
-----------	-----------------



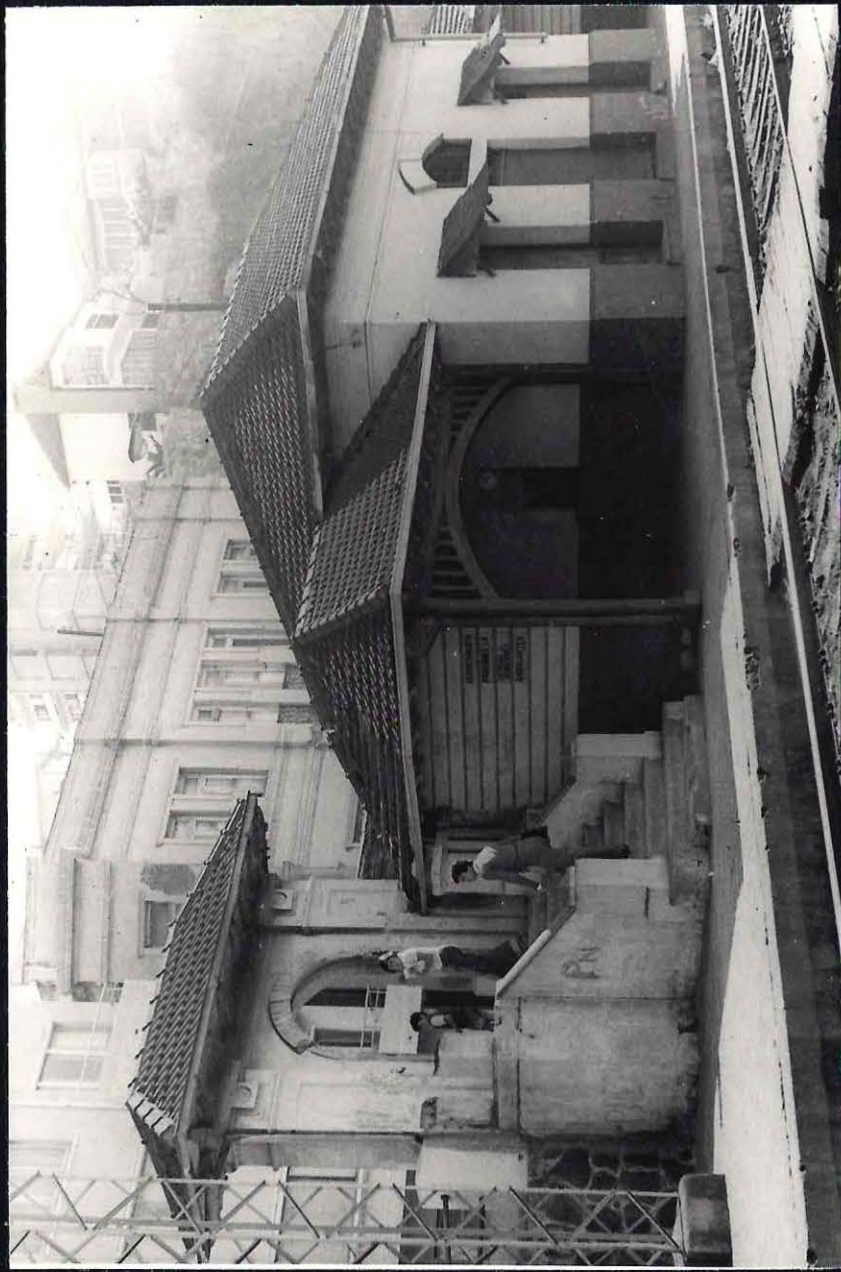
1 PUERTO 1



2 PUERTO



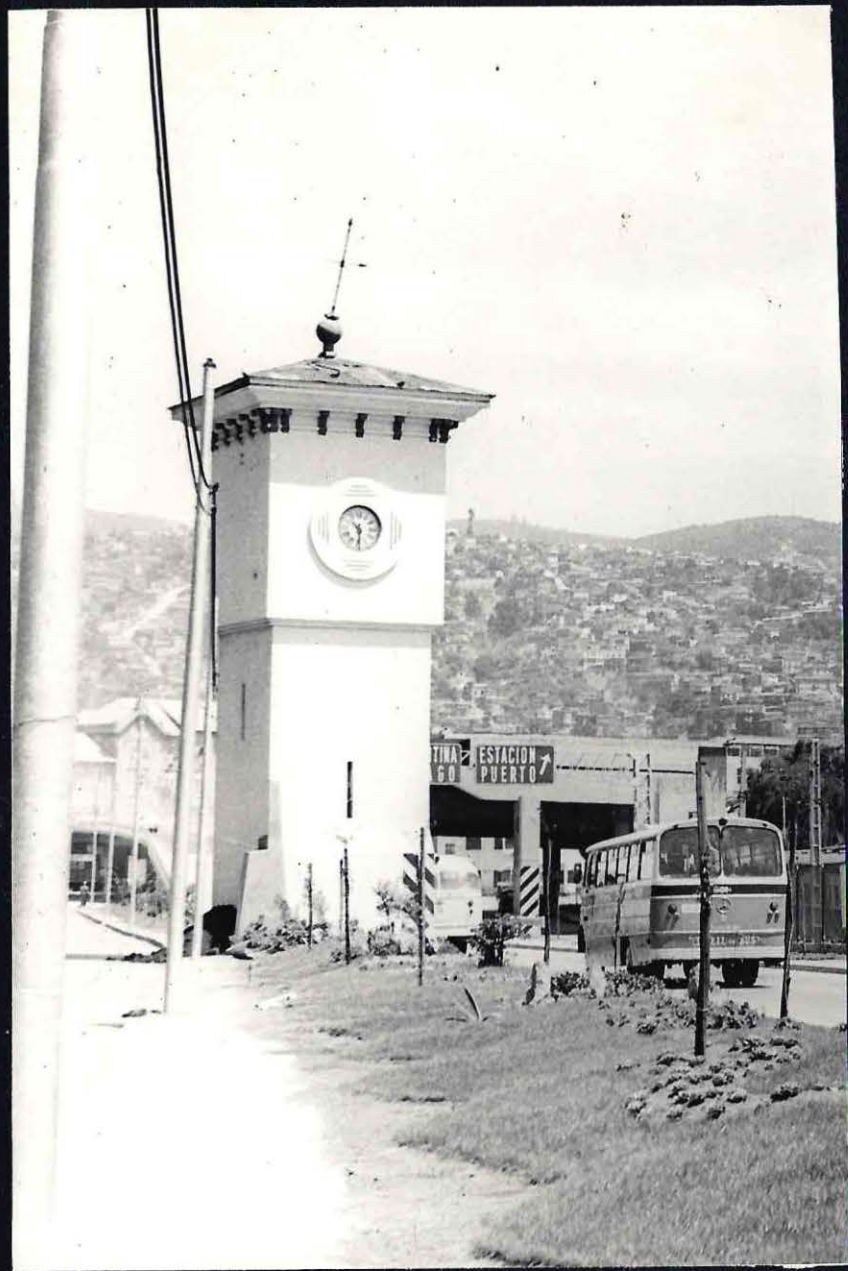
3 PUERTO



7 RECREO



8 UINÑA DEL MAR

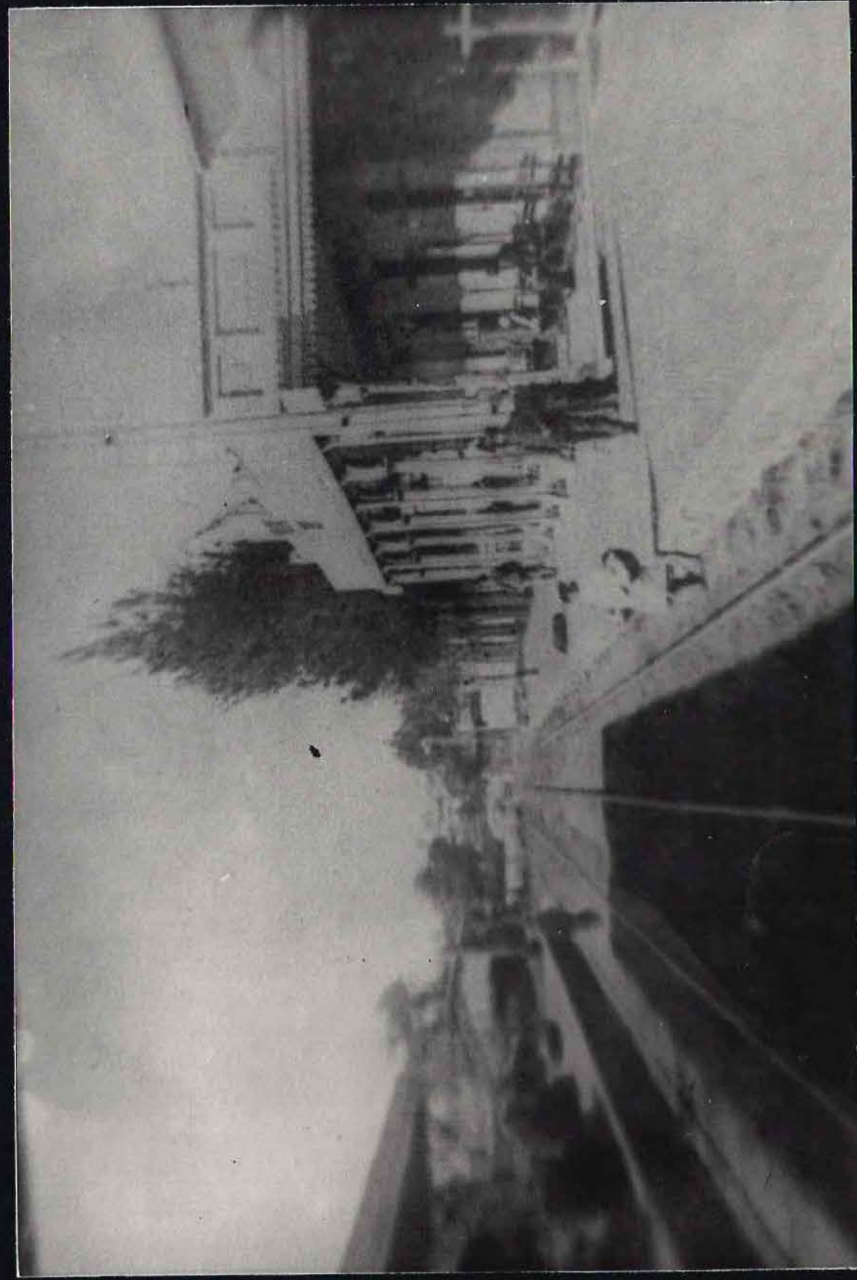


5

BARON



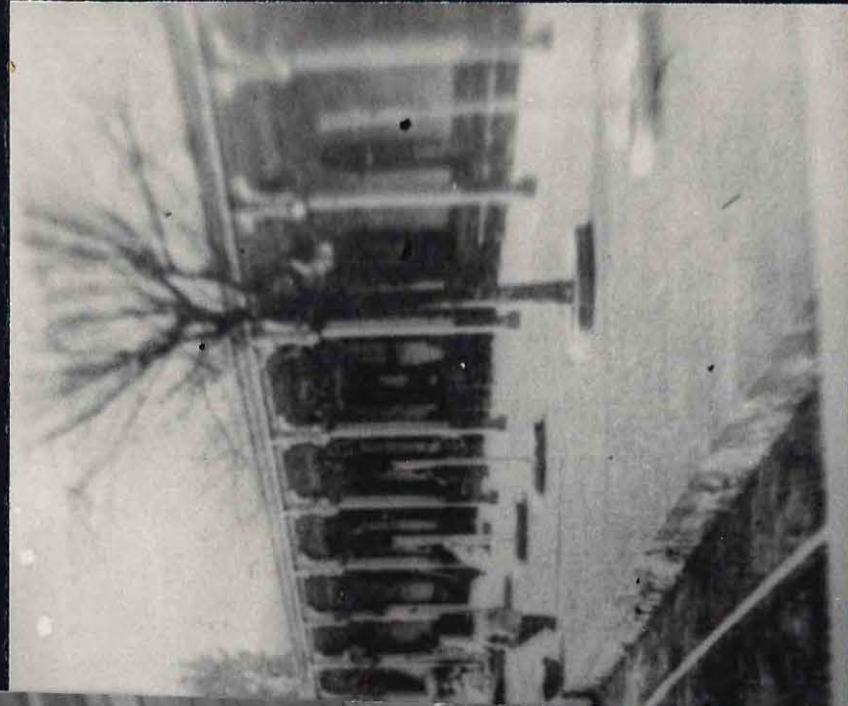
10 QUILPUÉ ✓



11 QUILPUÉ ✓ 2



12 UILLA ALEMANA (3)



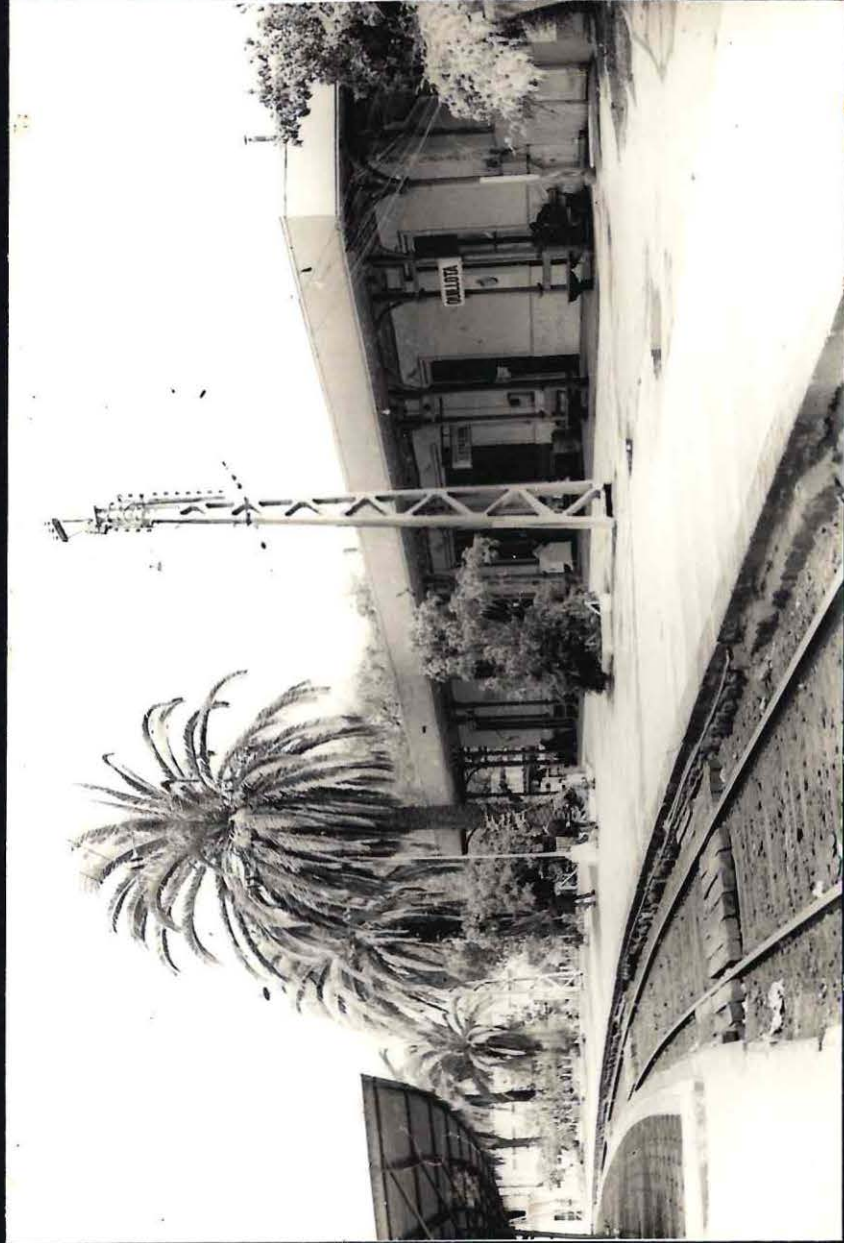
13-14 LIMACHE



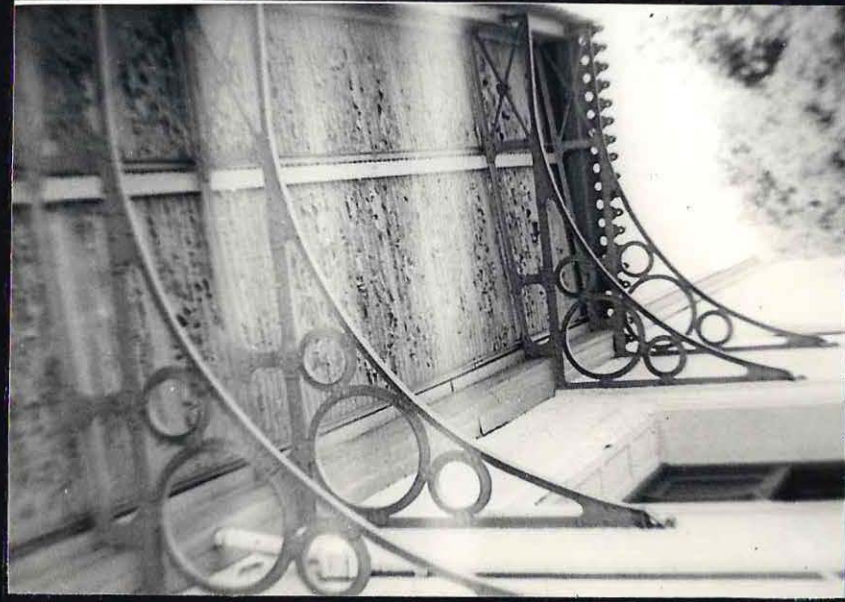
15 LIMACHE. ①



16-17 SAU PEDRO (8)



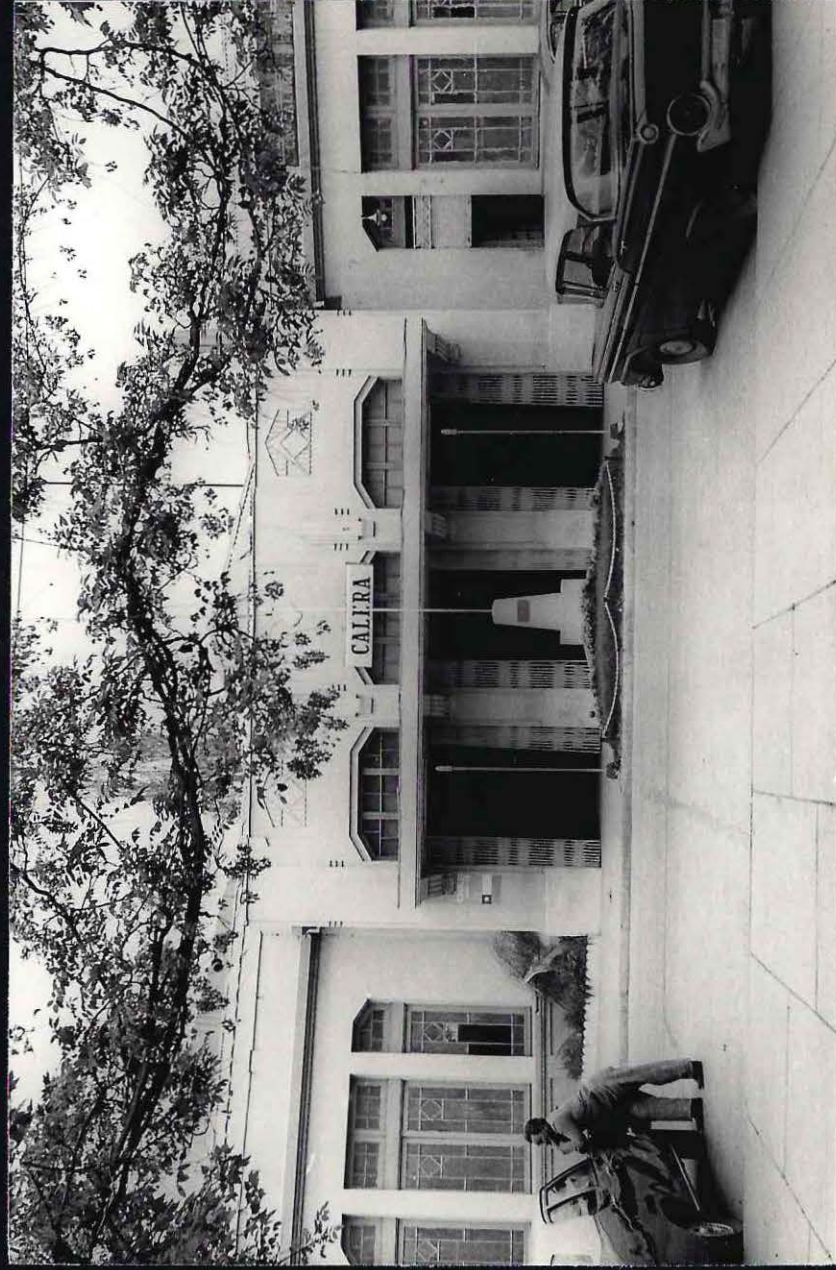
18-19 QUILLOTA



20-21 QUILLOTA



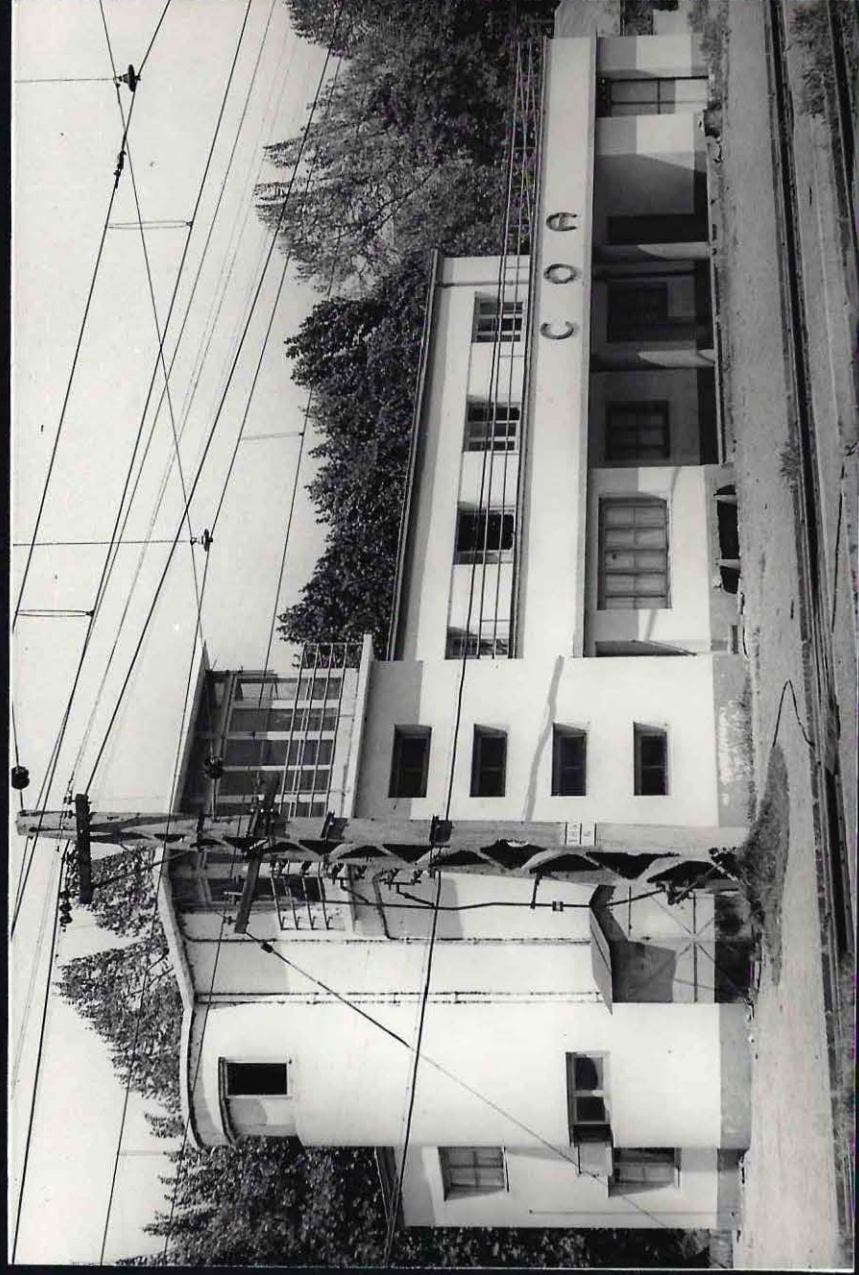
22 CALE RA ⑦



23 CALE RA



24 OCOA



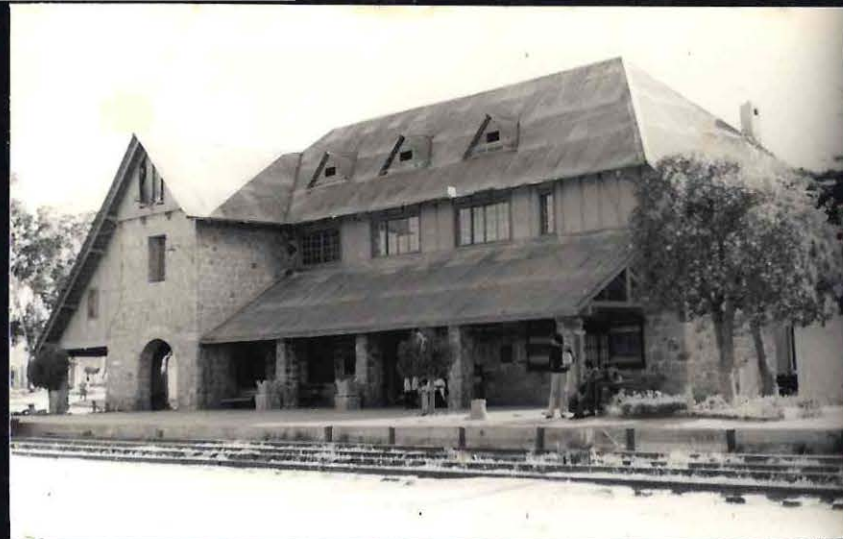
25 OCOA



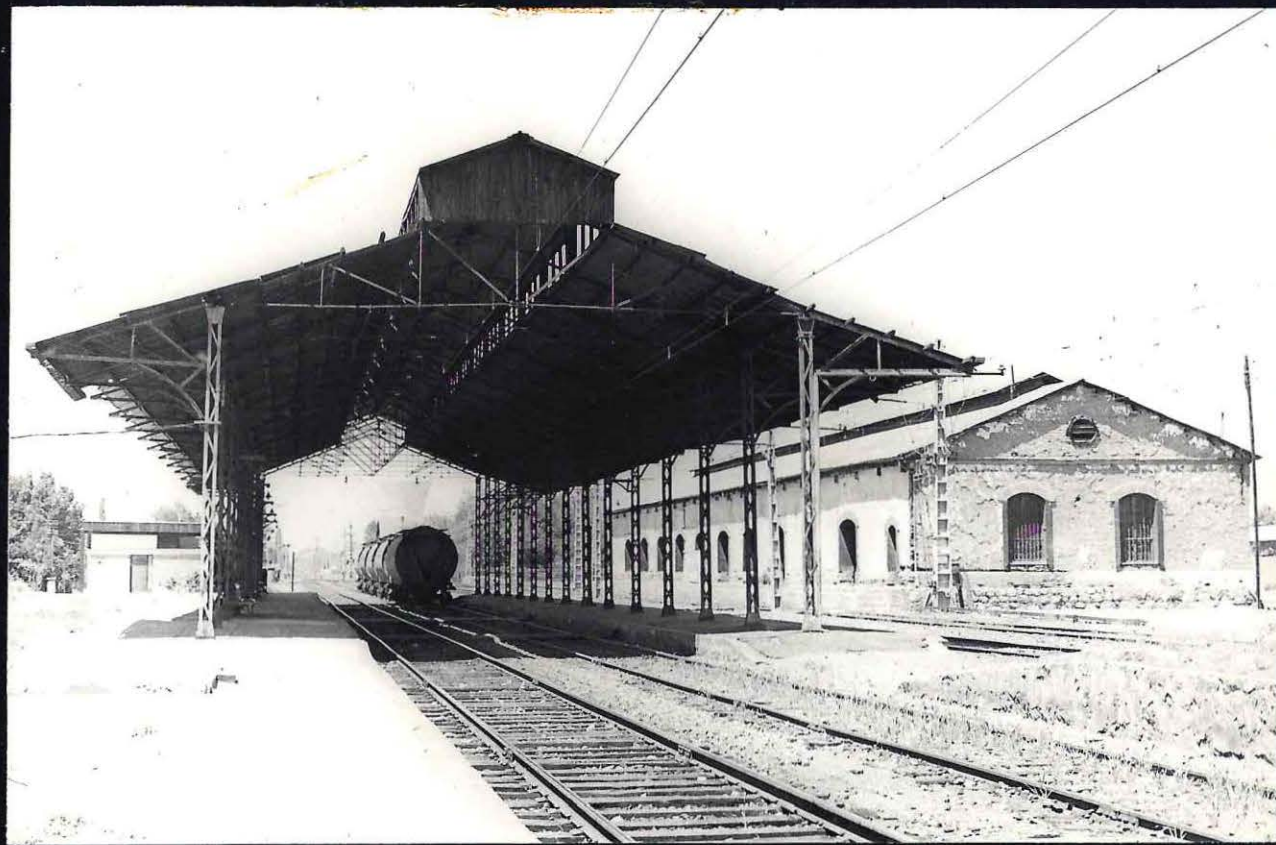
26 LLAY - LLAY • ①



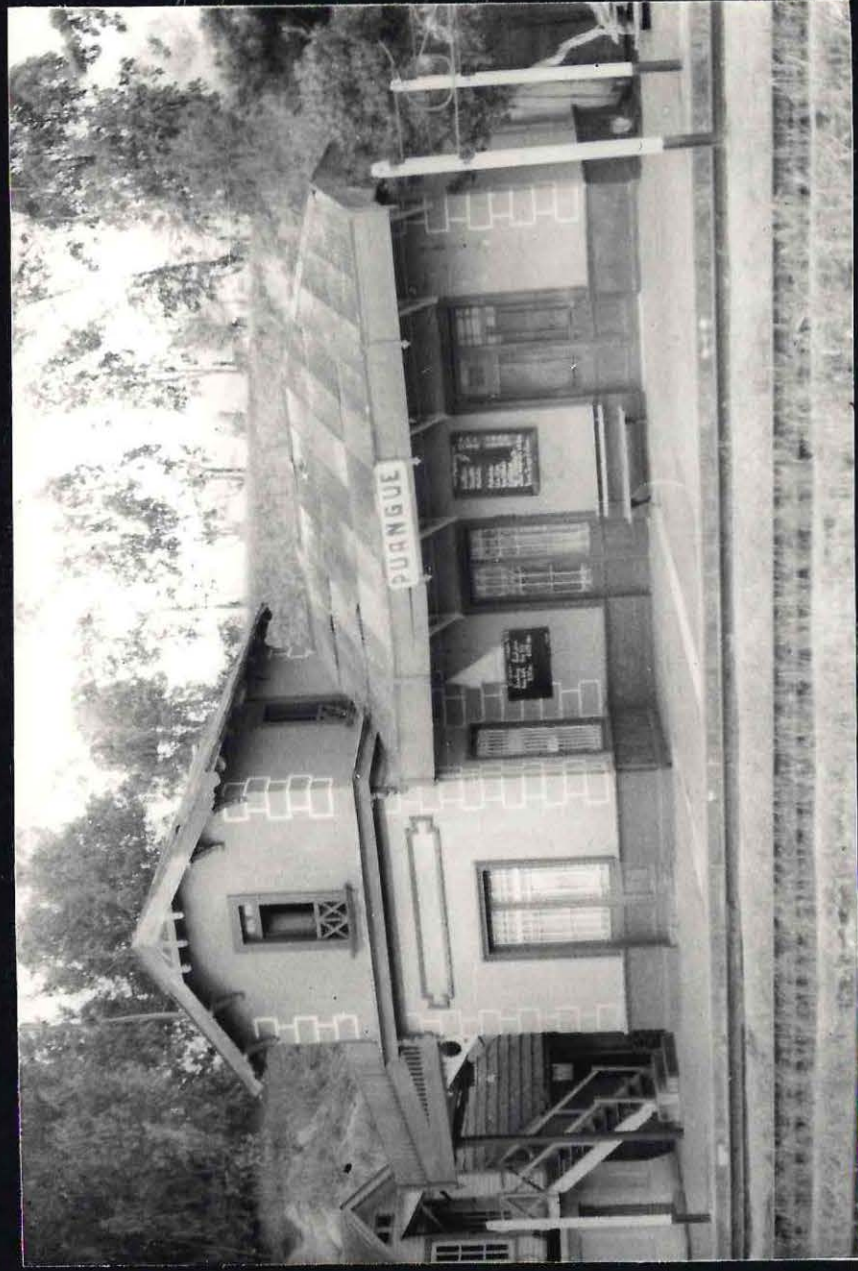
27 LLAY - LLAY



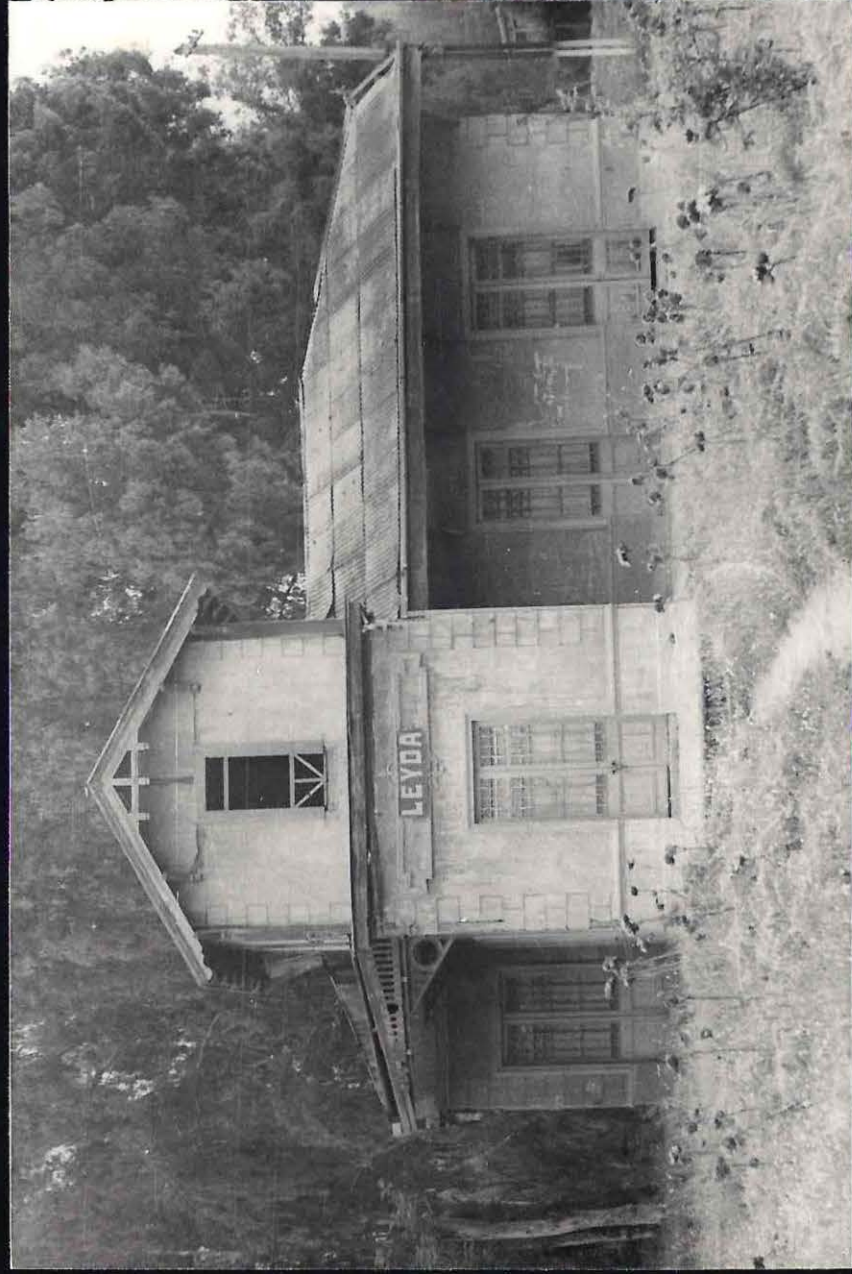
28-29-30 QUINTERO (40)



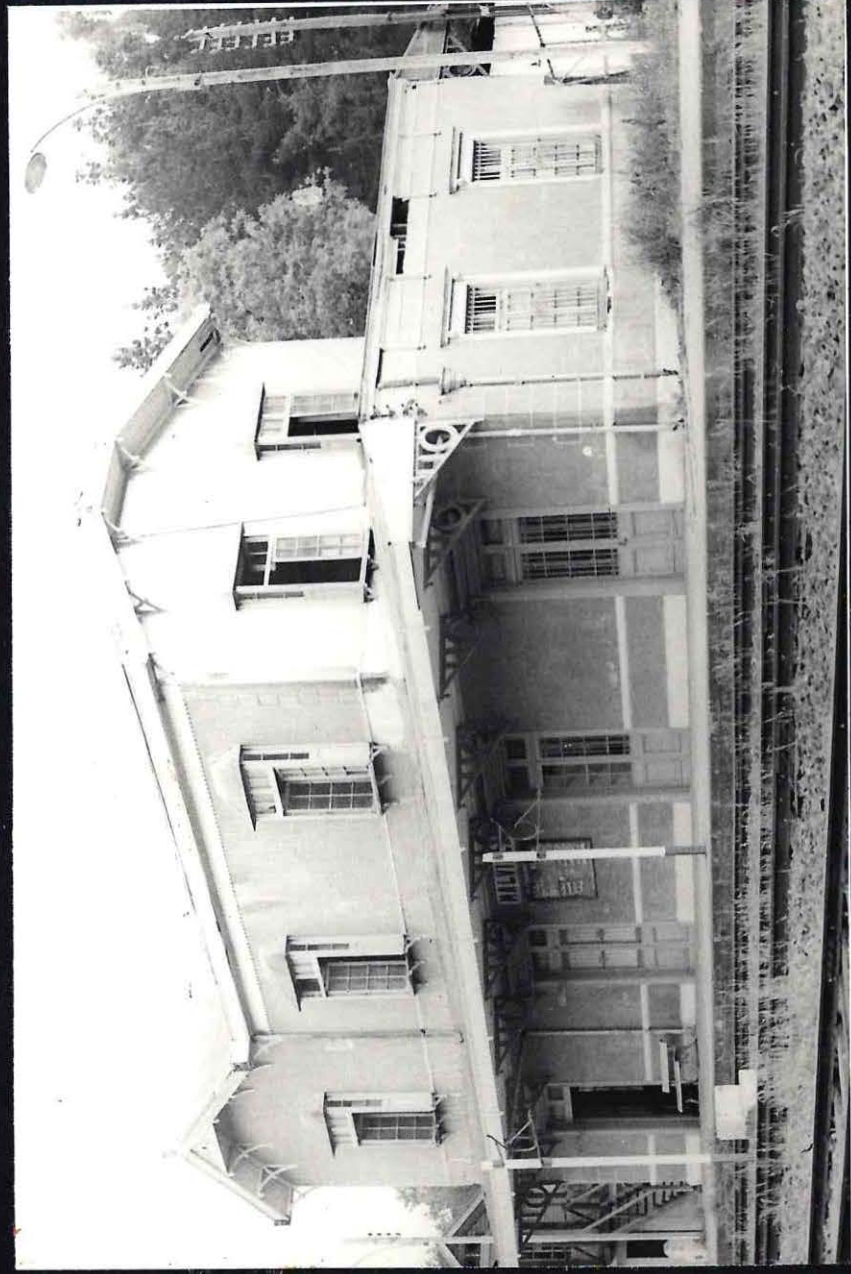
31 SAN FELIPE. (M)



32 PUANGUE



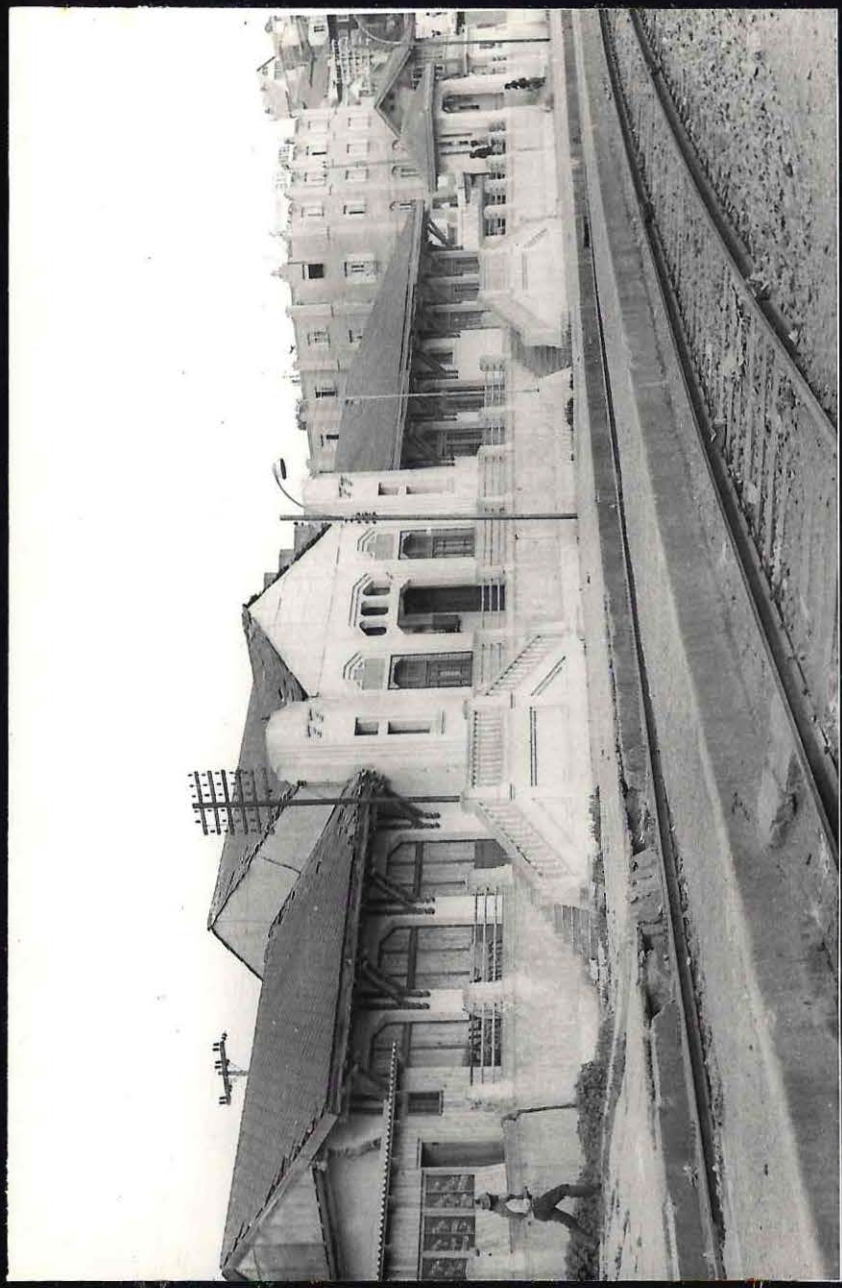
33 LEYDA.



34 MAL VILLA (13)

35 LLOLLEO (13)

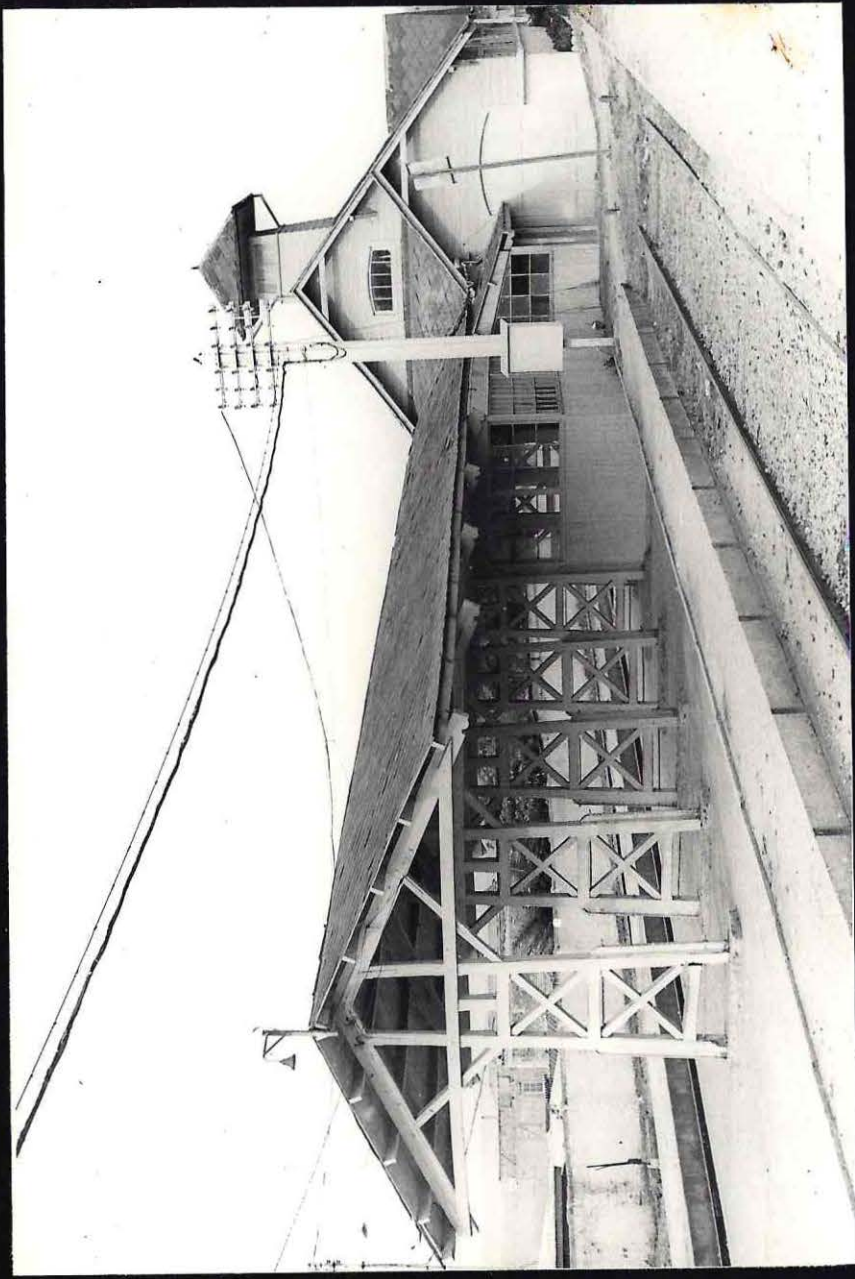




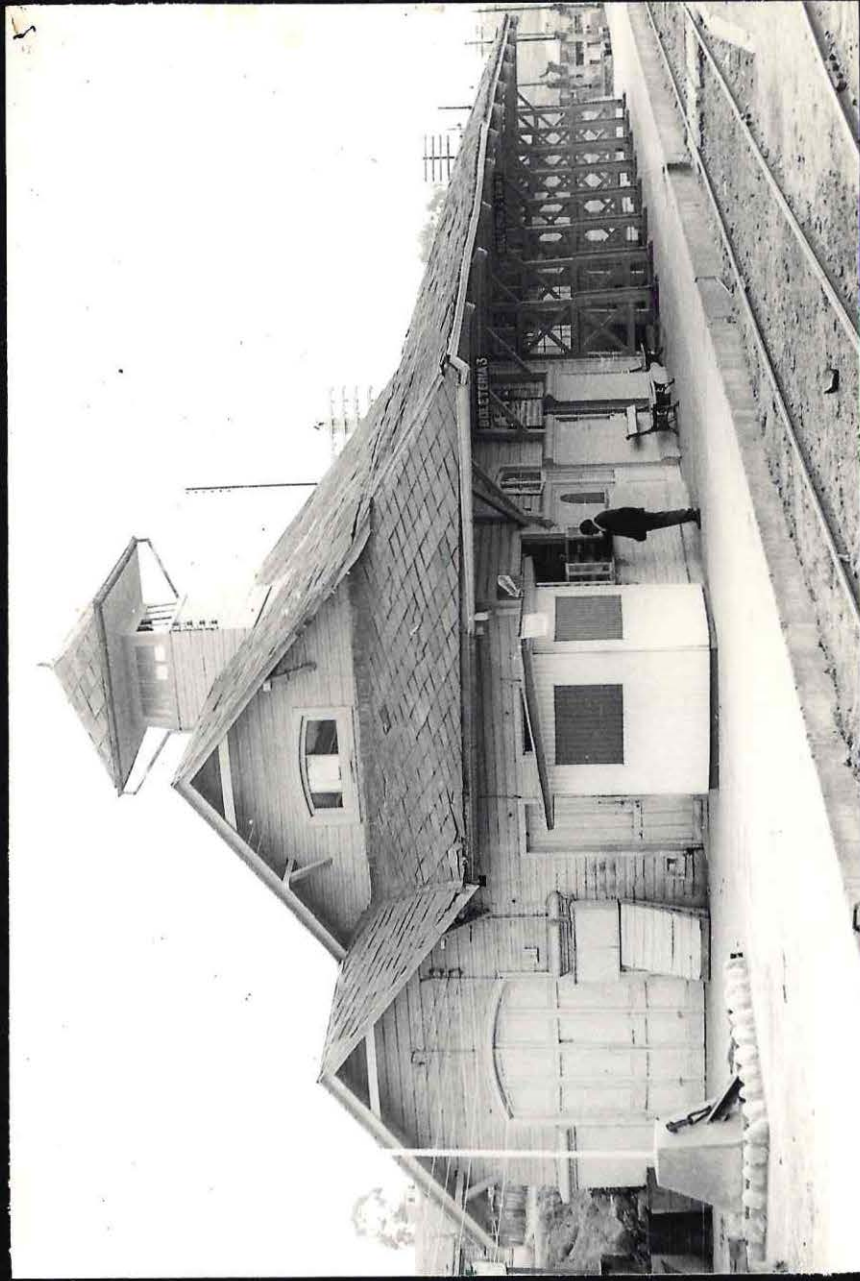
36 SAN ANTONIO 74



37 SAN ANTONIO 73



38-39 CARTAGEUA. No





40 SAN ROQUE

41 SAN ROQUE





42 EL SOL



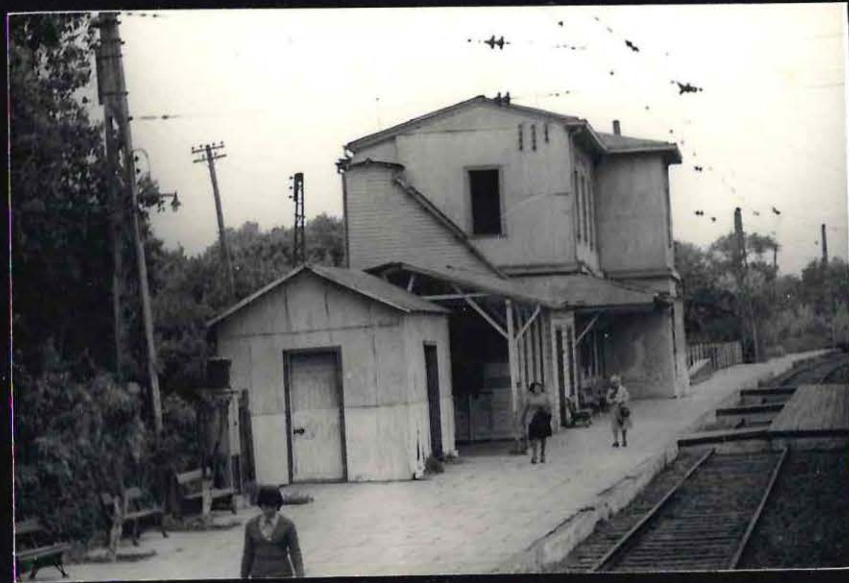
43 BELLOTO 17



44 PEÑA BLANCA



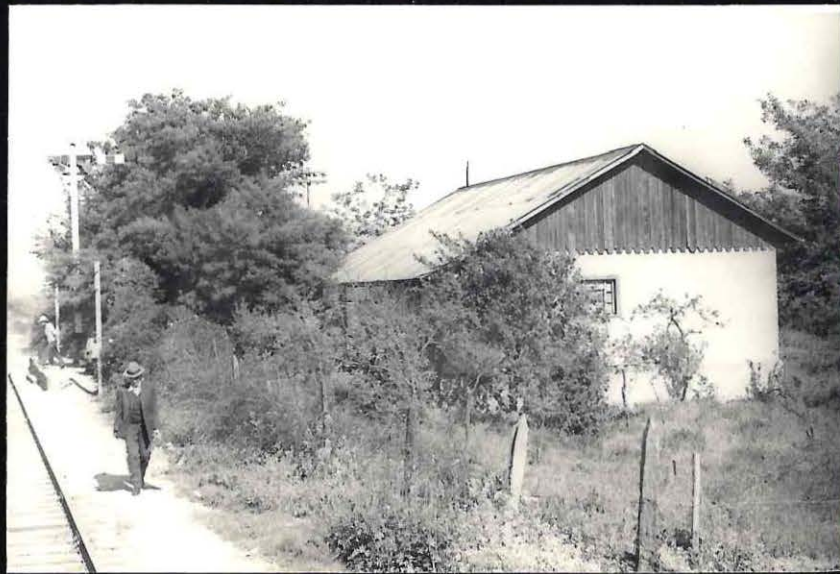
45 CORUI



46 LA CRUZ



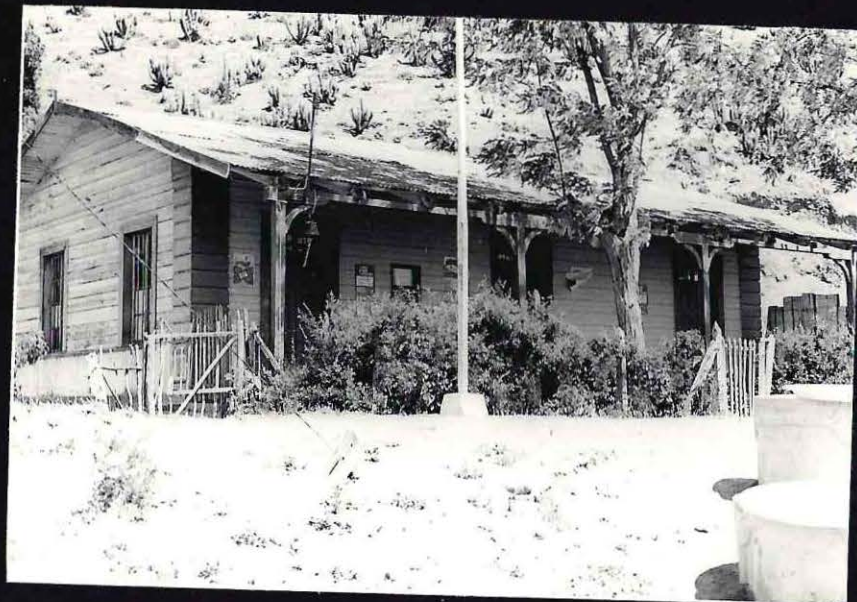
47 ACONCAGUA



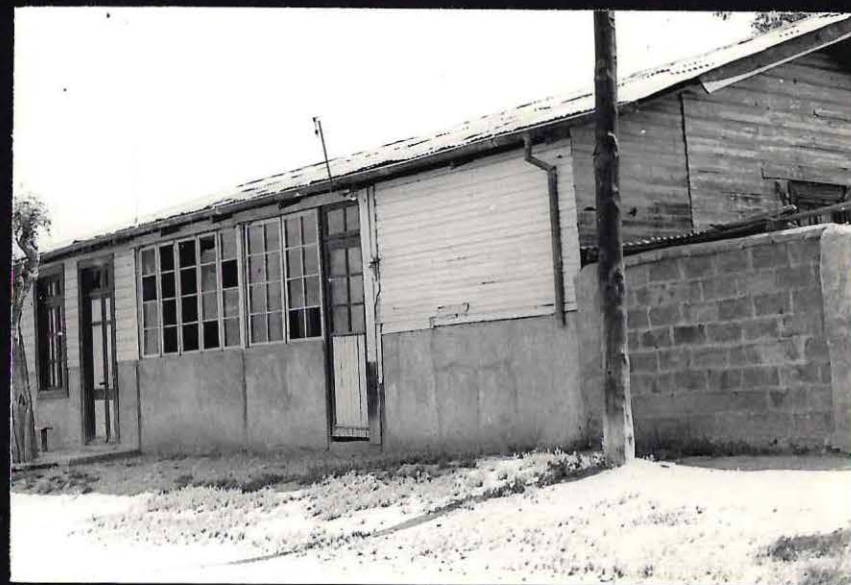
48 COLMO



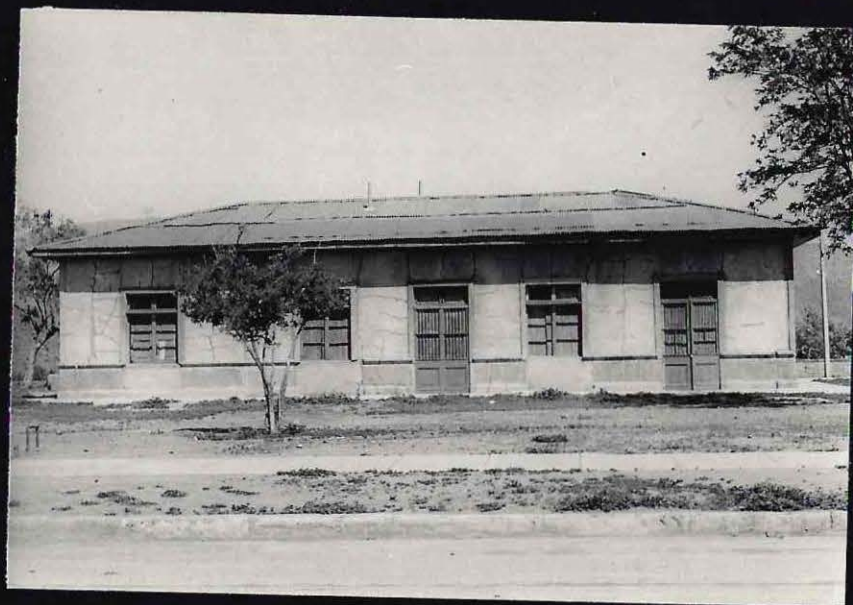
49 CON - CON



50 LAS COIMAS



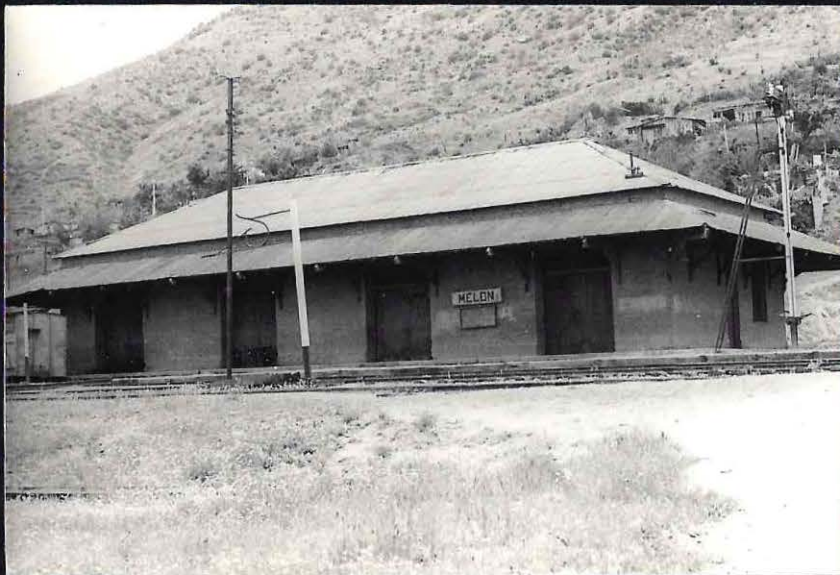
51 RIUCONADA DE SILVA



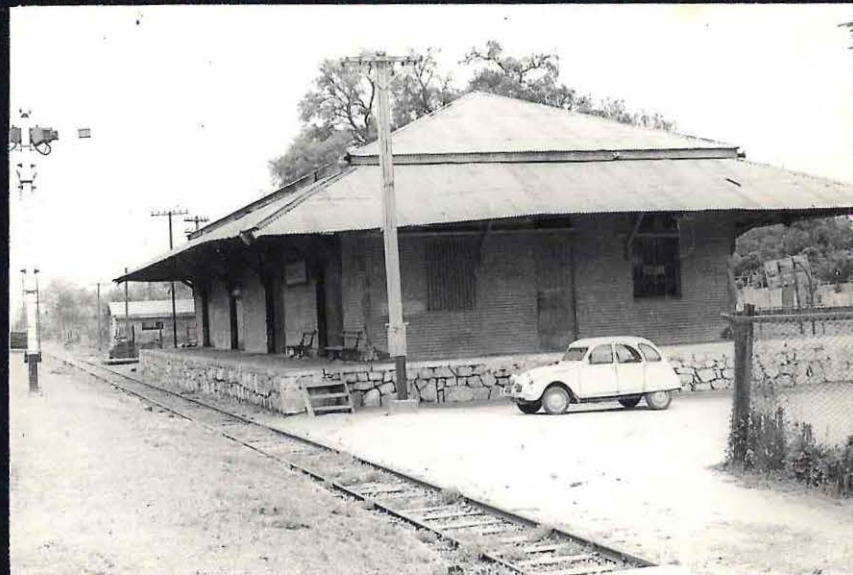
52 PUTAENDO



53 NOGALES



54 HELON



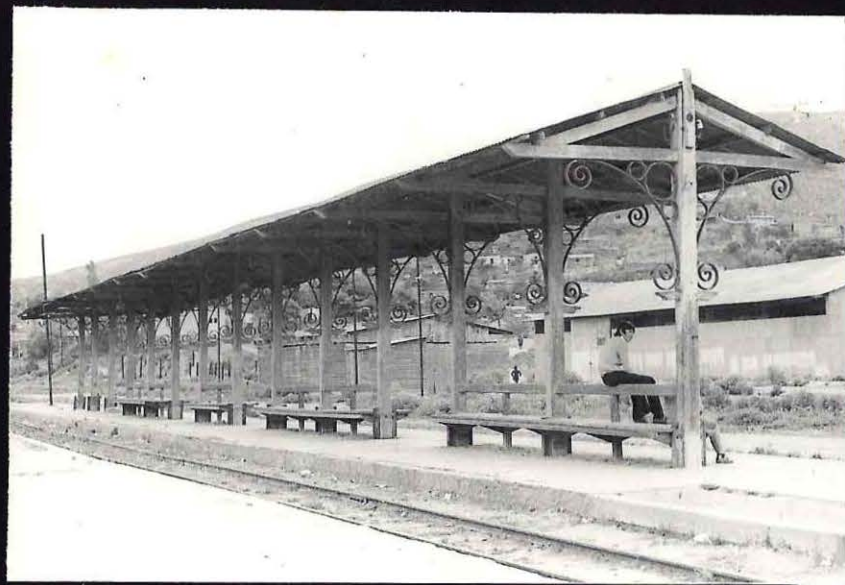
55 CATAPILCO



56 RAYADO



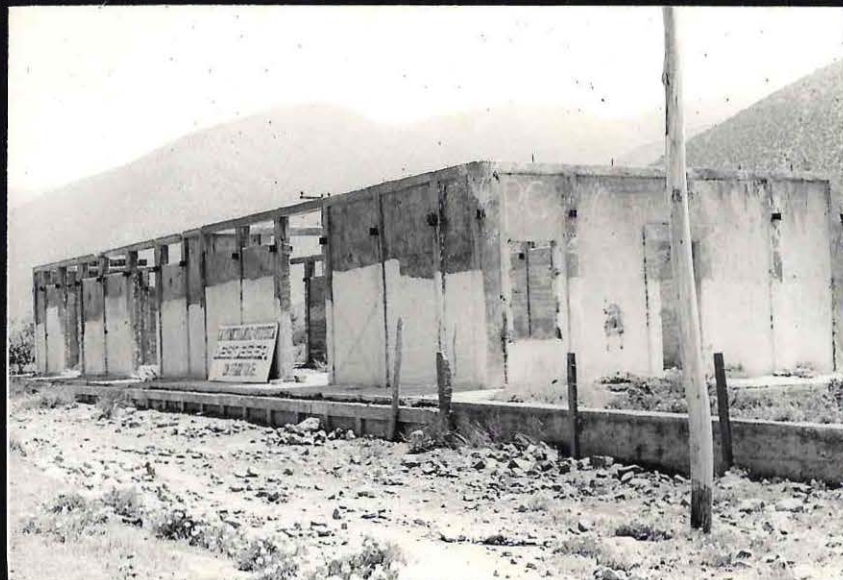
57 LA LIGUA 18



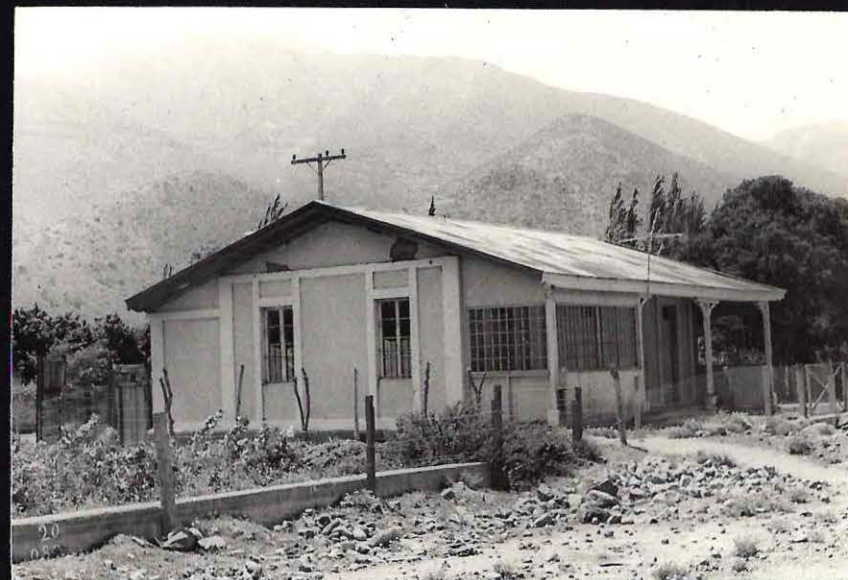
58 LA LIGUA (19)



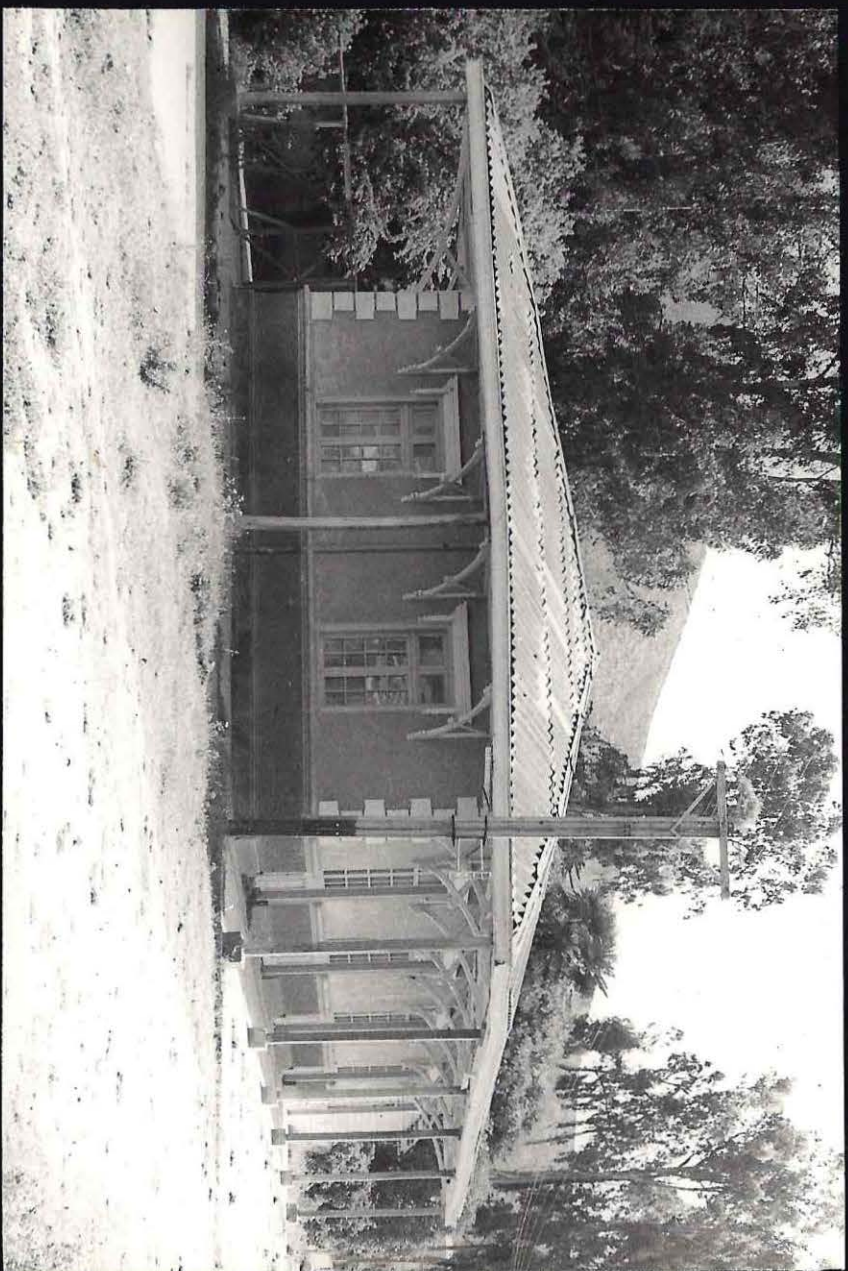
59 PEDEGUA



60 PETORCA



61 HIERRO OIEJO



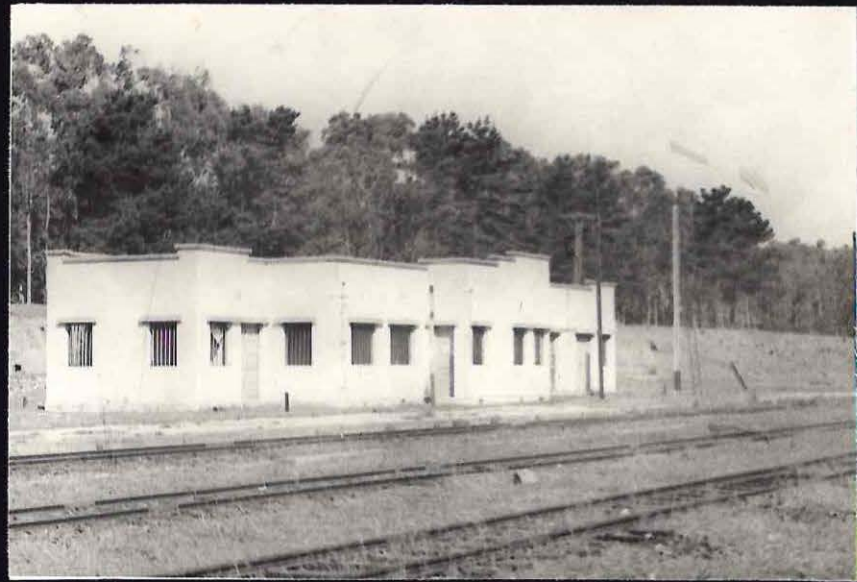
62-63 PAPUDO

(20)





64 LONGOTOMA



65 HUAQUEN



66 BELLA VISTA

S  
725.31(831.7)  
N322E Navarro, Osvaldo  
o2 Estación de Ferrocarril.-  
~~4859-~~ *seg 283 166*

FECHA	NOMBRE LECTOR
<del>24.5.84</del>	Riboltes B
	<i>Uma Mares</i>
6.7.90	Proj. Flore.
17.5.93	Helia Huidada R.
28.11.95	PABLO VALLETOS M.
26.7.96	CARLOS LARA A.
4-9-96	<i>Paulina Conijn V.</i>
9 9 96	JACQUELINE MONTOZ G
3-3-97	RODRIGO HIDALGO A
14/3/97	RODRIGO HIDALGO A
5/8/97	JACQUELINE MONTOZ G
20/10/97.	XIMENA REPERA
27/10/97	XIMENA REPERA
26/03/99	DANIEL MONTOZ C
9/11/00	C. CRISTO
29/03/01.	GORAN FRANULIC
7/5/03	ANDRE VALENCIA R.H.
16/11/06	MAGdalena SANCHEZ G.

DEVOLVER

24-5-84		
6.7.90		
17/5/93		
4-9-96		
9/9/96		
27/10/97		
8/9/07.		

S  
725.31(831.7)  
N322 Navarro, Osvaldo  
o2 Estación de Ferrocarril  
~~4859-~~

*seg. 283 166*

Universidad de Valparaíso  
Chile



00084461