

## MEMORIA DE TITULO

RELATOS URBANOS DE FERROCARRIL  
A PARTIR DE LA OBRA DE BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA  
“DE VALPARAÍSO A SANTIAGO” DE 1877

Alumna  
Catalina Leyton Gárate  
Profesoras guía  
- Andrea Aspee Zamora  
- Pilar Pantoja Ferroni



## MEMORIA DE PROYECTO DE TÍTULO

### PROFESORAS GUÍAS

ANDREA ASPEE ZAMORA  
PILAR PANTOJA FERRONI





RELATOS DEL FERROCARRIL EN EL AMBITO NACIONAL  
PARTIR DE LA OBRA DE BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA  
“DE VALPARAÍSO A SANTIAGO”  
(1877)



ALUMNA CATALINA LEYTON GÁRATE

Dedicado a mi familia que me apoyo en todo momento en especial a mi hermana y tío Marco que me ayudaron en los comienzos de este camino. Dedicado también a la mi queridísima Natalia la persona más chevere de toda la escuela que me apoyo en cada locura y también gracias a mis amigas peregrinas que sin importar las distancias me mandaban las buenas vibras. También gracias al Museo Ferroviario de Santiago y en especial a los ferroviarios de la sociedad Santiago Watt, gracias por todo el conocimiento entregado y todos los años en que manejaron esos trenes conectando a las personas y el paisaje.

Gracias totales!

Whatever tomorrow brings,  
I'll be there with open arms and open eyes

# ÍNDICE

## Agradecimientos

I INTRODUCCIÓN .....	5
II METODOLOGÍA .....	9
2.1. Metodología	
2.2. Diseño de la investigación	
III MARCO TEÓRICO	
1. CONCEPTOS CLAVES.	
1.1 Patrimonio .....	11
1.2 Patrimonio Industrial ferroviario .....	11
1.3 Paisaje urbano.....	15
2 ANTECEDENTES FERROCARRIL	
<b>2.1 Camino-Carril.....</b>	<b>16</b>
<b>2.2 El ferrocarril mecanizado.....</b>	<b>17</b>
<b>2.3 El Ferrocarril en Europa , E.E.U.U y Latinoamérica....</b>	<b>18</b>
Linea de tiempo .....	21.
<b>2.4 El Ferrocarril en Chile .....</b>	<b>22</b>
2.3.2 Compromiso del Estado .....	24
<b>2.5 El Ferrocarril en la región de Valparaíso .....</b>	<b>25</b>
2.5.1 Valparaíso antes de la llegada del Ferrocarril .....	25
2.5.2 Ferrocarril Santiago-Valparaíso .....	26
2.5.3 Ferrocarril Trasandino .....	32
<b>2.6 Decaimiento de la industria .....</b>	<b>34</b>
3 ALCANCE CULTURAL DEL FERROCARRIL	
<b>3.1 La ciudad y el ferrocarril .....</b>	<b>36</b>
<b>3.1.1 Estaciones y puntas de Rieles .....</b>	<b>36</b>
3.1.2 Ramales .....	37
<b>3.2 Representación cultural del Ferrocarril .....</b>	<b>41</b>
3.7.1 El ferrocarril en la pintura .....	42
3.7.2 El ferrocarril en el cine.....	43
3.7.3 El ferrocarril en la Literatura.....	44
4 BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA	
<b>4.1 Reseña Biografía .....</b>	<b>47</b>

<b>4.2 Obra literaria .....</b>	<b>47</b>
4.3 Paisaje del relato.....	47
4.4 La forma del relato.....	48
5 EL LIBRO ILUSTRADO	
5.1 Libro Ilustrado ,libro álbum.....	50
5.2 El libro Objeto.....	51
5.3 Libro Artista.....	52
5.3.1 Tipos de libro artista.....	53
6 CONCLUSIONES .....	55
<b>IV PROYECTO</b>	
1 CONCEPTUALIZACIÓN .....	58
1.1 Presentación Proyecto .....	60
1.2 Fundamentos .....	60
1.3 Nombre Proyecto .....	60
1.4 Objetivos .....	60
1.5 Actores/ Perfil Usuario .....	61
1.6 Resumen proyecto .....	62
2 SISTEMA PRODUCTO.....	63
<b>V DESARROLLO FORMAL</b>	
5.1 Códigos Visuales .....	64
5.2 definición linea gráfica .....	67
5.3 desarrollo de la edición .....	68
5.4 génesis formal marca .....	69
5.5 desarrollo gráfica .....	71
5.6Consideraciones legales .....	75
<b>VI Bibliografía .....</b>	<b>77</b>

# I INTRODUCCIÓN

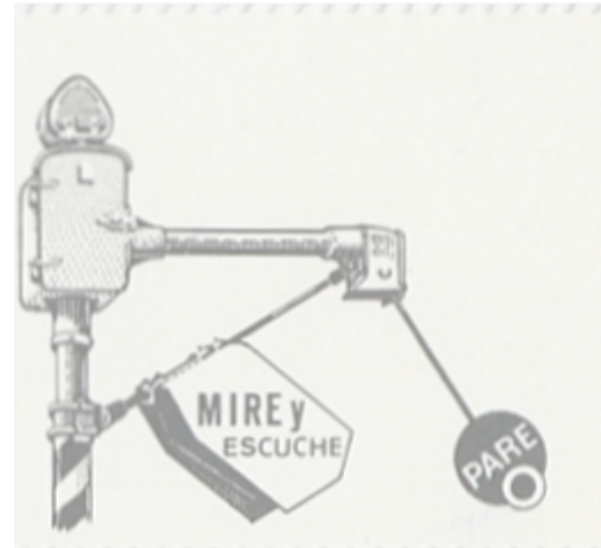
---



## 1.2 El relato del Ferrocarril

Este proyecto nace a partir de la inquietud por descubrir la historia detrás de elementos urbanos presentes en mi cotidiano, y como su presencia es capaz de darle un significado al entorno en el que se encuentran, es decir una identidad, dada por las personas que decidieron asentarse en un lugar y con ello estructurar el paisaje. Así observando mi barrio noto la presencia de los ferroviarios, quienes constituyeron una familia capaz de organizarse y aportar al proceso colectivo urbano de la ciudad, lo que nos lleva a pensar como un objeto de índole tecnológica pensado estrictamente para fines económicos pasa a ser un elemento capaz de urbanizar, unir ciudades mediante los rieles y adquirir un valor simbólico que se manifestaría en diferentes representaciones culturales.

Entender esa trascendencia del ferrocarril en la ciudad y en el país implica involucrarse en el contexto en el que se desenvolvía uno de los medios de transporte más relevantes de la historia y no quedarse solo con la mirada nostálgica acerca de este medio, sino de comprender su pasado y su presencia aún viva de este patrimonio industrial, siendo los relatos de Benjamín Vicuña una mirada particular de observar el ferrocarril, no solo como el medio democrático que permitió el viaje, sino como un medio que permitió conectar historias y a las personas.



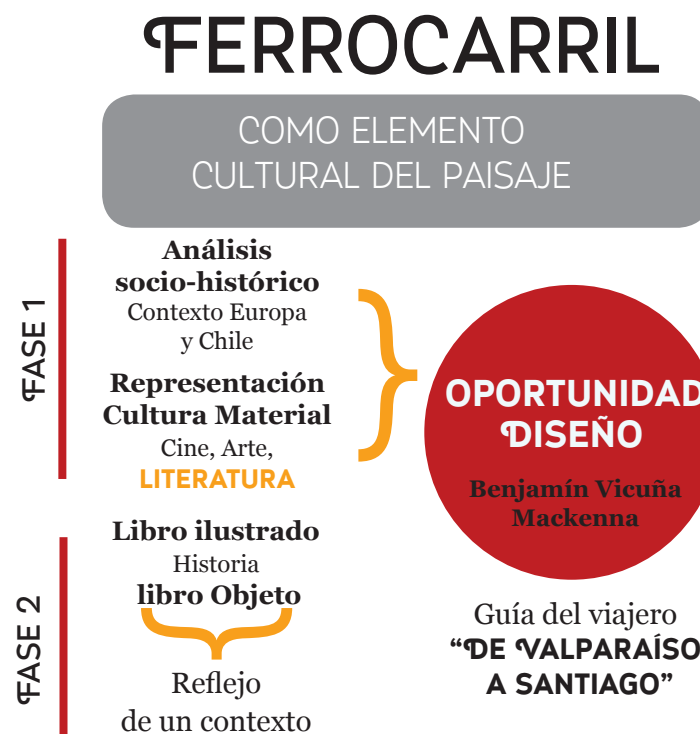
## II ΜΕΤΟΔΟΛΟΓΙΑ

## 2.1 Metodología

La investigación previa al proyecto tiene como finalidad comprender como el ferrocarril se transforma en un elemento cultural del paisaje, para ello se hace un análisis socio-histórico de los principales antecedentes que permitieron el surgimiento del ferrocarril tanto en Europa como en Chile y lo transformaron en el eje de cambio Cultural del siglo XIX ,así como su influencia en la cultura material y las diferentes manifestaciones en las que se ve representado, entre ellas se encuentra la obra literaria de Benjamín Vicuña Mackenna “De Valparaíso a Santiago”; que hoy adquiere un valor patrimonial al ser un testimonio de los inicios del ferrocarril y su aporte a la comprensión urbanística de las ciudades mencionadas.

La segunda parte investigativa hace alusión a la ilustración, sus orígenes, su estrecha relación con la historia y su versatilidad de formato como libro ilustrado. Al mismo tiempo se hace una búsqueda de referentes de libros ilustrados con temática histórica en el país, así como piezas gráficas vinculadas al ferrocarril.

## 2.2 Diseño de la investigación



### III MARCO TEÓRICO

# 1 CONCEPTOS CLAVES

## 1.1 Patrimonio

Se define patrimonio en términos amplios como el conjunto de bienes heredados de los ascendientes, sin embargo cuando trasladamos este concepto a una determinada realidad cultural es necesario precisar algunas cosas.

El contexto dentro del cual se mueve el concepto de patrimonio cultural cuando hablamos de su definición e intervención, específicamente aquel territorial y arquitectónico, se encuentra plagado de referencias multidisciplinares que transitan entre lo histórico, lo contemporáneo; lo social, lo artesanal, las tecnologías avanzadas, etc. En ese sentido adquiere diversas complejidades que construyen la manera en que se relaciona la arquitectura (o las arquitecturas) con su contexto tangible -físico, territorial- y su contexto intangible -social, histórico, cultural-, es decir, la forma como la cultura se plasma y se hace evidente ante la historia.

El patrimonio en su noción más amplia corresponde a aquellos bienes heredados que aluden a la memoria y que por ende se deben preservar. Estos bienes se presentan como un signo, en donde el patrimonio se caracteriza por ser un elemento que apunta siempre a “otra cosa”, en el fondo a un símbolo, dicha característica permite la clasificación del objeto patrimonial en cuestión

Estos bienes patrimoniales según el marco de estadísticas 2012 del Consejo de la Cultura y las Artes de Chile se subdividen en cuatro categorías; patrimonio inmaterial (costumbres, tradiciones), patrimonio arqueológico/histórico, patrimonio construido (urbanismo, arquitectura) y patrimonio natural; que serán los conceptos a los cuales se alude al hablar de bienes patrimoniales, si bien son similares a los plan-

teados por UNESCO<sup>1</sup> la diferencia está en que el CNCA se busca una visión integradora del patrimonio en un territorio no haciendo distinción entre patrimonio Cultural y Natural, vale decir ambos pueden cohabitar en un mismo lugar.

---

<sup>1</sup> Según Unesco se entiende como “patrimonio cultural”: - los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia, - los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia, - los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico. Y como Patrimonio Natural patrimonio natural”: - los monumentos naturales constituidos por formaciones físicas y biológicas o por grupos de esas formaciones que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico, - las formaciones geológicas y fisiográficas y las zonas estrictamente delimitadas que constituyan el hábitat de especies, animal y vegetal, amenazadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico, - los lugares naturales o las zonas naturales estrictamente delimitadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la ciencia, de la conservación o de la belleza natural. (Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural (UNESCO, 1972)

## 1.2 Patrimonio Industrial

En cuanto a la patrimonialización o museización de bienes industriales es necesario precisar la relevancia que estos bienes poseen, al respecto ICOMOS señala que su importancia radica en ser reflejo de un conocimiento que era sinónimo de progreso, su auge se da durante la revolución industrial entre los siglos XIX y XX. Siglos marcados por crecientes cambios económicos que tuvieron un fuerte impacto en la industria y la sociedad, dichos espacios dados los avances tecnológicos o al agotamiento de recursos naturales han quedado en estado de abandono menospreciando su valor. ICOMOS<sup>2</sup> en su sitio



Liverpool & Manchester Railway Centenary Celebrations, 1930, Collection: NRM - Railway Posters, Notices & Handbills, Science, Museum Group

señala que:

[...] el valor de estos sitios en la historia industrial y en los siglos pasados es, sin embargo, mal comprendido y con frecuencia hay una falta de conciencia nacional sobre la importancia este patrimonio y especialmente sobre la necesidad de los ciudadanos de apropiárselo. Fábricas, plantaciones, herrerías, minas, ferrocarriles y otras formas de patrimonio industrial son los indicadores de un lugar de trabajo y de producción, teniendo una importancia similar a sitios religiosos y viviendas a los que a menudo se les da prioridad. El patrimonio industrial, en general, corre el peligro de desaparición debido a las destrucciones y al abandono, amenazando algunos de los mejores testimonios del genio creador de la humanidad.”(2006)

A partir del desmantelamiento de las industrias ligado a pro-

2 El Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) organización internacional sin fines del lucro de encargada de resguardar el patrimonio a nivel internacional con sede en diversos países , esta organización en la asamblea del en su carta de “Principios conjuntos de ICOMOS – ticjih para la conservación de sitios, estructuras, áreas y paisajes de patrimonio industrial” definió que “El patrimonio industrial está compuesto por sitios, estructuras, complejos, áreas y paisajes; así como por la maquinaria, los objetos y los documentos relacionados que proporcionan pruebas de procesos de producción industrial pasados o en desarrollo, la extracción de materias primas y su transformación en bienes, y la energía e infraestructura de transporte relacionadas. El patrimonio industrial revela una conexión profunda entre el entorno cultural y natural, mientras que los procesos industriales – ya sean antiguos o modernos – dependen de fuentes naturales de materias primas, energía y redes de transporte para producir y distribuir productos a mercados más amplios. Comprende activos fijos y variables, además de dimensiones intangibles como el conocimiento técnico, la organización del trabajo y de los trabajadores. Lo anterior, sumado al complejo legado social y cultural que dio forma a la vida de las comunidades y provocó cambios organizacionales en sociedades enteras y el mundo en general.

”(ICOMOS,2011)

cesos de reconversión u obsolescencia funcional, se generan grandes áreas en la trama urbana, cuya arquitectura es susceptible de rehabilitación para fines culturales, insertando sobre todo museos y centros de interpretación destinados a la minería, la industria, la técnica, y/o centros de arte contemporáneo. Esta idea de musealización surge a partir de los años 50 con el creciente interés en la recuperación de zonas que contienen patrimonio industrial en desuso para crear museos al aire libre y que a la vez contemplen a los habitantes del lugar ligados a estas industrias.

Este cambio tal como lo señala Massimo Negri (citado por Layuno, 2007)

Denota un cambio conceptual y funcional importante ya que hemos pasado de la exhibición de las grandes máquinas aisladas, objeto de la museografía de las célebres exposiciones universales de fines del S. XIX, a la exhibición de elementos “anclados” en el territorio: infraestructuras o complejos como canales, puentes, líneas ferroviarias, además, de paisajes, como el de las cuencas mineras, o partes del tejido urbano dedicadas a usos industriales (conjuntos fábricas, por ejemplo).

En Chile la presencia de las líneas ferroviarias significó un cambio sustancial que facilitó, entre otras cosas, la urbanización de las ciudades al conectar espacios desconocidos entre sí y generar momentos de relación social en cada estación, sin embargo a pesar de algunos lugares contar con la denominación de monumento nacional y que existen dos museos y una agrupación dedicada a la preservación del patrimonio ferroviario, son pocos los recursos destinados a su preservación. Un ejemplo de esto es lo que sucede en la ciudad de Valparaíso con la presencia de la Maestranza Barón y el Antiguo Reloj de la primera estación del ferrocarril que uniría a Valparaíso con Santiago; en el primer caso la Maestranza se encuentra una zona considerada zona típica por el plan regulador comunal del año 1986, allí se encuentra además la tornamesa que también es considerada monumento de conservación histórica, ambos se encuentran hoy en estado de deterioro, sumando a ello el desconocimiento de parte de la comunidad de su relevancia; situación que se repite con el Reloj de la estación Barón ubicado hoy en avenida España. Además de este patrimonio material asociado a las tecnologías y procesos representativos del patrimonio ferroviario presente en la ciudad también es necesario hacer mención



*Interior de los Galpones de Automotores, Antigua Maestranza Barrón. (2013). Fuente: archivo personal*

de que el patrimonio industrial no solo se reduce a lo material, sino que también contempla una dimensión inmaterial plasmada en los antiguos maquinistas y trabajadores de ferrocarriles, cuyas habilidades, recuerdos, y vida social en comunidad son y fueron parte relevante del patrimonio ferroviario, al ser partícipes de los cambios que este medio significó para la sociedad, además de ser quienes mantienen la tradición ferroviaria presente en la actualidad y quienes le dan sentido a cada instalación que sigue en pie.

De esta manera se puede hablar de que el patrimonio industrial se constituye a partir de dos pilares fundamentales como lo menciona Seidedos (2008, p.145):

**El patrimonio territorial:** son las intervenciones sobre el territorio y es el soporte geográfico modificado. La puesta en valor del territorio antropizado entendido como patrimonio junto a las piezas individuales que lo ocupan, cuyos puntos más visibles y notables son en este caso las estaciones, los puentes y viaductos a lo largo del recorrido. (Seidedos, M. 2008).

**El patrimonio documental:** está fuera del territorio pero lo presenta y hace público. Su valor en tanto objeto histórico existe pero es su contenido, como forma de representación, el que prima. Dentro de estos, los libros, relatos históricos y poéticos, memorias financieras, epistolarios políticos, cartas privadas, postales, fotografías, elaboraciones artísticas, cartográficas y publicitarias, todos ellos antecedentes de un pasado que sigue latente. Con estos fragmentos la historia del territorio puede ser entendida, explicada y nuevamente representada propositivamente.

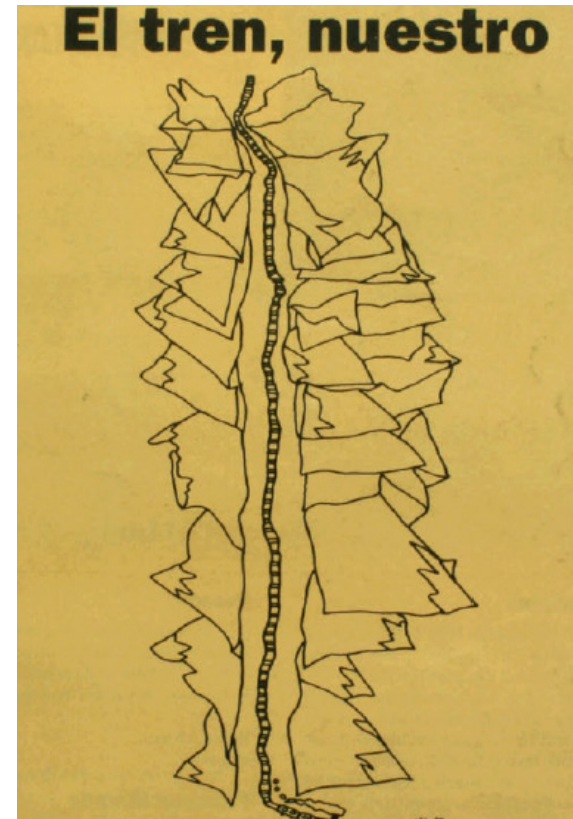


Ilustración revista Patrimonio Cultural (2001), Fuente: dibam.cl

### 1.3 Paisaje Urbano

El término de paisaje es un concepto transversal a múltiples disciplinas (ciencias sociales, geografía, arte, arquitectura, etc) pero con diferentes matices, a pesar de ello se mantiene la noción de que “hay una matriz común relacionada con una percepción espacial del entorno natural que ocupamos para vivir, de cómo lo intervenimos y de cómo se transforma en memoria individual y colectiva.” (Encuentro Paisajes Culturales, 2013)

El observador del paisaje entonces es quien configura una imagen de lo observado otorgándole características que le dan sentido e interpreta su mensaje. Kevin Lynch habla de los elementos visuales que le constituyen (cuadro 1). Estos elementos ( la forma, la línea, el color, la textura, la escala y el espacio) que poseen los paisajes pasan a ser relevantes para comprenderlo desde la visualidad, solo hay que saber interpretar sus códigos, sin embargo esta forma que adquiere el territorio no es solo relevante por lo que posee sino también como recurso, en su ser patrimonio productivo, vale decir en como el hombre hace uso de este espacio, se apropia y lo transforma en una combinación del trabajo del hombre y la naturaleza. (Seidedos ,2008), en este espacio físico donde encuentran naturaleza y hombre es de donde deviene el con-

cepto de paisaje urbano.

El paisaje urbano es considerado como “un conjunto de conjuntos, a la manera del paisaje natural, el urbano reúne no sólo los objetos inanimados sino las formas que pueblan un lugar. Su homogeneidad o heterogeneidad son una medida cultural de coherencia o de caos social. En él se encuentran el pasado, el presente y el futuro de la ciudad” (Saldarriaga, 1995: 48).

La diversidad de los paisajes urbanos estaría dada por la morfología que adquieren las ciudades, por lo que el paisaje urbano es reflejo de la evolución histórica la cultura, la funciones económicas y el bienestar de la población .El paisaje entonces se muestra como un reflejo de la política, economía, sociedad y de la cultura, siendo la descripción de la morfología de las ciudades la que permite ver la diversidad de los paisajes urbanos. De esta manera los relatos de los viajeros, las fotografías y el material gráfico a partir del siglo XIX permitieron contribuir en la difusión de imágenes que configuran imágenes reconocibles “en donde la ciudad aparece claramente individualizada no solo por sus edificios de valor artístico sino también por los tipos humanos, las vista panorámicas y las formas de trabajo.”(Capel,2002:68)

La forma	La línea	El Color	La textura	La Escala	El Espacio
El Volumen o superficie de un objeto u objetos que aparecen unificados tanto por la configuración que presenta en la superficie del terreno como por el emplazamiento conjunto sobre el paisaje	El camino real o imaginario percibe el observador cuando existen diferencias bruscas entre elementos visuales(color, forma, textura o cuando los objetos se presentan con una secuencia unidireccional	Es la propiedad de reflejar la luz con una particular intensidad y longitud del andar que brinda a un objeto la característica visual diferenciadora ante los demás	Agregación indiferenciada de formas que se perciben como variaciones o irregularidades de una superficie	Relación existente entre el tamaño de un objeto y el entorno donde se sitúa	Conjunto de cualidades del paisaje determinados por la organización tridimensional de los cuerpos sólidos y los espacios libres de la escena

Cuadro 1 Elementos del paisaje. Kevin Lynch

# 2 ANTECEDENTES DEL FERROCARRIL

## 2.1 Camino- Carril

El sistema del ferrocarril, como principio de transporte tiene sus precedentes en tiempos remotos cuando se construían caminos guías a modo de surcos también conocidos como rodadas para trasladar bloques de piedras desde las canteras tal como señalo Thomson & Angerstein (2000):

Excavaciones en lugares históricos como Egipto, Grecia, Isla de Malta e Italia nos han enseñado que sus habitantes supieron construir camino carriles, colocando piedras con profundos surcos que servían de guías a las ruedas de los carros que transitaban por ellos. Incluso hasta verdaderos cambios y desvíos supieron intercalar a determinados intervalos para facilitar el movimiento en ambos sentidos. (p.19)

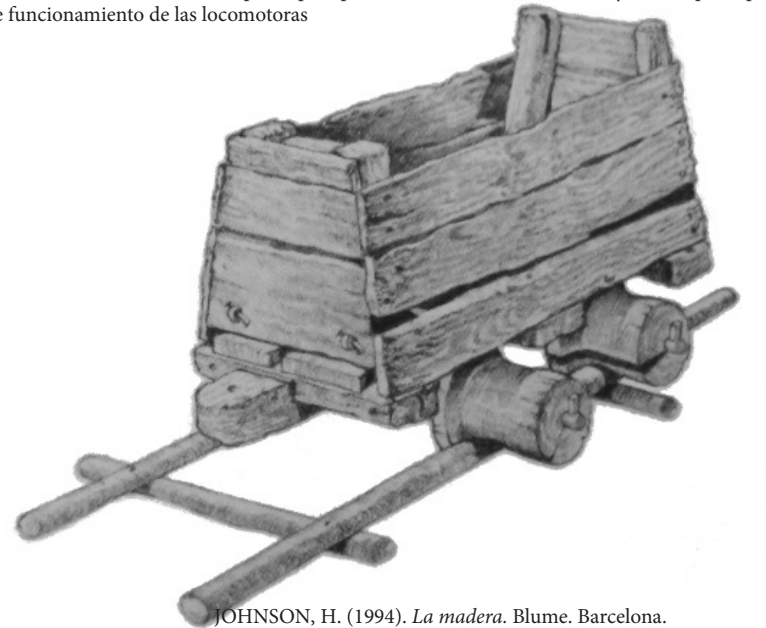
Durante la Edad Media se implementa el uso de un riel de madera en la extracción de minerales al que se le agrega un reborde al camino o las ruedas que permite a los vehículos auto guiarse al prenderse del carril.

Alrededor de 1738 en algunas minas de gran Bretaña cambian el riel de madera por uno de hierro fundido, que seguían siendo caminos guías pero ahora de un material más resistente al desgaste. Esto fue obra de Richard Reynolds, empresario de minas y fundiciones de carbón, quien difundió su uso por Europa dejando como herencia la voz de “camino ingles” a este sistema, que sería usado en Alemania en 1775 para mover el primer “ferro-carril” de tracción animal.

Estos avances en el sistema de transporte de materiales significaban un gran progreso para disminuir el esfuerzo sin embargo aún no solucionaban el problema de velocidad de producción.

La llegada de la energía a vapor<sup>3</sup> entonces sería esencial para dar a las locomotoras el suficiente poder de arrastre para aumentar la velocidad de movimiento y su vez mecanizar los procesos productivos dando paso a una creciente industria fabril en reemplazo de la industria manufacturera que primaba hasta entonces, de esta manera el vapor sería un elemento clave que impulsaría la revolución industrial, ya que haría más eficiente procesos de producción abaratando el costo y traslado de mercancías gracias a la invención del ferrocarril.

3 La energía del vapor funcionaba a partir de una caldera que encerraba toda la fuerza proveniente del vapor, esta fuerza era distribuida en cilindros que ponían en movimientos diversos ejes y palancas, ese era el principio de toda máquina a vapor las que serían estudiadas por James Watt quien luego mejoraría el aprovechamiento de la energía con un motor de combustión externa que transforma la energía térmica de una cantidad de agua en energía mecánica, este motor sería adaptado para producir movimiento rotatorio y sería el principio de funcionamiento de las locomotoras



JOHNSON, H. (1994). *La madera*. Blume. Barcelona.

## 2.2 Contexto Ferro-Carril mecanizado

La revolución industrial, periodo histórico extenso de cambios económicos sociales y tecnológicos que se da entre el siglo XVIII y XIX, nace en Inglaterra a partir de una necesidad económica<sup>4</sup>, fomentar el mercado interno del algodón para pasar a ser el principal productor de esta materia prima. Con el bloqueo comercial de su importación, obliga a la industria a innovar en la obtención y traslado de productos, situación que se ve favorecida con el descubriendo de nuevos materiales en la industria siderúrgica. El hierro, el carbón y el acero pasan a ser protagonistas en años posteriores reemplazando la importancia del algodón, lo que junto al descubrimiento de la energía a vapor permitió el desarrollo de una serie de objetos y maquinarias. Tal como señala Sparkes (2010)

La industrialización fue una de las características definitorias fundamentales del mundo moderno. En el Reino Unido, el descubrimiento de la energía del vapor inspiró la invención de numerosas herramientas y técnicas de producción nuevas. A su vez, dichas herramientas facilitaban la fabricación de nuevos aparatos de consumo. Nuevos materiales, el hierro fundido entre ellos (resultado del trabajo de bomba a vapor), fueron responsables de cambios drásticos en el diseño de productos y el entorno. (p.48)

La innovación tecnológica y científica modifica la relación del hombre con su entorno próximo a partir de la mecanización de los procesos productivos, que antes estaba basado en la manufactura y el modo de vida de la agricultura. Esta

<sup>4</sup> Las islas británicas habían quedado al margen de las destrucciones causadas por las múltiples guerras libradas en el continente, sus colonias de ultramar requerían un constante suministro de elementos básicos para su desarrollo, lo cual dio paso a las primeras manufacturas de producción en línea. (Thomson, 2000 p.21)

mecanización desde el punto de vista humano significó un desplazamiento de la población hacia la ciudad, que ofrecía mayor oportunidades, lo que llevó al surgimiento del trabajo como concepto así como la definición de jornada laboral, clase obrera, entre otros.

Con los nuevos materiales y energías, el transporte de mercancías evoluciona, el carril de hierro fundido y luego la energía a vapor permite que el ferrocarril mecanizado pueda surgir, siendo su velocidad una ventaja productiva que definirá el progreso de los países en donde se instala. Sin embargo su entrada fue lenta ya que las personas veían con desconfianza las máquinas creadas por inventores que las ofrecían en reemplazo de sus caballos. Cuando aparece la locomotora siguen prefiriendo la tracción animal mientras algunos incursionaban en las locomotoras fijas que trasladaban las mercancías mediante extensos cables.

En ese entonces no se creía en la posibilidad de que una locomotora de rueda metálica pudiese moverse sobre un riel de igual material, plano y de forma segura. Una serie de inventos fueron necesarios para hacer de las locomotoras móviles un sistema confiable, a partir de la tracción de vapor y que tal como la revolución industrial se expandió por todo el mundo, trayendo nuevos paradigmas sociales, ideológicos y culturales siendo parte relevante de dicho traspaso de conocimientos que darían paso a la modernidad.

### 2.3 El Ferrocarril en Europa, E.E.U.U y América Latina

Inglaterra como propulsora de la revolución industrial sería el lugar en donde se desarrollarían todos los inventos relacionados al vapor y posterior ferrocarril, desde 1803 hombres visionarios como Trevithick, Blekinsop, Hedley, Murray y otros e incluso el mismo George Stephenson se habían cuestionado la transformación del vapor en movimiento.

Fueron años de ensayo y error para hacer de las locomotoras un medio de transporte viable y confiable, recién en 1830 se logro inaugurar el primer servicio de pasajeros Inglés entre Liverpool y Manchester, no sin que esto significara un gran temor para la sociedad “ la prensa de la época intervino señalando que el ferrocarril era la idea más absurda que había salido de la cabeza humana” y a sus propulsores les llamo” ilusos innovadores”.

En Chile la sociedad conservadora afirmaba que los pulmones del hombre no resistirían un viaje a 30 km por hora y otros que morirían al contemplar el dragón de fuego y humo atravesando sus campos, mientras en la Iglesia se afirmaba que eran un invento contrario a las leyes de Dios (Gazmuri,2001), sin embargo a pesar de todo el temor a nuevo y desconocido que significaba el ferrocarril los conservadores terminaron perdiendo su batalla y el ferrocarril termino im-

poniéndose con el gran objeto de cambio capaz de desafiar montañas y grandes desiertos.

A pesar de estas dificultades la expansión del ferrocarril hacia 1850 ya era una realidad en Europa, en donde Inglaterra era la principal productora de locomotoras hasta que su creciente masificación llevo E.E.U.U y Alemania a crear sus propias compañías y modelos de locomotoras de la firma Baldwin, American y Henschel respectivamente. La diversificación de esta industria y su consolidación como medio de transporte dio paso a su vez a la difusión del capitalismo y el desarrollo de las naciones modernas.

De esta manera el ferrocarril se expandió rápidamente como el medio predilecto que daría paso a la modernidad:

A comienzos de 1840 ya existían 1300 km en Inglaterra, 500 km en Francia, 300 km en Bélgica y 4.500 km en EEUU. Hacia 1850 esas cifras habían aumentado a 10500, 3000, 900 y 14.400 km. [...]. En las décadas de 1920 y 1930 alcanzaría su máxima expresión el tren de pasajeros en Europa y E.E.U.U, dando paso a época de los colosos del riel, locomotoras a carbón de casi 40

MAPA EXPANSIÓN VÍAS FERROVIARIAS EN EL MUNDO A PARTIR DEL LIBRO HISTORIA DEL FERROCARRIL EN CHILE (2001), VAN THOMSON



metros y de los coches-camas, salones y restaurantes de gran lujo, mientras que en el transporte de carga era el periodo de grandes convoyes arrastrados por más de una locomotora por lo general. (Gazmuri, 2001).

Con la creciente implementación de rieles en el mundo, los avances y las ideas de manifestación de desarrollo, los grandes países comenzaron a desafiarse para generar líneas que unieran océanos y continentes como el ferrocarril transcontinental estadounidense, el Canadian pacif, el transindia o el transiberiano en Rusia de 8000 km de extensión que tenía el fin de: “desarrollar las provincias del lejano Este, brindar apoyo a su flota del pacífico, intensificar la influencia rusa sobre China y abastecer una vasta red ferroviaria que comenzó a extenderse sobre territorios Chinos.” (Thomson & Argestein, 2001, p.26).

Todos estos demostraban el deseo de unificar continentes y océanos tanto por fines políticos como económicos sin medir en muchos casos los costos de esas hazañas..

En América Latina el ferrocarril creció a la par de los grandes continentes como una necesidad de entonces ya que éste era sinónimo de desarrollo al ser el transporte que soluciona por primera vez los conflictos con los caminos, las dificultades de acceso y velocidad. Su implementación se dio en países que aún eran colonias europeas y cuya instalación era necesaria en los puertos para trasladar los productos que irían a Europa. Cuba sería el país pionero en Latinoamérica, en 1837 se inauguran los 27 km de vías férreas que unen La Habana y Bejucal.

Cuba se convirtió en el séptimo país en del mundo que conto con ferrocarril de uso general, después de Reino

Unido (1825), Estados Unidos (1830), Francia (1832), Alemania (1835), Bélgica (1835), Canadá (1836). La potencia Colonial que dominaba Cuba, España se quedo sin ferrocarriles hasta 1848.

A Cuba le seguirían el resto de los países latinoamericanos quienes probarían siempre entre el sistema norteamericano y el británico para sus construcciones, siendo el primero el más usado ya que la manera en que fue construido lo hacían más adaptable a las situación de Latinoamérica con escasos ingenieros capaces de llevar a cabo estas obras al estilo británico que requería mayor conocimiento y que estaban pensadas para vías más acabadas y requerían mayor mantención. Con el paso de los años la industria siguió avanzando hasta alcanzar su máximo desarrollo en 1913, en ese entonces era pocos los lugares en donde no se hubiese implementado este medio de transporte, su rápido crecimiento llevo a la búsqueda de mejoras en todo nivel siendo la primera aumentar su velocidad en una relación de tiempo y distancia, así las locomotoras a vapor que alcanzaban una media de desplazamiento de un tren de pasajeros de 80 km por hora antes de 1920 y una velocidad de trenes de carga de 40 o 50 km/h, pasaron a ser reemplazadas por nuevas tecnologías como la locomotora eléctrica y las diesel o diesel eléctricas que alcanzaban velocidades constantes de 100 o 120 km/h en trenes de pasajeros y 80 km/h en trenes de carga.

A mediados de años 50 los ferrocarriles comienzan a perder relevancia como medio de transporte con la llegada del automóvil, la creación de autopistas y la aparición del avión, sin embargo a principios del siglo XXI retoma su importancia en Europa, Japón y E.E.U.U. con la incorporación de los tren “bala”.

En Francia el TGV alcanza velocidades de hasta 300 km por hora y se piensa en un futuro alcanzar una velocidad de 500 km, en Alemania e Inglaterra están los intercitty que alcanzan velocidades similares, en España , Suecia, Italia. etc también se sumaron la rehabilitación de este servicio con los trenes “balas”, en España incluso se hizo un túnel, en la época de los 80, bajo el canal de la mancha para servir como línea Férrea , así con los nuevos trenes el servicio de pasajeros se rehabilito quitando pasajeros a los aviones y siendo preferido al automóvil cuando este no es necesario en el lugar de destino. (Gazmuri, 2001,p.12)

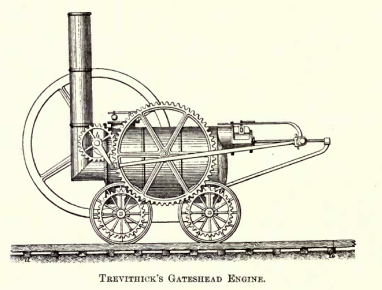
De esta manera lo que en un principio sirvió como medio de extracción de agua de las minas pasaría luego a constituir el medio de transporte más relevante distribuido por toda Europa y el mundo en menos de cincuenta años, que se adapto a las realidades tecnológicas y sociales, que paso por diversas crisis que casi lo hacen desaparecer y que hoy toma fuerza como alternativa en busca de ciudades más descongestionadas y conectadas, cambiando su forma de locomotora a tren bala o metros subterráneos pero manteniendo el principio de estar conectados mediante un carril.

# Avances Históricos del Ferrocarril

1802

Fecha de aparición del ferrocarril.

Richard Trevithick junto a Andrew Vivian patentan la locomotora a vapor de adherencia que se desplaza sobre rieles por medio de engranajes. Trevithick desde niño frecuentaba la fábrica de watt que producía todo tipo de máquinas a vapor.



Trevithick  
<http://archive.org/details/northeastern-rail00tomrich>

1808

Richard Trevithick, perfecciona su locomotora bautizándola Catch me who can.

1813

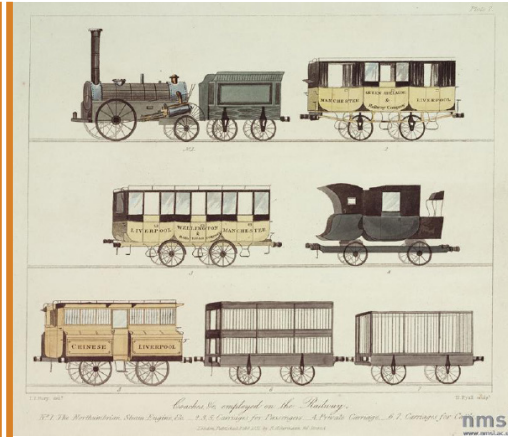
Thomas Waters, construye una locomotora intermedia entre las de Blenkinsop y Trevithick.

1825

Primera Línea ferroviaria de Carga. Edward Pease encarga construcción línea ferroviaria para unir las minas de Darlington con el puerto de Stock. EL nombre de la locomotora fue Locomotion y arrastro 38 carros a una velocidad e 20 km/h. El problema de esta locomotora era su caldera que era demasiado grande por lo que el vapor era escaso limitando su potencia

1829

Competencia Rainhill que definiría si las locomotora eran el sistema adecuado para unir Liverpool y manchester. En esta competencia se presentan 3 locomotoras siendo la Rocket (George Stephenson y su hijo Robert) la única que termina las pruebas de velocidad y carga, las otras dos dejaron de funcionar por desperfectos.



1804

Richard Trevithick, adapta la máquina de vapor para que tirara del primer convoy ferroviario la cual recorrió la vía de 15 km de la fundición de Merthyr, en el sur de Gales a una velocidad de 8 km/h y a su vez cargaba 10 toneladas de acero y 70 hombres.

1812

John Blenkinsop crea la máquina precursora de la locomotora de cremallera.

1814

George Stephenson construye una locomotora propiamente tal, en 1815 la patenta y la prueba en el recinto minero en el que trabaja desde 1804. El dueño de la mina Lord Revensworth lo apoyo en sus investigaciones. Su locomotora era accionada por bielas y constaba de dos cilindros. El escape de vapor, conectado con la chimenea, permitía economizar combustible, aumentar la velocidad y evitar los peligros de explosiones que ya se habían producido en casos anteriores.

1826

Francia c o n c e d e autorización para Línea Lyon-Saint Etienne.

1829

La compañía Delaware y Hudson establecieron un línea de ferrocarril de carga de 25 km con locomotoras importadas de Inglaterra

1830

15 de Septiembre se inaugura el primer servicio de pasajeros entre Liverpool y Manchester. La importancia de estas ciudades radica en que Manchester existía gran almacenamiento de algodón mientras en Liverpool la industria estaba frenada por falta de materia prima. Al respecto Allendes señala:

Se hicieron gestiones ante el Parlamento inglés para instalar la línea, iniciándose una gran polémica en torno a las bondades y maleficios del ferrocarril. En su contra se arguyó que el aire emponzoñado mataría a los pájaros y no dejaría crecer el pasto; que las chispas incendiarían las casas vecinas a la vía y que las vacas, asustadas con el paso de los monstruos mecánicos, darían menos leche. La prensa de la época intervino señalando que el ferrocarril era "la idea más absurda que había salido de cabeza humana" y a sus propulsores los llamó "ilusos innovadores". (p.10)

1835

Alemania Construye primeras líneas férreas Nuremberg - Frut ch inaugurada con una locomotora Stephenson Se inaugura la primera línea ferroviaria de Bélgica

1838

Se inicia construcción de línea ferroviaria en Rusia

1841

Borsig, primera Locomotora alemana

1851

Línea Ferroviarias Española desde Madrid-Aranjuez Se inaugura en Rusia la línea Moscú-San Petesburgo. La gran geográfica de este país conlleva a realizar extensas líneas ferroviarias

1848

El ferrocarril llega a Chile

1848

Henshel nuevo modelo de locomotoras alemanas. Se inaugura en España la primera línea con el recorrido Barcelona-Mataró.

1839

Primera línea ferroviaria de Italia entre Nápoles-Porteci, recorría 8 km.

1853

Aparición del Ferrocarril en India

1869

Primera línea transcontinental americana

1872

Aparición del ferrocarril en Australia

1890

Línea Transcaucásica Orenburg Taschkent (Rusia)

1891-1917

Construcción línea transiberiana con una extensión de 9990 km

1876

Aparición del Ferrocarril en China



Description of the Plate.  
A. Boiler.  
B. Rail road.  
C. The propelling wheel, which is put in motion by the agency of steam, or any best mover.  
D. The carriage wheels.  
E. Connecting rods.  
F. Steam cylinders.  
G. Smoke chimney.  
H. Steam or discharging pipe.  
I. Fire place.  
K. Coal waggon, or carriages of any description.

Locomotora Blenkinsop. [Fotografía]. In Enciclopedia Británica. Retrieved from <http://www.britannica.com/EBchecked/media/153630/Magazine-illustration-of-a-steam-locomotive-propelled-by-a-toothed>

Europa  
Otros Continentes

## 2.4 El ferrocarril en Chile

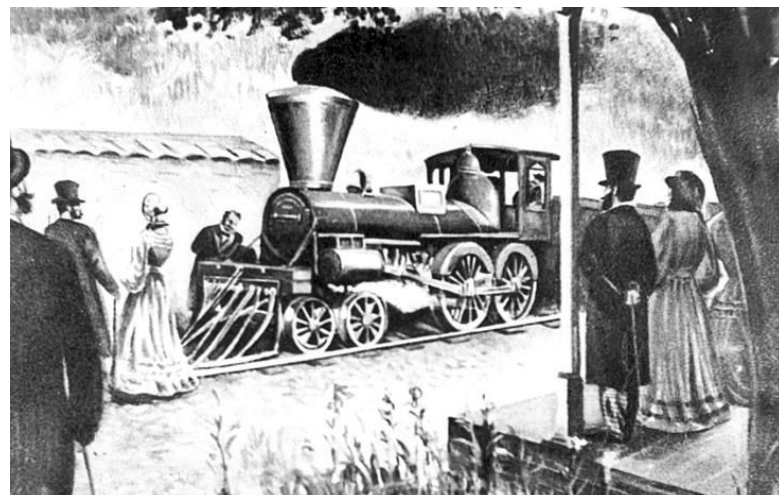
Para comprender la llegada del Ferrocarril a Chile es necesario precisar acerca de la situación en Chile durante el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, para advertir como un elemento de gran avance tecnológico fue capaz de estructurar no solo un territorio sino toda una época que asimilaría el ferrocarril como parte de su cotidiano, sobre todo en los lugares donde se establecen las estaciones siendo estas las que determinan, en algunos casos, el asentamiento urbano en dichos lugares.

Durante el siglo XIX Chile atravesó por diversas etapas en busca de una definición de una nación, un país joven recientemente independizado de la monarquía española se enfrenta a un periodo de experimentación política en la búsqueda de la mejor alternativa para dirigir este nuevo país. En la segunda mitad del siglo, el deseo de una estabilidad política y legitimidad del proceso de independencia para reafirmar su condición republicana es fundamental para Chile que al igual que en Europa fue un siglo de grandes cambios políticos, sociales, culturales y económicos, en donde si bien no se tenía mucha certeza del futuro del país si se tenía claro que era necesario mantener un orden que permitiera su progreso y estabilidad en el tiempo que asegurara la independencia.

La incursión del ferrocarril para el país suponía un cambio que reestructuraría sus comunicaciones y economía de tal manera que es difícil pensar en otro elemento que haya tenido tal alcance para la sociedad Chilena, así mientras en Europa la revolución industrial se encontraba plenamente instalada, en Chile recién se comenzaba a planificar un país recientemente constituido y cuya economía era básicamente agrícola, hacia 1840 la población era casi en un 80% rural,

sin embargo lentamente se irían potenciando nuevas actividades económicas lo que impulsaría un desplazamiento de la población hacia lugares que entregaran mejores oportunidades de trabajo, dicho proceso se comienza a acelerar entre 1830 y 1860 gracias a la explotación minera, a la exportación del trigo, y a la lenta inmigración y colonización extranjera, con estos antecedentes el ferrocarril aparece en un momento en que el país necesitaba de la implementación de un sistema de transporte que facilitara su organización y a su vez crecer a la par de los vecinos y los adelantos de Europa.

La economía que movilizaba al país por entonces siguiendo las demandas mundiales estaba basada en la extracción de minerales donde el cobre y la plata serían protagonistas y cuya creciente demanda permitió la incursión del ferrocarril. En 1845 la actividad minera estaba concentrada en el valle de Copiapó y al igual que en Inglaterra la necesidad productiva giraba en torno a una materia prima en específico; la Plata,



Locomotora Copiapó hacia 1850, Colección: Museo Histórico Nacional.  
Fuente: memoriachilena.cl

mineral que había sido descubierto por Juan Godoy en 1832 en Chanarcillo, desde entonces toda la actividad se concentró en este lugar cuya creciente demanda hizo necesario de un medio transporte más eficiente, así se inaugura para la navidad de 1851 el primer ferrocarril chileno y el tercero de Sudamérica, con un trayecto de 82 km que acercaría a dos ciudades productivas, la ciudad de Caldera y Copiapó. La locomotora a cargo de inaugurar el trayecto se denominaría Copiapó, un modelo estadounidense creado por la compañía Norris Brothers, su maquinista y primer conductor de ferrocarriles de Chile era un irlandés de nombre John O' Donovan. El día de su inauguración en la navidad de 1851 fue un día de fiesta para la ciudad que veía en el ferrocarril el progreso y para el país que veía el inicio de trazado ferroviario. William Wheelwright, un capitán de altamar estadounidense residente en Valparaíso desde 1824 y activo empresario del vapor, fue quien hizo posible la construcción de este ferrocarril, mientras el ingeniero Allan Campbell desarrollo la tarea constructiva iniciado las labores el 4 de julio de 1851. Cabe destacar que la idea no era nueva ,antes Juan N. Mouat un viejo relojero escoses que vivía en Valparaíso había visualizado la construcción de una línea férrea que conectara la ciudad de Copiapó con el puerto de Valparaíso, consiguiendo por decreto en 1848 la concesión para construir esta línea de parte del Presidente Manuel Bulnes , a pesar de sus esfuerzos se quedo sin recursos abandonando el proyecto que fue retomado por Wheelwright quien tras la inauguración del sistema de ferrocarril del norte demostró que era posible construir una compañía ferroviaria con capitales Chilenos y a su vez mejorar la calidad de vida de las personas, tal como señala Alliende (2001

El tren determino no solo las formación de la Ciudad de Caldera que en 1850 tenía 200 habitantes y en 1854, ya contaba con dos mil, sino que llenó de adelantos a la ciudad de Copiapó, gracias al ingenio y actividad infatigable de Wheelwright. Siendo nociva el agua para las calderas que producen vapor, por contener mucha cal, Wheelwright mandó construir grandes máquinas para destilar toda el agua necesaria para las locomotoras, para los talleres y para la población misma. Construyó hornos para fabricar cal y para fundir cobre y estableció el alumbrado a gas en toda la ciudad de Copiapó (p.144).

Copiapó entonces atrajo a cientos de aventureros y personas en búsqueda de crear fortunas, cabe destacar que la elección del tramo no fue azarosa Wheelwright había estudiado con anterioridad cual era la mejor ruta para llevar los minerales al puerto para su exportación, esta nueva tecnología implementada en el norte del país hizo que las autoridades confiaran posteriormente en la construcción del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso , que iniciaría su construcción un año más tarde gracias al aporte de privados , en donde nuevamente se hacía presente el espíritu de asociación, con amos trazados iniciados era evidente que la línea se extendería hacia el sur del país dadas las ventajas que significaba su implementación, entre ellas seguridad al trasladarse ,la velocidad y la posibilidad de estar conectados incluso en pleno invierno.

En la zona sur del país la preocupación en cuanto a la instalación del ferrocarril era acerca del costo que sus productos agropecuarios podrían tener a partir de la instalación del ferrocarril de Valparaíso a Santiago que significaba que quizás los productos del valle de Aconcagua llegaban más baratos a la capital, por eso era necesario hacer frente a la situación e instalar una red sur desde Santiago a Talca que vería la luz

en el año 1855 con la formación de la Compañía del Ferrocarril del Sur ; esta vez las inversiones se hicieron de manera más planificada y lenta al ver los errores por los cuales paso la construcción del tramo de la zona central. Al no existir divergencias sobre el tramado las construcciones se llevaron a cabo el 1856 de la mano del ingeniero Emilio Chevalier, apoyado por ingenieros franceses y norteamericanos.

En conclusión cada línea del tramo fue construida con objetivos claros y de acuerdo a la realidad chilena de entonces, aprendiendo al mismo tiempo de los errores cometidos en cada avance emprendido:

Los ferrocarriles del Norte fueron construidos con un fin económico estrecho: el transporte de mineral. Estas compañías no recibieron aporte directo del estado y como otras corporaciones chilenas, permanecieron como empresas privadas. En tanto, las construcciones de las líneas del Valle central y sur de Chile tuvieron propósitos políticos y nacionales, así como económicos y su finalización fue una cosa de orgullo nacional (Op.p.146).

#### **2.4.1 Compromiso del Estado**

El ferrocarril como sistema de transporte y de carga paso por diversos momentos superando crisis económicas y las dificultades posteriores a la guerra del pacifico, a pesar de dichas dificultades el estado se esmero en terminar las obras iniciadas en el sur del país. El compromiso que existía en la zona central no era casualidad ya que si Chile quería prosperar en su desarrollo era obligatorio instalar las líneas de ferrocarriles, los durmientes y estaciones, por lo que busca la asociación con privados para garantizar su funcionamiento y

finalización de obras.

El estado juega un rol fundamental para concretar la construcción de las diversas líneas y ramales del ferrocarril puesto que las inversiones privadas eran insuficientes para sustentar en el tiempo su funcionamiento ,sumando a esto la guerra del Pacifico y la crisis económica de 1870, que dificultan la concreción de los proyectos y el apoyo de capitales permanentes a las obras, sin embargo el estado sentía la responsabilidad de concretar las líneas ferroviarias prometidas con el fin de potenciar su desarrollo, de esta manera el estado compra las acciones tanto de la Línea de Valparaíso a Santiago, adquirida en 1858, que demoro 10 años en concretarse, como del Ferrocarril del Sur, adquirida en 1873, que demoro 20 años en concretar cada tramo desde Santiago a la capital maulina, a su vez compra las acciones del tramo Chillan– Talcahuano y la frontera, a pesar de esto cada línea mantenía su independencia en su funcionamiento con administración independiente, además la diferencia de equipos dificultaba el traslado para los pasajeros y sobre todo para los productores quienes debían hacer trasbordos encareciendo sus productos y con el temor de que estos se deterioraran. Durante la guerra del Pacifico la falta de un sistema unificado se hizo presente, por lo que en el año 1884 la empresa de ferrocarriles del Estado, con un administración centralizada y una mejora en el trato con el trato con los empleados formalizando la relación laboral al incluir garantías como comidas, servicio médico, beneficios de jubilación, entre otros, con esto se solucionaba además el constante quiebre de las sociedades por falta de recursos, Alliende (1993) resalta este retraso en las construcciones del ferrocarril:

Las obras del ferrocarril avanzaban lentamente producto de

los continuos problemas financieros por los que atravesaba la compañía. Por ello, finalmente, en agosto de 1873, cuando la empresa sólo tenía 64 accionistas particulares, el gobierno decidió comprar sus acciones, convirtiéndose en el único dueño, no sólo de éste ferrocarril, sino también de la línea que corría entre Valparaíso y Santiago, la cual había adquirido en 1858. Estos dos ferrocarriles serían los móviles para impulsar la formación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en 1884 y las bases del proyecto gubernamental de consolidación del territorio nacional a través de la línea ferroviaria longitudinal que conectaría en 1913, a todo Chile por tierra, desde Iquique por el norte hasta Puerto Montt por el sur. ( p.151)

Sin embargo a pesar de los puntos de auge que tuvo la industria la gran mayoría de los rieles, locomotoras, carros, equipo mecánico, estructuras de acero e instrumentos ingenieriles, era comprados fuera del país, incluso los primeros maquinistas eran traídos desde el extranjero a falta de inversión en la enseñanza de dicho oficio, lo durmientes incluso fueron material importado, solo una parte de ellos fueron comprados a una naciente industria forestal del sur. Situación que se sumo a los retrasos constructivos ya que tardaban alrededor de un año en llegar todos los elementos necesarios, solo en 1920 Chile logra iniciar la construcción de locomotoras en el país lo que no duro demasiado ya que el auge del automóvil y las carreteras harían que el estado fuera retirando sus inversiones lentamente de los ferrocarriles.

la capital, por eso era necesario hacer frente a la situación e instalar una red sur desde Santiago a Talca que vería la luz en el año 1855 con la formación de la Compañía del Ferrocarril del Sur ; esta vez las inversiones se hicieron de manera más planificada y lenta al ver los errores por los cuales paso la construcción del tramo de la zona central. Al no existir

divergencias sobre el tramado las construcciones se llevaron a cabo el 1856 de la mano del ingeniero Emilio Chevalier, apoyado por ingenieros franceses y norteamericanos.

En conclusión cada línea del tramo fue construida con objetivos claros y de acuerdo a la realidad chilena de entonces, aprendiendo al mismo tiempo de los errores cometidos en cada avance emprendido:

Los ferrocarriles del Norte fueron construidos con un fin económico estrecho: el transporte de mineral. Estas compañías no recibieron aporte directo del estado y como otras corporaciones chilenas, permanecieron como empresas privadas. En tanto, las construcciones de las líneas del Valle central y sur de Chile tuvieron propósitos políticos y nacionales, así como económicos y su finalización fue una cosa de orgullo nacional. (Op.cit. p.146).



Henry Meiggs, 1888. Fuente: Memoria Chilena

## 2.5 El Ferrocarril en la región de Valparaíso

### 2.5.1 Valparaíso antes del Ferrocarril

Valparaíso desde principios del siglo XIX se había transformado en el puerto principal del país con un importante desarrollo comercial, al puerto llegaban las principales mercancías desde Europa a América, transformado la ciudad en un punto de encuentro para las navegaciones del pacífico, los comerciantes provenientes de diversas partes del mundo constituyeron sus colonias dando a Valparaíso una relevancia aristocrática que la transformó en el “emporio de la República”, lo que era sinónimo de que la ciudad poseía un posicionamiento económico sobresaliente dentro del contexto nacional.

La relevancia económica y social que adquirió Valparaíso hizo evidente la necesidad de conectar esta importante con la ciudad de Santiago que concentraba el poder político del país, Estrada (2012) relata al respecto que

Valparaíso surge como una de las ciudades del cono sur que expresa en forma palmaria este proceso de cambios, propio de la modernización que tan bien se expresa en la incorporación tecnológica para el funcionamiento de los centros urbanos, especialmente en aquellos donde su crecimiento y desarrollo es más acelerado. Sin duda Valparaíso sobresale, dentro del contexto nacional y regional- continental. Durante el periodo en estudio que se expresan en su evolución demográfica y en las transformaciones tecnológicas de sus servicios públicos.

(p.135)

El crecimiento desde sus inicios estuvo determinado por la topografía de la ciudad que debe su particular entramado urbano a la improvisación de quienes llegaban a Valparaíso. Los arriesgados pobladores desafiaban las pendientes para construir sus viviendas y de manera espontánea fueron delimitando sus espacios urbanos desde el plan al cerro, donde el plan (plano) y las partes bajas de la ciudad concentrarían el comer-

cio y la riqueza mientras que los cerros y partes altas fueron ocupadas por las clases sociales más pobres; El centro comercial de la ciudad estaba emplazado en el barrio el Alemendral, emigrantes españoles, palestinos e italianos instalaron sus comercios en el lugar consolidándolo como un barrio de clase media y artesano, este centro comercial se extiende hacia el barrio puerto de la ciudad concentrándose en las calles Esmeralda, Condell y el entorno de la Plaza Victoria y Pedro Montt.

La presencia de ingleses y alemanes manejando el comercio internacional hizo posible que sus intereses se proyectaran también al ámbito urbano en procura de mejorar los servicios para sus gestiones comerciales y desarrollar nuevos negocios lucrativos para sus representados. De este modo, se produjo el desarrollo de los medios de comunicación a través del telégrafo y el cable submarino que nos aproximaron a Europa entre los primeros del continente (Estrada. 2012. p.137 )

La participación de los ingleses en el desarrollo económico de la ciudad explicaba el interés en los avances urbanos y aseguraba confianza de parte del Gobierno a los proyectos presentados para modernizar la ciudad. Esta seguridad en la inversión urbana llevó a innovar en materia de transportes para mercancías y de pasajeros teniendo el máximo avance en la construcción de la línea de Valparaíso a Santiago, que junto a la línea Trasandina consagraría al puerto como eje económico conectando por el pacífico a Estados Unidos y por el atlántico a Inglaterra.

La ventaja de incorporar el sistema para el traslado de mercancías hacia Santiago era necesario en la época, ya que antes de su llegada los viajes duraban días y solo algunos valientes se atrevían a pasar largas horas en la cabalgata para llegar al puerto pues los asaltos eran constantes como señala Alliende (1993):

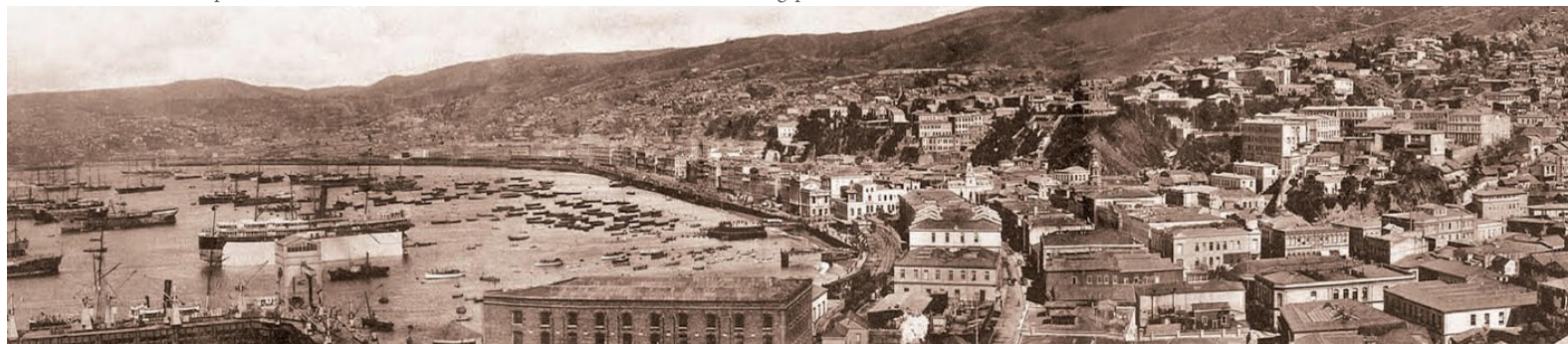
Después de las primeras lluvias en las cuestas del camino a

Valparaíso de niveles pronunciados, se hacían profundas zanjas que era necesario rellenar con ramas, piedras y tierra. En los bajos, las carretas se hundían hasta el eje y ni ocho yuntas de bueyes servían para desatascarlas. Era necesario retirar a hombros la carga y desatascar las carretas por partes. Las mismas mulas solían hundirse en el barro, [...] Las carretas viajaban en partidas de siete o más a cargo de un capataz tanto auxiliarse como para defenderse de los bandidos que infestaban los caminos (p.145).

Además de los inconvenientes climáticos las personas se exponían a ser emboscados por grupos de ladrones y no llegar a salvos al puerto, así eran todos los caminos en Chile, extensos, inseguros y con poco mantenimiento, lo que dificultaba llegar a los destinos sobre todo hacia el sur del país donde el tránsito era imposible desde mayo a Octubre por las condiciones climáticas y por el mismo motivo el viaje estaba reservado para los más valientes y aventureros o para aquellos que pudieran costear un traslado más seguro.

Con el ferrocarril la ciudad soluciona un problema y hace de ella el principal puerto pero todo este esplendor de Valparaíso termina cuando el principal conector transoceánico es cambiado por la apertura del canal de Panamá que se transforma en el nuevo centro de intercambio de mercancías entre los continentes.

Vista Panorámica de Valparaíso desde los almacenes Fiscales 1909 Fuente :chiledel1900.blogspot.com



## 2.5.2 Ferrocarril Santiago a Valparaíso

“Acérquense esas formidables máquinas a postrarse a los pies de la religión”, palabras pronunciadas por el obispo de Juliópolis al bautizar la primera locomotora en Valparaíso, el 16 de septiembre de 1855. La locomotora se llamaba Empresa, y la empresa se llamaba Sociedad del ferrocarril de Santiago a Valparaíso. (Thomson & Angerstein, 2001, p.36)

El ferrocarril de Valparaíso a Santiago, hubiese sido el primero en instalarse en el país, al ser una ruta estratégica que concentraba el traslado de productos agrícolas del valle central orientados hacia el consumo interno y de proyección internacional al relacionarse con el puerto. Sin embargo la burocracia de época y los intereses de algunos políticos lograron frenar su realización por unos años.

William Wheelwright impulsor del primer ferrocarril Chileno se percató de la importancia de esta ruta y consiguió de parte del Congreso Nacional en 1849 una concesión por 30 años para la construcción de las obras al presentar un proyecto que pasaba por Valparaíso, Con-Con, Quillota y de ahí por el paso tabón hasta Santiago. En el preámbulo de la solicitud que presentó el comerciante Federico Boardman en nombre de Wheelwright dice:

Desde que el señor weelwright imagino el establecimiento de una navegación por vapor en la costa del pacifico, le ocupo también la idea de acelerar las comunicaciones entre Valparaíso i Santiago por medio de un ferrocarril; con aquel espíritu de empresa, procuro adquirir cuantos datos pudiera facilitarle el conocimiento de la practicabilidad de un proyecto de tanta importancia” (Rivera, 1863, p.6)

La internacionalización de los cereales chilenos en 1851, más la efectividad del ferrocarril de Copiapó, hacen que el gobierno confíe en la realización del proyecto y aprueba la organización de la Compañía del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso, de capital mixto cuyos accionistas eran personajes relevantes de la minería y el comercio.

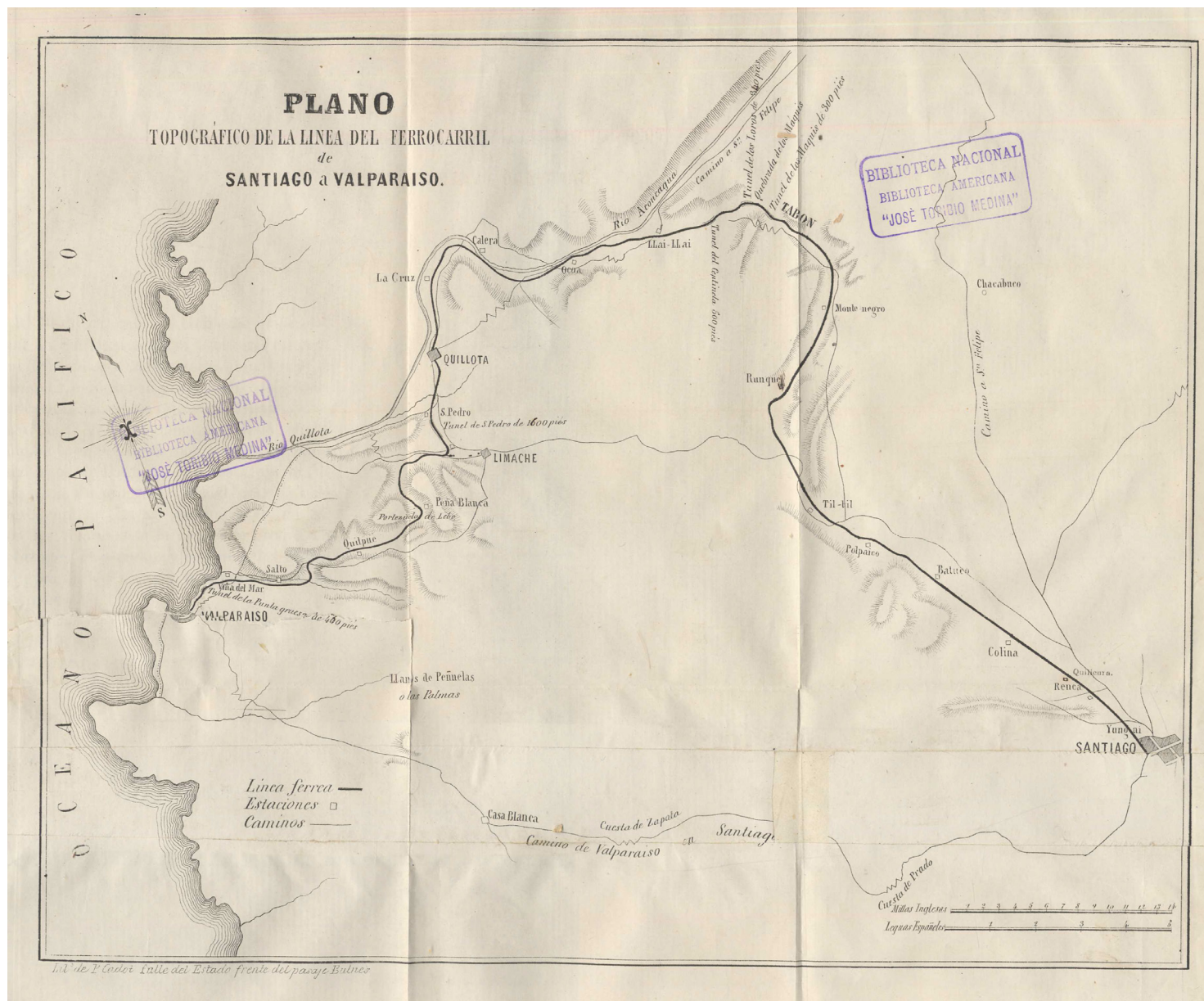
El trazado definitivo es encomendado al ingeniero norteamericano Allan Campbell, quien había trabajado como ingeniero jefe en el ferrocarril de Caldera a Copiapó, éste debía decir entre los estudios anteriores que manejan diversas rutas que se debatían entre seguir el borde costero o inmediatamente insertarse al interior de la región abriendo paso hacia Santiago pero finalmente opta por la primera opción como el más viable para la realización del ferrocarril.

Al año siguiente se colocaba la primera piedra en la estación Barón, bajo la dirección de Campbell, quien distribuyo el trabajo en 8 faenas, Cabritería, Hermana Honda, Túnel Punta Gruesa, Viña del Mar, Salinas, Reñaca, Con-Cón, y Tabolango. Al poco andar de las obras se presentaron diversos problemas en su construcción, primero en el túnel Punta Gruesa entre Valparaíso y Viña, cuya obra fue lenta y peligrosa por un momento debieron frenar la faena debido a la falta de un taladro a vapor y los obreros con solo picota y pala se vieron obligados a dinamitar la roca; mientras en Concón el suelo arenoso dificulto la instalación del terraplén por la playa.



Estación Barón 1883. Fuente: MemoriaChilena.cl

Las constantes problemáticas del camino hicieron agotar antes de lo pensado los capitales invertidos lo que termino siendo un problema para Whelwright, ante esto el gobierno preocupado por las demoras decide investigar los acontecimientos viajando el mismo Presidente Montt hasta el lugar, junto a esto Campbell exigía a la empresa más recursos al negarse la empresa a esto renuncio y regreso a EEUU en 1853. Así el proyecto cambio múltiples veces de ingeniero jefe por diversas razones, su cuarto Ingeniero seria William Lloy un protegido de Stephenson que había participado en la construcción del ferrocarril en Inglaterra que decide desahuciar el tramo propuesto por Campbell, reemplazando el tramo de Con-Cón, Tabolango, por una un paso directo desde Viña del mar hacia Limache por el paso de las cucharas, para entonces ya se había invertido un capital importante en el tramo de Con-Con.



Plano topográfico de la línea del ferrocarril de Santiago a Valparaíso. *Reseña histórica del ferrocarril entre Santiago i Valparaíso : acompañada de cuatro vistas fotográficas de un plano de línea, biografía y retrato del contratista Enrique Meiggs / R.R.J. Santiago : Impr. del Ferrocarril, 1863. 173 p., [5] h. de lám. Fuente: Memoriachilena.cl*

Ese mismo año se inaugura el primer tramo de 7 km entre Valparaíso y Viña del mar, en donde circularon 10 locomotoras, numeradas del 1 al 10 cuyo nombre según Benjamín Vicuña Mackenna eran La Empresa Vencedora de los Obstáculos en Adelante Recompensa el Porvenir de Valparaíso, Quillota Aconcagua y Santiago. “Estos equipos estaban dotados de seis ruedas bajo el morro (0), luego dos ejes con dos ruedas de tracción cada uno(4)\$, al centro del chasis y, un eje bajo la cabina de conducción con dos ruedas de menos tamaño (2). Estas diez flamantes “Hawthorne” fueron destinadas a Pasajeros, Maniobras, y Trenes Ordinarios Ligeros.” (León Cáceres, 2009, p.23)

En 1856 los rieles llegan hasta Limache y al año siguiente la empresa pudo llegar con grandes dificultades a Quillota las contantes dificultades en el avance de las obras y el exceso en el presupuesto inicial, además de la falta de experiencia y conocimiento del terreno llevaron al estado a comprar las acciones de los privados para sacar adelante el proyecto; recién 1861 se reanuda el proyecto en manos del Ingeniero Henry Meiggs, a quien muestran los diversos problemas de la ruta a lo que él responde que la mejor plana es un recorrido en mula, al momento de fijar el precio de la obra Meiggs desafía al Ministro Antonio Varas :

“Señor Ministro, mi palabra es esta: Hago la obra en tres años, por seis millones de pesos; pero si la concluyo dentro de este 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”.

“Conforme” señaló el ministro Varas, y extrajo un contrato preparado, en el cual sólo faltaba agregar algunas cifras. Meiggs firmo y... al cabo de dos semanas, ya más de cuatro mil obreros movían palas y picotas (Thomson & Angerstein. 2001, p.44).

Finalmente el 14 de septiembre de 1863, dos trenes salen a las

9:30 de la mañana desde Santiago y Valparaíso para encontrarse al medio día en Llay-Llay para inaugurar la unión de dos capitales, allí les esperaba un Banquete y una misa para celebrar el logro constructivo más importante de entonces, así lo señala en la Reseña Histórica del Ferrocarril entre Valparaíso y Santiago:

La conclusión del ferrocarril entre Santiago i Valparaíso debe considerarse como uno de los grandes triunfos que la ciencia i el heroísmo han logrado alcanzar en nuestros días.- Esa obra que años atrás era un sueño, una ilusión, viene a probarnos hoy nada hai imposible para un pueblo, cuyas tendencias hacia el progreso, vienen desarrollándose a vapor desde el día en que, disipada la nube que cegaba la inteligencia, pudo gritar: “Soi libre; atrás la ignorancia, adelante el progreso!” el aniversario que hoy celebramos tiene por eso dos emblemas significativos: “honor a los que nos dieron independencia; honor a la independencia que nos trae civilización! (Rivera, 1863).

Meiggs al tanto de todas las trabas que se encontraron en el camino dedico la inauguración a todos los trabajadores chilenos que participaron de la obra señalando en el día de la inauguración :

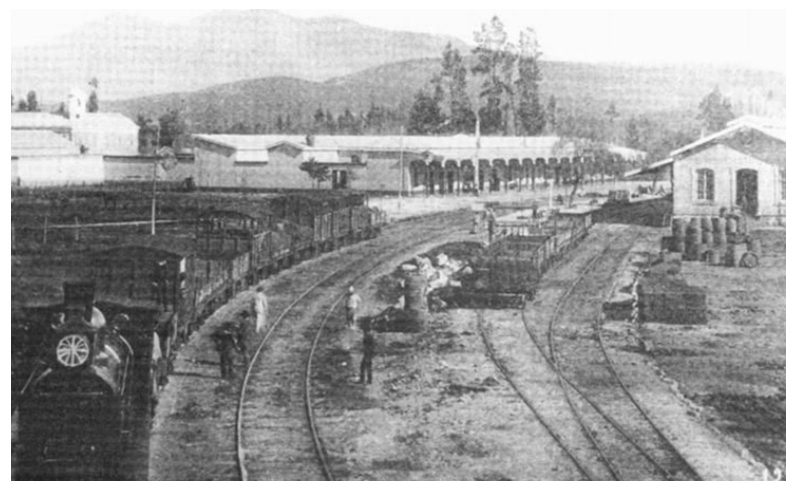
Ahora señores deseo que todos me escuchen con atención. No todo el honor de este ferrocarril me corresponde; pertenece en su mayor parte a los trabajadores que con tanta inteligencia me han ayudado, desde la clase del peón para arriba. Cuando iba a emprender esta obra, todos me ponderaban y presagiaban sus dificultades insuperables. Me decían: Usted no puede manejar a los trabajadores de aquí, porque son díscolos e insubordinados”, Este pronóstico ha fallado señores en la ejecución de este ferrocarril. Todos los artesanos y peones Chilenos han trabajado obedeciendo siempre a la voz del honor y del

deber En la voz de los obreros Chilenos eh encontrado mucha inteligencia, mucho pundonor y grande actividad. Loa eh visto formarse por si solos y aúna aventajar a los extranjeros. Cada vez que empresa obras de ferrocarriles, preferiría trabajar con 50 obrero chilenos a trabajar con mil irlandeses”(-Meiggs, 1863).

16 años tardo en concretarse la idea Wheelwright, quien en ese momento se encontraba recaudando fondos para otros aspiraciones ferroviarias del continente, esta vía de gran importancia para el país, desde un principio presento diversas dificultades llegando incluso a la paralización de obras en 1857 por falta de recursos, originada por la inexperiencia de los trabajadores y el poco conocimiento de los terrenos de los ingenieros que llevaron al estado a intervenir para poder finalizar la obra ,estando punto de quedar solo en un anhelo. A pesar de todo se logro vencer los problemas y concretar el proyecto que cambiaría el valle central, en todo ámbito permitiendo reactivar pequeñas ciudades al interior de la región.

La vía completa tenía 187 km y costo 11.316.182 pesos y 91 centavos , lo que era el doble del presupuesto inicial, su construcción permitió reducir el tiempo de viajes entre Santiago y Valparaíso de días a horas, el camino que antes se recorría en dos o tres días a caballos si el clima era amigable, ahora se había reducido a 6 horas y 40 min aportando además en la seguridad de los pasajeros, una vez terminada las obras del tramo original se agregan un serie de estaciones para fortalecer el servicio así de las 16 estaciones descritas por Benjamín Vicuña Mackenna se termina con 32 , siendo estas ; Santiago, Colina, Batuco, Polpaico, Tiltill, Rungue, Montenegro, La Cumbre, Enrique Meiggs, El Cité, Llay-Llay , Cocoa, Pachacama, la Calera, La Cruz, Quillota, San Pedro, Limache, Peña Blanca, Villa Alemana, El Belloto, El sol, Quilpué, Valencia, El Salto, Chorrillos, Viña del mar, Miramar, Recreo, Barón, Bellavita, y Valparaíso.

Posterior a la realización de esta ruta se autoriza la creación del ramal de los andes punto que sería el inicio del ferrocarril trasandino que llegaría a Mendoza y Buenos Aires.



Estación de Limache hacia 1890 Estaciones ferroviarias de Chile : imágenes y recuerdos / Pablo Moraga Feliú, diseño gráfico de Hernán Venegas. Santiago de Chile . DIBAM : Consejo de Monumentos Nacionales : Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2001(Santiago de Chile : Salesianos)177 p

### 2.5.3 Ferrocarril Trasandino

Los caminos que atravesaban la cordillera y conectaba con Argentina eran poco transitados y desde la época colonial no se habían hecho mayores modificaciones a los trazados de conexión u ocupación territorial cordillerana hasta el inicio de las obras del ferrocarril Trasandino (Seisdedos, 2008, p.167). El desarrollo de esta línea permitió no solo la conectividad con las ciudades de Mendoza y Buenos Aires, sino que facilitaron la ocupación territorial en las zonas cordilleranas de ambos países así como el traslado de mercancías que antes se hacían mediante mulas y caballos. Este ferrocarril adquiere además una relevancia sudamericana al ser capaz de conectar el océano atlántico con el océano Pacífico, lo que sería un aporte para el tráfico económico de Valparaíso y Buenos Aires

El proceso fue lento y no exento de problemas administrativos, políticos y económicos sin embargo las modificaciones que impuso sobre el territorio son palpables hasta el día de hoy, dejando huellas de una forma de ocupación del territorio fundamental en la infraestructura ferroviaria de alta montaña (Seisdedos, 2008, p.167).

Los hermanos Clark serían los responsables de llevar a cabo esta obra, ambos eran Chilenos nacidos en Valparaíso, hijos de padre inglés y madre argentina, y al igual que muchos en la época querían trascender en la historia dejando algún legado. Ambos eran conocedores de los primeros ferrocarriles de montaña que se habían realizado años antes en Europa, y construyeron la línea ferroviaria entre Buenos Aires y Villa Mercedes desde Argentina, su objetivo era construir un ferrocarril que permitiera el paso de las cumbres fronterizas en condiciones seguras y

rápidas para los viajeros entre Chile y Argentina, pero principalmente, atraer el tráfico de carga desde la zona de Cuyo hacia Chile, ya que la distancia en línea recta entre Mendoza y Valparaíso es de alrededor de 260 km (400 km por carretera) en comparación con los 990 km (1.200 km por carretera) existentes entre Mendoza y Buenos Aires.

Así desde el otro lado de la cordillera los hermanos darían inicio al proyecto de unificar mediante rieles ambos países, el proyecto es presentado en 1872 y en 1874 es aprobado por la República Argentina, mientras que en el lado Chileno tardó un par de años más en ser aceptado, recién el 1876 comenzaría su trazado desde la ciudad de los Andes, Si bien la obra era de gran relevancia el contexto de Chile en la Guerra del Pacífico, sumando a esto la difícil viabilidad de las vías sobre la montaña, hizo que no se restara atención al proyecto.

Los diversos problemas para conseguir los capitales necesarios hacen que las obras se inicien en 1884 desde la Ciudad de Mendoza y tres años después hasta Uspallata con una distancia de unos 106 km de longitud. Al mismo tiempo se hacían las gestiones para conseguir capital y formar una sociedad que permitiera la continuidad de la obra pues hasta el momento los hermanos Clark habían costado la totalidad de la obra con capitales propios finalmente en 1888 se logra formar la Clark's Trasandina Railways Company.

En Chile se inició la construcción del trasandino en 1889 e inauguró la primera parte de su trazado entre los Andes y el Salto del Soldado en 1891. En 1892 y 1893 la construcción del lado argentino alcanzó las estaciones de Río Blanco y Punta De Vacas. En 1895 por los conflictos entre Chile y Argentina se decreta la quiebra de la Clark's Trasandine Railway Company.

Los problemas de financiamiento continuaron y estuvieron paralizadas las construcciones por varios años en el lado chileno, mientras en el lado argentino la obras siguen, inaugurando en 1903 la estación fronteriza de Las Cuevas.” El entusiasmo y disposición del gobierno del gobierno chileno no llegó hasta el punto de arriesgar mucho del dinero de los contribuyentes. Tal vez compartiera con los financistas de Londres algunas dudas fundamentales acerca de la factibilidad del proyecto” (Thomson&Argerstein.2001.p.207).

Finalmente después de diversos problemas financieros y la quiebra de muchas compañías fundadas por los Clark´s, se logra inaugurar el primer viaje de Argentina a Chile el 5 de abril de 1910, después de 38 años de esfuerzos y dificultades que habrían dejado a los hermanos en la ruina : *”El vapor y la Electricidad han anulado las distancias y las tinieblas.*



*Las montañas más corpulentas y más duras han sido perforadas, a fin de que la locomotora, agente de todo progreso, atraviere bramando las mismas entrañas de piedra”* señalaba Eduardo Delano , Ministro de Obras Públicas de Chile en el discurso inaugural.

La línea del trasandino al estar en plena Cordillera era una obra que enfrentaba constantemente problemas de deslizamientos, nieve y aludes, lo que hacía su mantenimiento un problema para ambos países ya que debían invertir en reparaciones recurrentemente. Para evitar que las vías fueran arrasada por la nieve se construyeron estructuras protectoras del camino o snowshelds que facilitaba el recorrido del tren, los avances tecnológicos permitieron incorporar una barredora de nieve que ayudaría a despejar el camino pero no a mantener funcionando durante mucho

La Estación de Las Cuevas, donde circulaban este tipo de trenes eléctricos en 1963. Aunque era tecnología nueva para la época, ello no se tradujo en mayor velocidad. Libro el Ferrocarril Trasandino. [ Diario : La Tercera ]

#### 2.5.4 Electrificación de las vías y decaimiento de las líneas Trasandina y Valparaíso - Santiago.

La industria de los ferrocarriles del siglo XX llegó a su esplendor, lo que permitió que en 1916 más del 90% de las ciudades quedaran conectadas por el tendido ferroviario, concretando la idea de una red longitudinal de norte a sur, marcando un momento de integración territorial mediante el transporte. Dada la contingencia de la época se hizo preciso abrir las fronteras en busca de estabilidad económica y como símbolo de amistad con los países vecinos, en este contexto es que nacen una serie de ferrocarriles internacionales entre ellos el trasandino. Asimismo durante este periodo comienza una actualización de las líneas cambiando las antiguas locomotoras de vapor por las eléctricas en busca de una mejora del servicio.

Al llegar 1910 el puerto se encontraba conectada a la Red central que llegaba hasta Osorno mediante el tramo Santia-

go Valparaíso y el ramal de Llay-Llay a los Andes que daría origen al trasandino. Para 1912 la Red Central se extendería hasta Puerto Montt y en 1915 se anexaría la Red Norte hasta Pintados en Tarapacá, constituyendo por fin la red Longitudinal complementada además por unos 2000 km de ramales. Dada la importancia de la ruta central y por sus dificultades operacionales se decide electrificarla en los años 20, el trasandino sin embargo solo sería electrificado por la zona argentina y recién en 1953 se completa la electrificación en el lado Chileno. La electrificación de estas vías, mejoró las condiciones de Ferrocarriles del Estado pero los tiempos de viaje solo se reducen en un 8%, en donde un viaje de Santiago a Valparaíso tomaba 3 horas 20 minutos, es decir 20 minutos menos que las locomotoras a vapor de entonces. Thomson & Angerstein (2001) mencionan que:

La electrificación del servicio trajo varios beneficios. Por ejemplo: los costos de operación se redujeron y la productividad de los equipos mejoró. Además, las locomotoras eléctricas del tipo 28, para los trenes expresos, superaron en potencia a las



Ferrocarril Trasandino en funcionamiento. GULLIVER, Alex R. Reconocimiento del terreno para definir el trazado del ferrocarril Los Andes Mendoza que construye la Trasandine Railway Company. Sin fecha. Archivo Nacional Histórico. Colección Alex R. Gulliver. Localización Caja N°3.

máquinas a vapor que habían desplazado. En cuanto a caballos de fuerza las locomotoras del tipo 28 podían desarrollar más o menos tres veces la potencia de las locomotoras a vapor 4-6-0 en sus versiones de vapor saturado ( 2250 HP en comparación con 770 HP) y más de dos veces la de las máquinas a vapor dotadas de recalentadores. Sin embargo, la calidad del servicio mejoró menos de lo que habría cabido esperar [...] Aunque la duración de viaje se había logrado reducir en un 18%, los expreso dejaron de atender los pueblos d Quilpué, Ocoa, y Til-Til.( Durante los último años de vapor estas habían sido principalmente paradas técnicas(p.261).

La electrificación de la vías se relaciona con los avances tecnológicos del momento al igual que la constante modernización de trenes que se hace en el servicio, se pasa así de locomotoras a vapor, a locomotoras diesel eléctricas y luego a los automotores para 1942,

Al mismo tiempo pero con menor rapidez se hace cargo de la renovación de estaciones y acondicionarlas para recibir pasajeros , sin embargo a pesar de los avances el servicio de pasajeros a partir de los años 60 se vería disminuido al preferir las clases más acomodadas el uso del automóvil, taxis colectivos o buses, dejando al ferrocarril las clases más modestas, lo que lleva a un déficit en EFE, que ve que comienza quedar de lado como el principal transporte, de esta manera el tren poco a poco comenzó a ser dejado de lado, las personas ya no hacían el recorrido completo y se bajaban en estaciones intermedias ,a pesar de la caída ferrocarriles logra seguir funcionando pues se estabilidad la tendencia a la baja. Resurgiendo a principios de los 70 pero solo por medidas políticas a causa de situaciones coyunturales de

la época, a pesar de este apoyo para principios de los 80 el Estado y el nuevo gobierno suprime el subsidio hacia los trenes, debiendo la Empresa financiar la totalidad de operaciones, llevando a un cierre de casi la totalidad de los ramales que funcionaban de Valparaíso a Puerto Montt, situación que se agrava a mediados de los 80 cuando se suprimen las pequeñas estaciones de la red central.

Finalmente la línea de Valparaíso deja de funcionar en 1986 tras el accidente de Queronque que dejó 57 personas fallecidas, quedando solo el tramo local desde el puerto a Limache. Asimismo pasaría en el trasandino que poco a poco se fue viendo superado por las fallas producto del clima y la baja afluencia de pasajeros al instalarse el uso de las carreteras lo que llevo al cierre del servicio de pasajeros en 1979 y el cierre total en 1984 luego de alud en la cordillera Chilena.

Con el paso de los años, se constituye la Sociedad Anónima Metro Regional de Valparaíso, brindando el servicio de pasajeros a las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué Villa Alemana y Limache y en 1999 se lleva a cabo la cuarta etapa del proyecto de modernización con el hundimiento del tramo en Viña del Mar y la actualización de trenes. Siendo hoy una línea que adquiere real importancia dado el aumento de flujo de pasajeros entre Viña del Mar. Valparaíso y ciudades del interior que buscan un medio de transporte eficiente que les permita llegar a sus a los lugares de trabajo y estudio por lo que Metro decide ampliar la cobertura de la línea mediante buses de acercamiento hasta la ciudad de La Calera.

# 3 ALCANCE CULTURAL DEL FERROCARRIL

## 3.1 Ferrocarril y ciudad.

El ferrocarril tuvo implicancias en el territorio que se vieron reflejadas en las maneras de asentamiento en torno a las estaciones de líneas principales y ramales, en donde se construyeron verdaderos barrios ferroviarios constituidos por los trabajadores y donde la estación era el lugar más importante para la vida social. Mientras los ramales como líneas secundarias resultaron ser esenciales para la conectividad de zonas apartadas de centros urbanos relevantes. A continuación se hace un acercamiento a ambas instancias para comprender la estrecha relación del ferrocarril con el territorio.

### 3.1.1 Estaciones

Las estaciones se construyen como verdaderos emplazamientos arquitectónicos públicos que pasarían a ser el comienzo o el final de un viaje para quienes se atrevían a descubrir nuevos horizontes, “gran parte de la historia antropológica del ferrocarril, la cara humana de una de las hazañas más importantes de la ingeniería en nuestro país, realizada por obreros, técnicos, ingenieros nacionales y foráneos, se proyecta a partir de las estaciones” (Feliú, 2001, p.9)

Fueron construidas para atender a los pasajeros y a las cargas que debían ser transportadas o recibidas, a su vez existía un grupo de estaciones aisladas de zonas urbanas cuya función residía en ser puntos de control de tráfico y aprovechamiento de aguas. Su construcción de desarrollo de manera secundaria a las vías por lo que aquellas que no eran estaciones de termino o no tenían un flujo de pasajeros importantes quedaron postergadas por años luego del paso de las vías,



Estación de la Red Central en funcionamiento. CHAMUDES, Marco. Hacia 1950. Archivo Nacional Histórico. Colección del Museo Histórico Nacional

contando algunas tan solo con pequeñas casillas para el jefe de estación y la venta de boletos. La Geografía también sería determinante, mientras en el norte las estaciones importantes eran escasas, y las intermedias se perdían en la soledad del desierto, hacia el sur estas crearon poblados a su alrededor y generaron un activo comercio, claro esta que la intención original de la ubicación de las estaciones respondía a principios técnicos en relación al terreno y lugares de abastecimiento de agua (Feliú,2001).

Entorno a la estación se genera un centro social, tal como lo describía en esos años Benjamín Vicuña Mackenna, estos lugares pasan a ser un punto de intercambio en donde se encontraban los pasajeros, comerciante y trabajadores de la estación. Su vida giraba en torno al tren que con cada silbido marcaba un momento del día, introduciendo nuevos símbolos y significados. La estación era la pausa continuada para quienes seguían el viaje, el momento de conocer el lugar en que se estaban y lo que vendían, era disfrutar de ese segundo de ausencia de movimiento para luego retomar el viaje y momento justo en que los comerciantes recibían con goce a sus visitantes, que el tren anunciaba.

Muchos pueblos cobraron real vida después de la construcción del ferrocarril y sus estaciones fueron lugar de encuentros entre los pasajeros y los vendedores del tren. Descritas bajo la ágil pluma de Vicuña Mackenna, las estaciones son, antes de la llegada del tren, "un campamento de gitanos o de



Imagen de la Maestranza de San Bernardo tomada en los años 50. Tomada del Sitio Web Plataforma Urbana

Imagen de la Estación de Talca. Colección Carlos Morales. Carlos Morales trabajó en Ferrocarriles del Estado desde el año 1948 a 1975, jubiló como maquinista de primera y prestó servicios en el tramo Santiago Chillán y en los ramales de Curicó a Licantén, Rancagua-Coltauco, Pelequén-Las Cabras, San Fernando-Pichilemu, Santiago-Cartagena, Talca-Constitución y Talca-San Clemente.



loros." Mujeres gordas o viejas cuidan "un celemín de canastos de uvas, empanadas, de huevos, de quesillos, de cebollas aliñadas con el picante ají, (...) mientras los rapazuelos empleados a tanto el peso en aquel comercio, acechan inquietos la aparición del tren. Al grito de uno o de varios: ¡Máquina! ¡Máquina! Todos se lanzan a sus puestos y empuñan su porción de venta, perfilándose a lo largo de los carros con tanta destreza, que apenas ha sujetado el palanquero las últimas ruedas, en cada postigo hay un vendedor, y en todo el tren un concierto atronador de voces discordantes. ¿Quién quiere uvas? Bizcochuelos. El Ferrocarril de hoy! Un pollo cocido patroncito! ¡Tunas! ¡Tunas! quién lleva tunas. El Mercurio! Una botella de chicha! Un quesito de cabra. Agua, agua! ¿Quién quiere agua? ( o.p, p.9)

Barrios cercanos a estaciones vieron resurgir la actividad social a partir de llegada de nuevos habitantes, los trabajadores del ferrocarril, que se iban asentando y construyendo comunidades entorno a su lugar de trabajo, cuidando, y luego siendo partes de las boleterías, inspecciones, seguridad y todo lo que implica estar en las estaciones y maestranzas, pasaron a ser parte del territorio, Don Luis Lameles ex Maquinista de la Maestranza Barón, con tradición familiar en el ferrocarril señala que "antiguamente en los pueblos donde pasaba el tren las autoridades más importantes eran el cura, el alcalde y el jefe de estación, o muchas veces el mismo alcalde era jefe de estación" (Entrevista personal, Oct 2014). La influencia de tren llegó más allá de unir las localidades pues desde un punto social significó una unión laboral entre los trabajadores y sus familias que permitió tener implicancias en el territorio, no solo desde la estación, sino dar paso a comunidades que se insertan en un territorio constituyendo barrios ferroviarios que nacieron a partir de la fuerte rela-

ción laborar del grupo que los llevo a constituir una familia ferroviaria capaz de organizarse y constituir sociedades de socorros mutuos que velaban por el bienestar social de sus trabajadores y sus familias, donde lo principal era la cooperación y apoyo mutuo. Gracias a los fondos recaudados de manera voluntaria por la comunidad lograron construir hospitales, mutuales y poblaciones completas. Modificando y construyendo una historia desde el lugar al cambiar los espacios desde el punto de vista social, económico, político y cultural. Algunas estaciones del tramo Valparaíso-Santiago mencionadas en la obra de Benjamín Vicuña vieron como la implicancia del tren transformaba los pueblos en términos culturales alterando su cotidiano y se transformaron en puntos clave en términos de influencia de la estación que se describen a continuación:

### **Barón**

Se constituye como la primera Estación de la Línea Santiago Valparaíso ,siendo la más importante de la ciudad puerto al albergar en años posteriores las principales oficinas de la compañía de Ferrocarriles y la Maestranza de Barón; en siglo XX la organización de los trabajadores permitió la construcción de sedes para sus sindicatos, la primera de ellas ubicada en cerro Placeres fue la Sociedad de Maquinistas y Fogoneeros sección Valparaíso en 1913, además la necesidad de estar más cerca de su lugar de trabajo los hizo asentarse en los cerros Barón, Placeres y Larraín, constituyendo de esta manera pequeños barrios ferroviarios. Uno de los elementos que hoy permanecen es una escalera que se encuentra en calle portales y permitía llegar de manera directa a la maestranza antes de la construcción de la avenida España.

### **Viña del Mar**

El tramo desde Valparaíso a Viña es inaugurado el 16 de septiembre de 1855, la construcción de esta estación delimitó la configuración de las principales calles de Viña del Mar entre ellas, Arlegi, y la calle Valparaíso se revitalizaron gracias a la estación allí establecida, junto a esto la ciudad se convirtió en ciudad dormitorio de los trabajadores de diversas nacionalidades que convirtieron a Viña en su hogar; Benjamín Vicuña Mackenna señala además que Viña la hija de los rieles, ya que gracias a ellos la ciudad transformó el lugar de moda y acogió a la aristocracia que ve en Viña un mejor lugar para vivir que Valparaíso, así pasa de ser un lugar poco habitado y con algunas quintas a ser el centro de la vida social de la región en la época, La curiosidad por viajar en estos trenes y pasar por el Túnel Punta Gruesa, el cual tenía, para aquellos que nunca habían viajado, algo de fantástico

En Viña del Mar, el reloj público era el tren que regulaba el tiempo de la gente. El tren de Arrate que pasaba proveniente de Quillota a las 9 am, era el despertador de los huéspedes que habían ido a Viña desde Santiago. El de las doce y media, era el cañonazo de mediodía. El expreso de Valparaíso de las cinco y cuarto era la campanilla que llamaba a comer y el de Santiago, que pasaba a las diez, era la invitación al té del tren. El convoy de carga de Valparaíso que cruzaba sin detenerse pasaba a las once de la noche y era la hora de la queda y su gemelo que llegaba desde Santiago a las 5 am, era la diana para los madrugadores. Para los que partían a la capital, en el tren de las 9 am iban los comerciantes, en el de las cuatro y media pm, las visitas y en el de las diez de la noche, los amigos y los hermanos. (Alliende, 1995, p. 147)

Hoy en día ya no queda nada que refleje la importancia que este tren tuvo para la ciudad, en el centro la estación de trenes fue trasladada bajo tierra y las edificaciones o rastros de los obreros del ferrocarril de Viña a simple vista no se aprecian.

### **Limache**

La leche se enviaba diariamente desde la hacienda modelo de San José de Limache a Valparaíso por el primer tren diurno que salía de Quillota a las seis de la mañana, y que solían llamar "el tren de la leche" o "tren de Arratia", denominado así por su popular y comedido conductor, Basilio Arratia. (Alliende, 1993, p. 147). Esta Ciudad al igual que Viña del Mar nació tras el ferrocarril, los trazados de la ciudad se establecieron a partir de entonces, formando una nueva población— Limache Nuevo o San Francisco de Limache— fundada un año después de la llegada del ferrocarril.

### **La Calera**

La ciudad de la Calera se establece como otro punto neurálgico de la línea allí también se constituyeron barrios obreros que dieron vida a la ciudad, siendo eje de la Red Norte y la línea que unía Santiago con Valparaíso. Su estación constituyó un verdadero centro social para la comunidad, llegó a contar con una gran Maestranza que hoy está demolida y un patio principal donde se estacionaban centenares de carros de carga, así como de un tramo electrificado de vía métrica que se utilizaba para maniobras ferroviarias.

Esta estación ha sido casi demolida en su totalidad y sus rieles levantados quedando solo el andén curvo de 400 metros de largo, que marcó en 1931 un estilo constructivo modernista, donde el cemento portland, bajo la modalidad de hormigón armado sería su principal soporte, cemento que además era

fabricado en las cercanías por la fábrica de cemento Melón. En el año 2011 el ex Alcalde de La Calera Eduardo Martínez Machuca se propuso salvar la edificación de la estación y transfórmala en un futuro en un centro cultural para la comunidad, EFE decide entregar a la municipalidad en convenio con la Universidad de Valparaíso la administración del recinto por 20 años, el 2014 es declarada Monumento histórico y a la zona le dio el valor de zona típica cuya superficie es de hectáreas.

### Los Andes

Esta estación constituye en realidad tres estaciones en el mismo sector, Por un lado sería la punta de rieles del ramal Llay Llay-Los Andes y que se unía con el ferrocarril de Santiago-Valparaíso a su vez sería punta de riel del trasandino los Andes -Mendoza. Tiempo después se suma el transporte de mineral desde la mina de Saladillo perteneciente a la división de Codelco que obligaría a construir una tercera estación El encuentro de dos líneas importantes significaría para los alrededores de la estación una verdadera reactivación económica, el espacio pronto crecería para almacenar las mercancías provenientes de Argentina, instalando enormes bodegas y la sección del trasandino añadió una maestranza y casa de maquinas, depósitos de agua y carbón, y al igual que toda la línea sería electrificada

### 3.1.2 Ramales

Los Ramales constituyen las vías adyacentes a una red central y que sirvieron para llegar a yacimientos mineros al interior de las regiones en puntos lejanos a una línea central. En Chile llegaron a existir más de 2000 km de ramales, su función primordial radicaba en la conectividad de sectores

mineros o agropecuarios con una línea central y fueron financiados casi en su totalidad por estado, sus ganancias eran pocas para EFE pero las ganancias obtenidas de la red central y su posición de único transporte hizo que subsistieran por mayor tiempo, además en ese momento Chile tenía ga-



Buscarril Ultimo Ramal Talca.Constitución, Archivo Personal 2015

nancias del Salitre que permitían seguir financiando la obra, esto hasta 1930 en que disminuye la construcción ramales debido al fin de la producción del salitre relacionado con la recesión mundial y el surgimiento de la competencia de la carreteras y el automóvil

A pesar de la evaporación del tráfico ferroviario, muchos ramales lograron seguir en operación, contribuyendo a los escalofriantes déficit de EFE, hasta fines del decenio de los setenta, o principios del siguiente. Su paralización fue producto de dos sucesos: (i) la desregulación del transporte de pasajeros por caminos, que liberó una ola de nuevos competidores, como buses y taxis colectivos, sobre ejes donde antes había predominado el ferrocarril, y; (ii) la discontinuación de los subsidios anuales que tradicionalmente había recibido Ferrocarriles del Estado. (Thomson,I. (2004) [artículo en línea])

Los ramales de pasajeros fueron los primeros en dejar de funcionar, los de carga siguieron funcionando pero la falta de mantención hizo que también desaparecieran, hoy en día solo existe el ramal de Talca a Constitución, el que fue conservado por razones sociales, sus habitantes se oponían al cierre de un servicio que les permitió durante años trasladarse de manera segura y que forma parte de su memoria colectiva. Los habitantes del sector vieron en el cierre de este ramal una pérdida más allá del edificio, ya que la llegada del tren les significaba una oportunidad de intercambio única con los pasajeros que les permitía mantener vivas las tradiciones y su identidad local.

### 3.2 El mundo Cultural entorno al ferrocarril.

El ferrocarril cambio no solo un sistema económico si no la manera en que las personas se comunicaban con su entorno, surgiendo por una parte toda una familia asociada al ferrocarril constituida por todos los que trabajadores que hicieron posible la construcción de este adelanto;, también fue la época de una aristocracia dominante con grandes negocios y compañías, donde el prestigio social se construía en relación a los aportes para el país, dejar una huella, un rastro de las habilidades propias era significativo por lo que construir obras como el ferrocarril eran un verdadero orgullo y procurar a su vez un buen trato con los obreros era primordial para mantener la estabilidad y su prestigio en la sociedad de la época. Gazmuri relata como

Durante la época de oro de la primera mitad del siglo XX. Estaban los magnates, dueños de gigantescas compañías ferroviarias ( los Harriman y los Vanderbilt en EEUU., o John Thomas Norhten Chile)., los empleados de las estaciones : boleteros, cargadores, jefes de estación, mecánicos; los empleados que viajaban a bordo de los vagones ; maquinistas (de diversas clases en una respetada jerarquía), conductores, palanqueros, mozos, cocineros y barmen en los trenes de pasajeros. Pero también estaban los vagabundos, aventureros, transeúntes, vagos indigentes, todos viajando de “pavo”. Y no solo éstos, también había tahúres prostitutas, rateros. Todo un mundo que durante algunas épocas fue particularmente rico y numeroso, por ejemplo en la época de los estados unidos de la época de la gran depresión (p 13).

Por otro lado el Tren era percibido como una experiencia que invitaba al viaje, a descubrir tierras que antes parecían lejanas

e imposibles; atravesar desiertos, la cordillera, y llegar a otras ciudades era bastante difícil las distancias y los tiempos eran el doble o el triple que los actuales , un simple viaje en bus que hoy se hace en una hora y media sin inconvenientes, antes se realizaba a caballo y demoraba días , sumando todos los inconvenientes climáticos y de seguridad por tanto ser capaz de desplazarse y conocer paisajes mediante la ventanilla del ferrocarril significaba ampliar las posibilidades de conocer lo que parecía reservado solo para unos pocos, y más cuando la línea del ferrocarril longitudinal fue capaz de unificar a Chile de norte a sur en una sola vía, para hacer más reconfortantes estos viajes extensos se diseñaron vagones con cama incluso habían restaurantes en el interior de los vagones, sin embargo solo los que podían costear primera clase accedían a todos los beneficios; si se viajaba en segunda o en tercera había que soportar la oscuridad en los asientos ,algunos dormían en el suelo o en los portamaletas aún así para todos adquirió un valor simbólico relevante en la época .

El tren ha sido cantado por poetas como Neruda, Teiller y otros, en múltiples composiciones musicales, en innumerables relatos, y para varias generaciones de chilenos fue símbolo de aventura, lejanía, lluvia, bosques y vacaciones. La magia distinta si se viajaba en primera, con cama, segunda o tercera clase, comenzaba en la Estación Central. El Viajar a Concepción, Valdivia o Puerto Montt en un compartimiento- cama de marquetería y amoblado en felpa, según el gusto de la época de la década de 1920, era una experiencia inolvidable – yo diría marcadora- en la niñez juventud. (o.p)

### 3.3 Representación del Ferrocarril

En los inicios de la revolución industrial, con la llegada de la máquina a vapor y luego con la implementación del ferrocarril no se pensó en cómo este medio de transporte iba a trascender a su función económica para pasar a ser un medio de representación de modernidad y adquirir significados simbólicos de conectividad, viaje, progreso, espacio público, etc. y con ellos trascender hacia una cultura material que se vería reflejada en los diversos medios de representación que registraban los cambios que este elemento significó para el hombre. De esta manera se fue construyendo una personalidad del tren ligada por una parte al crecimiento económico y por otro al viaje, quedando registros de esta cultura material en juguetes, objetos decorativos, y gran cantidad de obras gráfi-



Bineleau, Le Chemin de Fer Paris-Rouen, de 1845



Claude Monet (1840-1926) La estación Saint-Lazare 1877 Óleo sobre lienzo Alt. 75; Anch. 104 cm. París, museo de Orsay Legado Gustave Caillebotte, 1894 © RMN-Grand Palais (Musée d'Orsay) / Hervé Lewandowski



Poster de la película de Edwin S. Porter "The Great Train Robbery" 1903, esta fue uno de los primeros cortos en narrar un historia consistente en donde los planos se percibieran como una historia secuencial y no cortado como se solía ver en películas de la época.

cas que alababan a este medio como un objeto de culto quedando registros de esta cultura material en juguetes, objetos decorativos y gran cantidad de obras gráficas que alababan este medio como un objeto de culto, este fervor por el medio luego sería reemplazado por el automóvil y su capacidad de individualizar el viaje, sin embargo a pesar de este desplazamiento aún siguió siendo referente para niños y adultos, siendo aún un medio de transporte relevante en donde ah cambiado su forma ,funcionamiento y con ello cambiando la manera de relacionarse con las personas.

Las artes gráficas en la época juegan un rol primordial para retratar los sucesos de la época, instalando una gráfica de la modernidad, la aparición de la fotografía luego hace que desde la pintura se innove en la representación de los objetos pasando a ser más relevante la interpretación del entorno más que la mera imitación que hasta entonces había sido utilizada. Esta nueva estética trasciende todas las artes que buscan retratar las sensaciones de los nuevos materiales y su interacción con el medio, pasando el ferrocarril a ser el escenario de grandes obras de todo tipo.

### 3.3.1 El Ferrocarril en la publicidad y artes visuales.

Las primeras representaciones del ferrocarril en un primer momento se debatirían entre la aceptación de la novedad y negación al cambio a este medio. Dibujos y grabados registran los primeros modelos de locomotoras y las primeras sensaciones de estos con el paisaje y las personas.

La estética que le predominaría sería la realista, hasta que a principios del siglo del siglo XX las vanguardias darían otra mirada a este medio. La publicidad ya instalada en estos años tomaría algunos principios estéticos de las artes para

dar a conocer los servicios en publicaciones del órgano oficial de propaganda y turismo de la empresa de los ferrocarriles del Estado(EFE), la revista *En viaje* que nace en 1933, sería la encargada de la difusión de este medio no solo desde el punto de vista del viaje, sino también de su historia anécdotas y datos técnicos propios del servicio y serviría como medio de comunicación para el viajero.

En el cine por otro lado al igual que el ferrocarril constituiría una forma de comunicación reflejo de una revolución industrial de los últimos siglos que cambiaría la forma de vivir y entender la vida en buena parte de la humanidad, que junto con la fotografía entregarían ampliarían el mundo material del recuerdo y la memoria gráfica. Los primeros en ver en el ferrocarril y el cine una estrecha relación fueron los hermanos Lumière, quienes inventaron el cinematógrafo en 1895 mostrarían por primera vez al público la imagen de un tren en movimiento, siendo una de las primeras imágenes de la industria del cine. El sonido del tren y el humo de la locomotora fue de tal realismo que las personas que la observaron, pensaron que era un tren verdadero que se acercaba amenazando de pasar sobre ellos. Más adelante el tren creció como escenario de acontecimientos de asaltos y otras aventuras que registraban esa sensación del viaje inserto en un paisaje, de la velocidad y el peligro.

En Chile los primeros filmes se logran ver en agosto de 1896, solo 8 meses después de la muestra de los Lumière en París. Luis Oddó Osorio fotógrafo de la ciudad de Iquique exhibe en 1897 *Llegada de un tren de pasajeros al interior a Iquique*, un film seguramente inspirado en *Llegada de un tren de los hermanos Lumiere*”De todas maneras, el tren con su velocidad y símbolo del modernismo imperante, era un objeto fuertemente atractivo para el cinematógrafo. Esta segunda

película de Oddó fue estrenada en el Salón de la Filarmónica el domingo 6 de junio” (Morales, M,[artículo en línea] disponible en <http://cinechile.cl> )

El cine juega a su vez con el uso del tren como espacio y como metáfora del viaje, donde las estaciones y los trenes pasan a ser elementos simbólicos en la vida de los personajes, despedidas, encuentros o la búsqueda de un viaje al interior con la ventana como protagonista del paisaje que pasa cuadro por cuadro frente a los personajes, mostrando el movimiento de las máquinas y del mundo fragmentado que se estaba configurando.

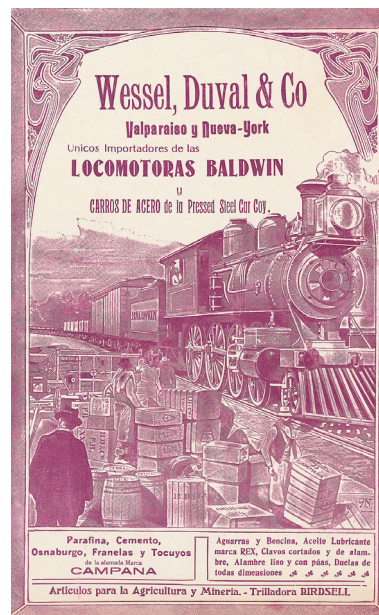
### **3.3.2 El ferrocarril en la Literatura.**

Los movimientos literarios de la época por su lado tomarían la estación y el ferrocarril como sinónimo de lucha obrera y por otro lado, en el tema literario del viaje se instala el tren reemplazando a las embarcaciones que hasta entonces habían sido sinónimo de desplazamiento y descubrimiento de nuevas latitudes. El tren ahora entra en este campo con la particularidad de acercar los paisajes más lejanos en una sola vía y crear historias de viajes donde la colectividad, la búsqueda interior y la reflexión se dan a partir de los rieles, donde el viaje se observa como un símbolo o metáfora del vida humana En Chile desde la aparición del ferrocarril, diversos historiadores y escritores se proponen registrar cada avance de este, construyendo relatos que dan cuenta de la implicancia del ferrocarril en cada estación, de la experiencia del viaje y su característica de ser detonante de la memoria. Los primeros escritos que se relaciona al ferrocarril son vistos desde una perspectiva de la literatura de viaje, cuyo valor reside en ser testimonio de una mentalidad y pensamiento de quien lo es-

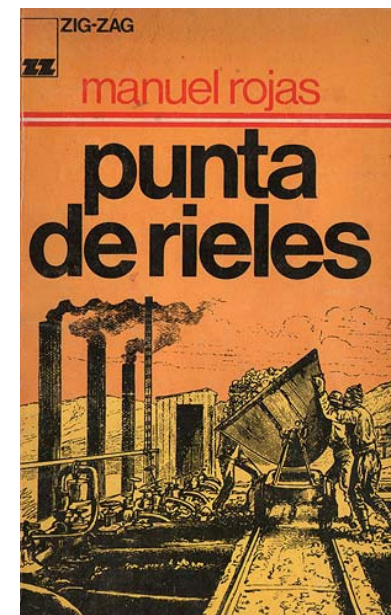
cribe, de una persona inserta en una sociedad y que hablaría por ende de su identidad nacional, y no tanto de su calidad informativa y descriptiva ya que puede caer en interpretaciones personales.

Varios de estos trabajos han contribuido, de modo poco consciente, al establecimiento de interpretaciones sociales acerca de la constitución de la nacionalidad, tal como puede apreciarse en trabajos fundantes en la literatura republicana, como son los casos de María Graham, Vicente Pérez Rosales o Benjamín Vicuña Mackenna, entre otros. El último de estos durante el período en el que ocupó el cargo de intendente de la capital (1872-1875), es también uno de los pocos autores chilenos que vinculó estrechamente el problema del viaje con el de la técnica que permite efectuar los desplazamientos. En efecto, con su libro *De Valparaíso a Santiago*, publicado en 1877, Vicuña Mackenna es pionero en hacer de un sistema de transporte, en este caso el ferrocarril, un objeto de literatura. Posteriormente, los relatos autobiográficos de Santiago Marín Vicuña también registran la experiencia del viaje y la relación establecida entre el sujeto que se moviliza y el objeto que permite su movilidad, tal como se aprecia en los viajes en automóvil retratados en su obra *Por los Estados Unidos*, de 1925, o en los viajes que efectúa en ferrocarril, difundidos a través de su libro *Viajando*, de 1927. (Booth, R. 11 de abril de 2013, *Revista Bifurcaciones*)

Con el tiempo diversos autores tomarían tren para narrar sus historias y poemas de viajes bajo la mirada paisajista y su influencia en la persona, o bajo la necesidad de una retrospectiva personal donde las estaciones se transforman en puntos de encuentro y socialización asociada a los recuerdos de trenes que parten o llegan, entre esos autores destacan obras de Manuel Rojas, Jorge Teiller, Pablo Neruda, Pablo de Rocka, entre otros.



Archivo de Revista Zig.Zag,(1906)Pontificia Universidad Católica de Chile. Fuente: memoriachilena.cl



Portada Novela Punta de Rieles de Manuel Rojas, Editorial Zig.Zag,(1982). Fuente: puertolibros.com

# 4 BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA

## 4.1 Reseña Biográfica

Prócer chileno, reconocido por ser un político e historiador, quien durante su vida luchó por las libertades cívicas y el progreso del país.

Nacido en Santiago, el 25 de agosto de 1831, fue hijo de Pedro Félix Vicuña y Carmen Mackenna, quienes eran parte de la elite nacional de la fecha. Realizó sus estudios en el Instituto Nacional y Universidad de Chile, graduándose de abogado en 1857 y ya habiendo incursionado en actividades políticas, a sus 19 años fue secretario de la Sociedad de la Igualdad, donde se preocupaba de ingresar a los artesanos dentro del proyecto político liberal; en el año 1851 se involucró directamente en la Guerra Civil, luchando contra el poder conservador, posteriormente tras intervenir en el levantamiento, conocido como Motín de Urriola, en el abril del mismo año, fue encarcelado, debiendo escapar y huir del país. A causa de su escape de tierras chilenas, se entrevistó a lo largo de su camino por México, Estados Unidos, Canadá, Inglaterra, Irlanda, Francia y Argentina con destacadas personas como Claudio Gay, Alexander Humboldt, Bartolomé Mitre y Domingo Faustino Sarmiento, estos últimos argentinos intelectuales y políticos. Experiencias que se presentan en su obra literaria “Diario de tres años de viajes”.

Su regreso a Chile, fue durante el año 1855 a causa de la Ley de Amnistía, realizando nuevamente acciones políticas y manifestaciones públicas junto a los liberales en contra del gobierno de Manuel Montt, siendo arrestado nuevamente en 1858 y desterrado un año a Inglaterra; lugar en donde recopiló archivos documentales que utilizó para crear sus diversas obras, como El Ostracismo de los Carreras, Memoria sobre el sistema penitenciario en general y su mejor aplicación en Chile, El Ostracismo de O`higgins, fundó el periódico “La

Asamblea Constituyente”, fundó también la Voz de América (primer órgano de propaganda en favor de la unión del mundo publicado en el continente, escribió diversas columnas a los revolucionarios y patriotas cubanos y filipinos, para hacer campaña a favor de la independencia de aquellos países; realizó la obra Diez meses de misión en los Estados Unidos, escribió las tareas de la Sociedad de Unión Americana (bases y estatutos) contenidas en dos capítulos: Colección de Ensayos y Documentos relativos a la Unión y Confederación de los Pueblos Hispano – Americano, 1862 – 1867; Durante 1868 y 69 publicó la Historia de Santiago y la Historia de Valparaíso, posteriormente entre 1870 y 71 al viajar por Europa, envió una serie de correspondencias acerca de la guerra franco-prusiana que fueron reproducidas por el continente latinoamericano, siguiendo con su carrera periodística durante 1876, escribió dos o tres artículos diarios para El Mercurio de Valparaíso, El Ferrocarril y diarios de provincias; creó el diario El Nuevo Ferrocarril, una vez acabada la guerra del Pacífico, y se dedicó a hacer colaboraciones a éste. Además pronunció innumerables discursos, durante su periodo como diputado generó una serie de proyectos de ley, escribió centenares de artículos y mantenía una correspondencia constante con jefes del Ejército y de la Armada, ya sea con oficiales como con soldados que requerían de su consejería. Entre otras tantas redacciones.

Don Benjamín Vicuña Mackenna además de redactar sus experiencias políticas, sociales, personales en Chile como en el extranjero, colaboró con el desarrollo social y urbano del país, realizando en su calidad de presidente de la Municipalidad de Santiago en 1872, inició las obras de transformación de la capital, a la cual convirtió de aldea semi colonial a la más moderna capital sudamericana; hizo del Santa Lucía el más

bello paseo de Chile, arregló el Parque Cousiño, abrió calles, plazas y avenidas, entre ellas Avenida Matta, levantó el Mercado, reconstruyó el Teatro Municipal, dotó de agua potable a la ciudad, inicio los estudios de canalización definitiva del Mapocho. Creó escuelas públicas municipales en todos los pueblos y aldeas. Acciones que lo llevaron a ser candidato de la República, siendo un candidato con un evidente carácter nacional, se agrupó a su lado el pueblo de Chile, la clase media en masa y la antigua aristocracia; sin embargo no logró llegar al cargo al que postulaba. Siguiendo entonces con su labor de diputado, donde estuvo por varios periodos, donde su interés se hallaba en favorecer los intereses de las provincias y procurar una adecuada descentralización administrativa. Su interés por lo social se hizo notar durante la Guerra del Pacífico, donde fundó La Protectora, sociedad encargada de asistir a la viudas, huérfanos y a los deudos de los que caían en combate. Después de la guerra continuó con actividades en el Senado, casi hasta la víspera de su fallecimiento, nunca dejando de lado sus redacciones. Su fallecimiento fue en Enero de 1886, a la edad de cincuenta y cuatro años.

## 4.2 Obra literaria

La obra literaria de Benjamín Vicuña Mackenna abarcaría una diversidad de temas, desde biografías a personajes históricos hasta descripciones de ciudades y acontecimientos bélicos, siendo su fuerte la historiografía. Su obra llega a contar con 192 libros y 1508 publicaciones en periódicos, entre las que figuran artículos, cartas y notas (Gazmuri, 2006: p. 134).

Como periodista fundo y participo de tres diarios de la época,

(El Liberal, la voz de América y El nuevo Ferrocarril) siendo colaborador permanente del Mercurio de Valparaíso escribió 823 artículos entre 1852 y 1885. En ese mismo período publicó 238 artículos en El Ferrocarril (1856-1885), 25 colaboraciones en El Mensajero de la Agricultura (1856-1857) y 38 títulos para La Nación de Valparaíso (1881). (Museo Benjamín Vicuña)

En cada viaje que se planteaba lograra obtener siempre la información de parte de los lugareños dada “La curiosidad vibrante e inextinguible de su espíritu, fue recogiendo en todas partes las tradición histórica; conversaba con los actores, indagaba antecedentes; se informaba de los hechos menudos

¡Oh cerebro prodigioso donde las ideas no hacían distinción de conocimientos para prodigarse siempre fecundas, siempre amenas y regeneradoras! Así narraba con exquisito gusto y sabroso estilo sus viajes y aventuras el grande hombre, como trataba arduos problemas sociales de alta trascendencia política. (El mercurio, 7 de abril de 1886)

## 4.3 La forma del relato

La obra literaria de este prócer principalmente tiene que ver con su visión historiográfica del país aportando con sus redacciones a resguardar la historia de los lugares y situaciones descritas por su pluma, que iban desde experiencias personales, sociales y políticas, dando cuenta de la realidad chilena del entonces, además cabe señalar su gran interés en el beneficio de Chile y de su pueblo, lo cual se evidencia en las obras realizadas durante sus cargos públicos.

El escenario de sus obras abarcan el paisaje nacional y sus significados, en ciudades como Santiago, Valparaíso y Viña

del Mar, siendo esta última a la cual dedico largos años de su vida investigando y registrando su historia, el centro de su relato es lo urbano, es decir se preocupa de la configuración de estas ciudades y de aquello que las hace características desde el cotidiano y la relación de las personas con esa ciudad.

Su escritura era narrativa, descriptiva, ensayística, subjetiva y positivista. Acopiando y clasificando los numerosos documentos, escribía de dos a tres libros a la par, ayudado por varios secretarios que le anotaban sus dictados. Escribió para personas comunes y corrientes, con un lenguaje sencillo y directo, “su talento de ‘literato’ amenizaba sus narraciones” (Vicuña, Manuel, 2009: 16).

Por su parte, las obras de Benjamín Vicuña Mackenna denotan el surgimiento de la interpretación y el rol de la subjetividad, hasta entonces vedados por el positivismo, destacándose por tener un estilo entretenido y vehemente. En esta línea, abordó una gran variedad de temas como la historia política, urbana, empresarial, de la salud, de las costumbres y del clima, por nombrar algunos.

Con todo, la historiografía de Barros Arana, Vicuña Mackenna y los hermanos Amunátegui ha sido considerada liberal por la perspectiva que entrega del pasado nacional y la elección, tanto temática como documental, de sus investigaciones. (Memoria Chilena)



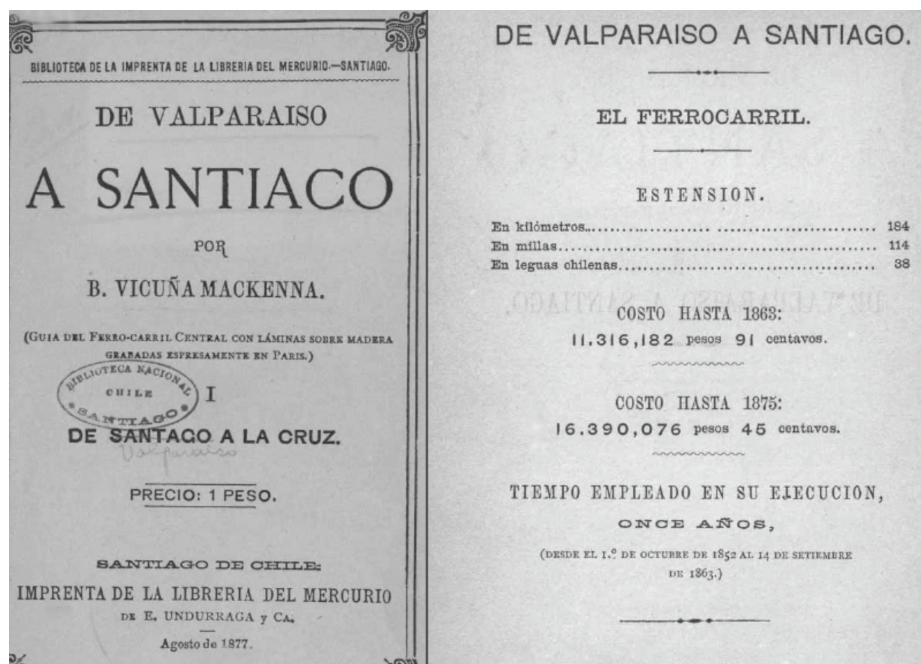
Casa Fotográfica Garreaud. Benjamín Vicuña Mackenna. Intendente. s/f. 16.50 x 11.00 cm. En depósito. N° de inventario 0129 (anverso). Imagen digital de Romina Moncada.

## 4.4 Valor de la obra “ De Valparaíso a Santiago” de 1877

Esta obra la realiza Benjamín Vicuña Mackenna en 1877 , tras haber finalizado el tramo que conectaba Santiago con Valparaíso, cabe destacar que posterior a esta obra se agregaron nuevas estaciones .

El autor se propone con este libro acercar los lugares del ferrocarril a aquellos que se suben por primera vez a él y desean conocer más de esos lugares. Por ende lo plantea como una guía del viajero con apuntes y anotaciones de cada lugar, su lenguaje particular y su visión historiográfica hace que hoy sea una obra interesante de difundir a pesar de que presenta largos pasajes des-

criptivos con una narrativa histórica cronológica , sin embargo hay momentos donde contextualiza el ferrocarril más allá del hecho cronológico histórico al rescatar relatos locales y anécdotas de viaje vinculadas al ferrocarril agregando a su visión de historiador una riqueza narrativa, que si bien es criticada como subjetiva es capaz de sumergir al lector como espectador del momento histórico vivido.



668 PÁGINAS

### 16 ESTACIONES

Tomo I

- En la estación de Valparaíso ( 14 historias)
- Viña del Mar ( 31 historias)
- El Salto ( 13 historias)
- Quilpué (11 historias)
- Peña Blanca ( 12 historias)
- Limache ( 16 historias )
- Quillota (43 historias)

Tomo II

- La Cruz ( 1 historia) +La Calera ( 15 historias)
- Ocoa ( 7 historias)
- La Estación de Llay-Llay ( 45 relatos)
- Montenegro (14 historias)
- Tiltil ( 6 relatos)
- Polpaico ( 1 relato extenso aborda los temas )
- Colina (20 relatos)
- Quilicura ( 17 relatos)
- Renca. (7 relatos)

# 5 EL LIBRO Y LA ILUSTRACIÓN, ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.

## 5.1 Libro ilustrado y libro álbum

La ilustración como elemento comunicacional se puede decir que aparece con los primeros intentos del hombre de registrar mediante códigos iconográficos (jeroglíficos) los elementos cotidianos de su contexto creando de manera casi accidental un lenguaje visual narrativo y descriptivo que constituye los primeros registros del quehacer humano.

En todo el mundo, desde África hasta América del Norte, pasando por las islas de Nueva Zelanda, los pueblos prehistóricos han dejado numerosos petroglifos, símbolos o figuras sencillas grabados sobre roca por descascarillado o percusión. Muchos de los petroglifos son pictogramas y algunos pueden ser ideogramas, es decir, símbolos que representan ideas o conceptos (Meggs,P.& Purvi, A. 2009p.4)

El desarrollo de estos signos llevo a constituir la escritura de los pueblos y su sello cultural. Estos serían los primeros signos gráficos comunicacionales de la historia. EL posterior desarrollo de la escritura a partir del manejo del papel nacería a partir de interpretación de signos dibujados que luego constituirán, letras y palabras con determinados significados, la escritura en el fondo se apropia de las formas, las simplifica y les asigna nuevos valores en un acto de resignificación consiente del lenguaje. Junto al desarrollo del papel que llevaría a experimentar en nuevos formatos serían los precedentes al libro que nacería en el siglo I y II finalizando su elaboración en la Edad Media de la mano de la imprenta y que llevaría al desarrollo del libro ilustrado.

Los primeros elementos ornamentales que “iluminan” el relato como el uso de las capitales que dan inicio a los relatos o

las imágenes icónicas religiosas que nacen bajo una función comunicacional y educativa, ya que estas imágenes era su única fuente de acceso al conocimiento y a su vez les enseñaba sobre la doctrina religiosa. José Rosero (2010) señala que aquellas son las primeras imágenes conceptualmente sólidas, que entendían al espectador como el primer lector, en donde se le permite un espacio interpretativo. A partir de entonces se amplían las posibilidades del libro y la imagen contenida en él surgiendo diferentes tipos de libros donde la ilustración constituye un elemento de apoyo del conocimiento que al igual que los primeros jeroglíficos viene a ser testimonio de un momento.

Pero, sin lugar a dudas, tras este período, y coincidiendo con el asalto al poder de la burguesía, hay otro momento álgido, durante el XIX, en el que a la ilustración le compete la tarea de fijar para todo el mundo cuál es la imagen de la llamada realidad real y cuál la de lo que los modernos llaman realidad ficcional. Es un tópico, pero todo el mundo lo reconoce: el XIX fue el siglo de la ilustración gráfica (Hernández,F. , Ballester,A. & Castro,C. ,2003, p.10)

El libro ilustrado se consolida como elemento contenedor de imágenes que “ilustran” el texto, donde la imagen adquiere una función comunicativa de apoyo y realce del relato escrito, se trata entonces de una obra en donde participan dos actores un artista y un autor como diría Matisse citado Anton “El ilustrador siempre ejercerá de simple acompañamiento, como un segundo violín en una orquesta”. A pesar de esa categorización existen libro donde la imagen no es mero complemento del texto sino que pasa a ser

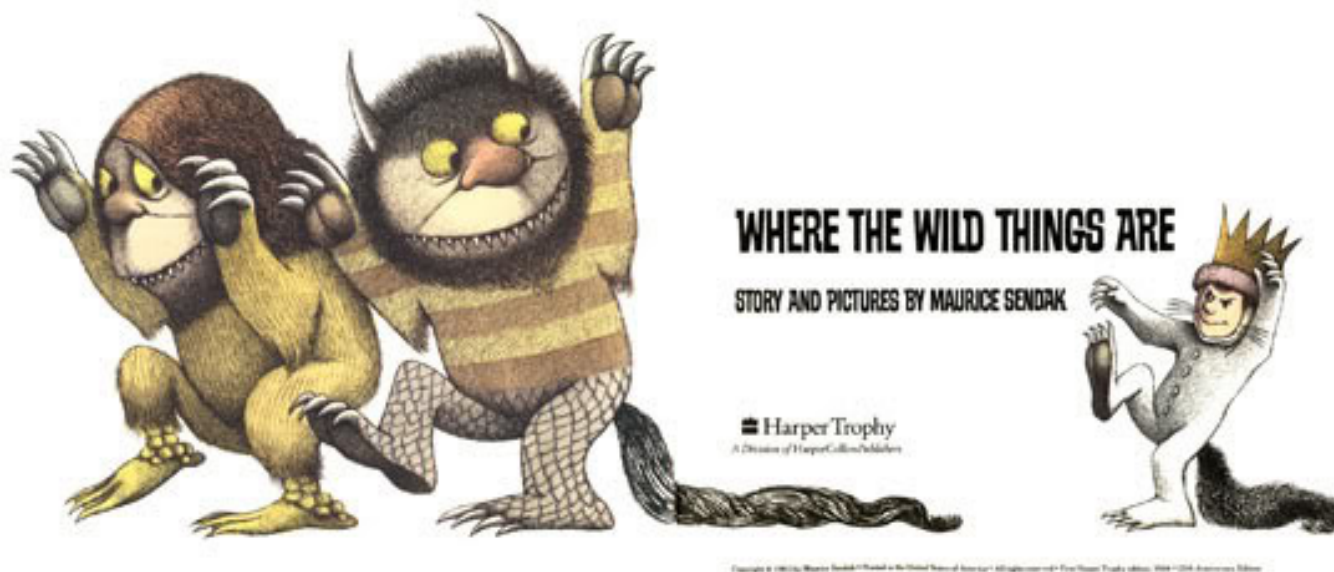
protagonista de la narración y la palabra la bajada que guía la imaginación pero dejando toda la interpretación en la imagen. Este fenómeno editorial cobraría fuerza a mediados del siglo XIX, en plena época de vanguardias donde la reinterpretación de la imagen como representación es fundamental.

## 5.2 El libro Como Objeto

El libro como tal ha sido desde sus comienzos un objeto comunicacional presente en la cultura, Rodríguez, en su seminario profesional de 1974 afirma que “aparte del lenguaje, el libro es el más antiguo medio de comunicación transporta-

ble y permanente que ha permitido la conservación y difusión de la cultura” (p.15), esto le otorga tres características fundamentales que son: la tradición, la manuabilidad y su carácter de permanencia.

Dichas características han sido las razones fundamentales que han permitido que el libro siga teniendo presencia en la cultura actual, sobre todo la que concierne a la manipulación del libro como señala Rodríguez es la propiedad más inherente de este soporte, que por medio de la interacción del lector con las propiedades visuales, táctiles e incluso olfativas del material en la secuencia del hojear, permite una relación que otras formas de conservación y exposición de contenidos. La aparición de los medios digitales hace que libro



se vuelva a sus principios fundamentales y experimente con nuevas materialidades y formatos en la búsqueda de nuevos lectores transformando al libro en un objeto en sí mismo. Sol Díaz (2007) señala como la interacción con el lector, que va desde la manipulación y la observación, lo transforman en un elemento único que permite coleccionarlo y manipularlo de diversas maneras de acuerdo a los formatos que propone el autor y enfoque que decide darle en relación al público al que va dirigido, adquiriendo un código propio que le caracteriza y que enfatiza como puede ser el uso de la ilustración o el mismo texto. El libro se transforma en un juguete que ofrece diversión y estimula la imaginación.

Así la experiencia de la lectura mediante el libro se convierte en una instancia única que los medios digitales no han podido suplantar, la materialidad del libro hace que se perciba una lectura como un todo a diferencia de la lectura en la pantalla que entrega la sensación de lectura fragmentaria.

### **Libro Objeto**

El libro objeto a diferencia del libro visto como difiere en que este último se limita al uso del libro como elemento que pierde toda su característica de libro y que muchas veces no es posible manipular y se trabaja desde la tridimensionalidad del libro

Aquí se habla más del objeto escultural que recoge las características físicas o conceptuales del libro que de un libro a priori. La forma del libro se utiliza porque sirve para el propósito del artista, pero se encuentra sublimada a través de otro lenguaje. Al perder sus características físicas y formales, el libro pierde su especificidad libresco en favor del estado de objeto de arte, en el sentido tradicional del término. (Jamenson, I. 2012).

## **5.3 El libro de artista**

El libro artista o de autor nace en el siglo XX, al entender al libro como un objeto producto de un proceso en donde cada una de sus partes, encuadernación, contenido, impresión tradicional y confección manual le otorgan el valor de obra de arte, pero sus precedentes en cuanto a relación con el artista los tienen desde el comienzo del libro cuando se recurría al artista para embellecer los libros, función que después

[...] aspira a servir de pensamiento plástico al artista-autor rechazando las funciones exteriores (decorativas, ilustrativas, documental...) que antes le impusieron. La creación del libro artista se convierte en una práctica autónoma artística en sí como lo es la pintura o la escultura. (Jamenson, I. 2012).

Varios autores definen el libro artista bajo su sistema de producción, materialidad, tamaño o percepción sensorial. Otros los abordan desde las posibilidades de lectura y circulación, coincidiendo en definir el libro artista en función de quien lo realiza, siendo este un artista plástico, que se apropia del soporte tradicional del libro para expresar una visión concreta, es decir esta categoría de libros se encuentran en medio trayecto del libro común, debatiéndose entre lo literario y lo artístico siendo esta la característica que define sus tipologías. (Anton, 2004)

El artista plástico toma el elemento del libro como un lienzo en blanco, con características de libro, es decir una obra manipulable y transportable Ulises Carrión (1980) citado por Beccaria, et al, define esta situación al hablarnos de que el lenguaje escrito es una secuencia de signos distribuidos en el espacio, la lectura de ellos ocurre en el tiempo. El libro es

una secuencia espacio-temporal. Los libros existieron originalmente como contenedores de textos (literarios). Pero los libros, siendo realidades autónomas, pueden contener cualquier lenguaje (escrito), no sólo el lenguaje literario, sino cualquier otro sistema de signos.

En el fondo el artista parte de un elemento tradicional con sus características propias para desarmarlo y resignificarlo invitando en cada obra al descubrimiento de un nuevo funcionamiento a partir de los modos de lectura que se plantea, haciendo uso de la palabra como una imagen para transmitir un mensaje que se relaciona con la totalidad de la obra al ser usado como elemento expresivo. ( Beccaria ,et al)

Así mismo señalan que el libro comunica de manera directa al manipularlo a través de su superficie, textura, materiales que hablan del fin con el cual ha sido creado. Anton (1995) habla sobre como la lectura define la obra:

Esta suele ser participativa y lúdica, como expresión del arte conceptual, el LA suele no ser un artefacto completo en sí mismo, sino que apela a que el espectador se convierta también en actor partícipe de la obra, adquiriendo un rol de gran importancia y al permitírsele “el juego con el tiempo, al poder pasar sus páginas, retroceder, desplegarlas y leer un discurso plástico en secuencias espacio-temporales.

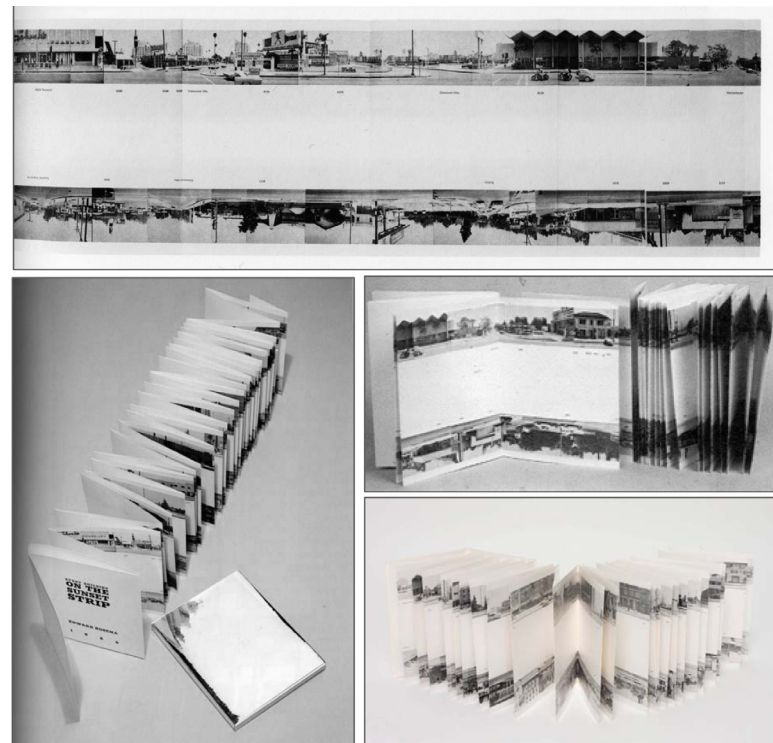
### 5.3.1 Tipologías de libro Artista

Hubert & Hubert (2007) realizan una clasificación de tipos de libros basadas principalmente en la forma de lectura que propone el libro Artista que podría describirse del siguiente modo:

1 LIBRO MULTIPLE impreso en papel ordinario, imágenes

en blanco y negro y un tema menor, ej Ed Ruscha con 26 Estaciones de Gasolina (1962), inaugura la ilimitada “múltiple”, un género aparentemente carece de pretensiones literarias o gráficas.

2 En el otro extremo del espectro, un tipo diferente de libro de artista evoca de nuevo a la tradicional “livre de peintre, ‘un artículo de lujo con gráficos originales entregados por un pintor o escultor a un texto elegante. Tampoco importa si el artista ha leído lo que supuestamente lo ilustra (ej. Ilustración del Ulises de Joyce por Matisse)



Edward Ruscha, *Twenty-six Gasoline Stations* (1962). Fuente: isabellarivers.wordpress.com

3 libros para niños han ejercido una influencia en la estructuración de los libros de artistas, muchos de los cuales hacen un uso considerable de pop-ups, cortes y pliegues de acordeón. Aunque estos procedimientos tienen un propósito práctico para atraer la atención de los niños, recordándoles de juguetes y juegos, con una finalidad estética expresiva en el libro de artista y, además, la fuerza de los adultos a la pregunta de su propio enfoque a la lectura. En lugar de ajustarse a los formatos tradicionales, los libros de artistas tienden más a imponer sus propias reglas espaciales. Provocando una inestabilidad en el ambiente del lector Pliegues de acordeón y, en menor medida, pop-ups aparecen en un gran número de libros artistas.(ej: Scott Mc Carteny Paul Johnson

4 Originalmente utilizado para los libros de ejercicios y manuales de negocio, la encuadernación en espiral ha atraído a un número de artistas. Esta técnica económica, pero eficaz

ofrece muchas ventajas. Por ejemplo, se permite que las páginas se sigan viendo perfectamente planas y posibilita el despliegue en diferentes direcciones. Ej. Horacio Beccaría

5 Los flip-libros (libros incontrolables) son volúmenes encuadernados de tal forma que se niegan a permanecer abiertos y, por tanto, proporcionar el contrario genérico de libros de espiral. Marcel Broodthaers y Juan Carlos Romero

6 Un tipo muy diferente de artefacto posmoderno, parece derivar de la imitación de palimpsestos, también llamado libro parásito o libro intervenido. El concepto consiste en tomar un libro existente y el tratamiento de tal manera que se convierta en algo muy diferente y cumple una función que tiene muy poco en común con el original. Después de borrar partes de un texto existente, ilustrado o no, los sucedáneos artista nuevas palabras e imágenes. (ej proyecto de Science and the Artist´s Book del SmithsonianInstitute de Washintong EE.UU.(p.24)

# 6 CONCLUSIONES

## 6.1 Ferrocarril, conectividad, progreso y viaje

En los primeros capítulos se mira al ferrocarril como objeto de diseño inmerso en un contexto y el impacto generado desde su aparición. De esto se desprende una clasificación del ferrocarril a modo de categorización de la información que permite una lectura de los principales conceptos implícitos en el ferrocarril y que se mantienen presentes en la memoria colectiva de los pueblos en donde se instaló una estación y que nos llevan a hablar del patrimonio ferroviario de carácter industrial.

Como medio de transporte, ligado en sus inicios solo a la industria y la creciente necesidad del ser humano de acelerar los procesos en una época de diversos descubrimientos, nuevos materiales y energías, fue capaz de delimitar y unificar el territorio. La ampliación de fronteras mediante esta red comunicacional significa para sus habitantes conocer y aventurarse por primera vez hacia nuevos paisajes, instalando el viaje como medio de distracción y una nueva industria por descubrir.

El nuevo medio de transporte permitió acelerar el crecimiento acercando ciudades productivas, esta capacidad de acercamiento fue aprovechada a su vez para transformarlo en un medio de transporte urbano que modificaría las ciudades y reemplazaría a los medios de transporte existentes. Siendo capaz de “generar desarrollos territoriales, sociales, económicos y culturales y al mismo tiempo construir la existencia de un paisaje cargado de diversos sentidos por el hombre. (Seidedos, 2007, p. 162).

Esta dualidad en su funcionalidad resulta esencial para comprender los nuevos paradigmas que se desarrollaron a partir de su masificación, que convirtieron al ferrocarril en un medio de transporte que estructura el paisaje mediante sus rieles, permitiendo la conectividad que ampliaría las fronteras hacia el viaje y el progreso “pues era la primera invención técnica que afectaba a todos los habitantes de los países en que se construyó lo que efectivamente significaba una parte importante del planeta”. (Alliende, 2001, p.6).

Por tanto una primera clasificación del ferrocarril se da en esta dualidad entre la industria y el viaje en donde existen dos imaginarios claros relacionados al mismo objeto, en esta distinción los actores involucrados en el uso del ferrocarril se dividen en pasajeros, trabajadores del ferrocarril e industria: por una parte estaría el tren de mercancías y por otro lado el tren suburbano, regional, metropolitano e internacional, siendo en ambas instancias sinónimo de conectividad y crecimiento. De esta manera se construye una imagen en torno al ferrocarril dada por estos actores que constituye su memoria gráfica presente en la ciudades, los primeros serían capaces de condicionar los territorios y de construir barrios en torno al ferrocarril reactivando las ciudades; los pasajeros por otro lado construirían su imaginario entorno al viaje la recreación, la aventura, el paseo, festividad, el trabajo, etc ambos desde el cotidiano cimentarán a su vez una memoria inmaterial en base a las experiencias, siendo estas partes del patrimonio cultural inmaterial de cada ciudad en donde el ferrocarril dejó una estación. El tercer actor dado por la industria y sus empresas construirían su imaginario en torno a la logística

detrás de la gran obra,

De análisis histórico se desprende a su vez que Chile instala el ferrocarril en un momento en que se hacia necesario afirmar la estabilidad e un territorio nuevo , siendo esta gran obra un símbolo que de afirmación de la soberanía, y que al igual que en el resto del mundo se transformo en un elemento cultural del paisaje.

Así se llega a la Obra de Benjamín Vicuña Mackenna, político relevante de la política nacional quien a demás fue un escritor que preocupado de preservar las memoria reciente del país o se propone a investigar y dejar los testimonios escrito de ellas. Esto nos lleva a ver al libro como un elemento reflejo de un contexto capaz de adaptase y desarrollar nuevas maneras de relacionarse con el lector mediante el uso de los principios formales del arte.

Toda esta revisión entonces nos sirve para ver por un lado como un objeto como el ferrocarril adquiere su valor cultural y como esto se plasma en diferentes medios de la cultura material ,entre ellos la literatura que desde sus inicios como lenguaje estuvo vinculado a las imágenes para potenciar sus mensajes , por ello el acercamiento hacia el libro y sus medios para definir las posibilidades en que se puede traducir la obra de Benjamín Vicuña Mackenna.

Que es lo que aborda la segunda parte de los contenidos bibliográficos donde se muestra la versatilidad de este formato y como la imagen vista como elemento ilustrativo se adapta y

OPORTUNIDAD DISEÑO

Guía del viajero  
"DE VALPARAÍSO"

**PATRIMONIO CULTURAL**  
Reflejo de la identidad Chilena

En el ámbito

**PATRIMONIO INDUSTRIAL**

**MATERIAL**

Vestigios Industriales  
Maestranzas  
Bodegas  
Vagones  
Locomotoras  
Estaciones

Cultura Gráfica Ferroviaria  
Revistas  
Carteles  
Boleterias  
Carteles,anuncios  
Fotografías  
Ediciones Históricas  
ilustraciones

**INMATERIAL**

Testimonios  
Relatos  
Tradiciones

# IV PROYECTO

---

# 1 CONCEPTUALIZACIÓN

## FERROCARRIL

Parte importante de la historia ,eje de cambio cultural

VENTANA DE UN PAISAJE E HISTORIA INDUSTRIAL

BENEFICIO RELACIÓN TIEMPO DESPLAZAMIENTO

INDUSTRIA

Tren de mercancías

PASAJEROS

Tren suburbano y regional

Tren metropolitano

CONECTIVIDAD , VIAJE Y DESARROLLO

CONSTRUIDO Y ENTENDIDO COMO MEDIO DE TRANSPORTE ESTATAL DE RELEVANCIA ECONÓMICA, SOCIAL Y CULTURAL



# 1 CONCEPTUALIZACIÓN

Locomotoras +Vagones (tren)  
Rieles ( Carril)

**FERROCARRIL**

como elemento cultural  
del paisaje

**Estaciones**  
Factor de  
urbanización  
del país

acercamiento personas  
conocimiento ciudades  
más empleos  
aumento población..,

Eje de cambio  
cultural siglo XIX

patrimonial

**Relevancia**

Política  
Económica  
Social  
Cultural

**Tramado  
Ferroviario**  
red longitudinal

valor simbólico de viaje,  
progreso y conectividad.

**PROPUESTA CONCEPTUAL**

**Resignificar** el ferrocarril como  
**elemento cultural del paisaje**  
mediante la **conectividad gráfica del  
relato** a partir de la obra de Benjamín  
Vicuña Mackenna de 1877 “De Valparaíso  
a Santiago”

# 2 PRESENTACIÓN PROYECTO

## 2.1 Tema del Proyecto

Patrimonio Cultural relacionado a la industrial del ferrocarril en Chile con énfasis en la región de Valparaíso

## 2.2 Fundamentos

La presencia del ferrocarril marco a toda una sociedad al permitir el intercambio entre los distintos pueblos configurando trazados urbanos y a su vez estructurando el paisaje cambiando el paradigma de la proximidad y el viaje en todo el mundo. En Con el decaimiento de la industria ferroviaria y su posterior desmantelación en 1986, Chile pondría fin su principal vía longitudinal de conectividad del país con una data de 123 años; con ello la historia ligada a la cotidianidad del quehacer ferroviario dejó de ser relevante derivando en el tiempo en un desconocimiento de la población sobre la memoria ferroviaria ligada al patrimonio gráfico, literario e industrial. Una de las obras literarias que relata parte del este quehacer ferroviario que nace a partir de la consolidación de la industria en las estaciones, bodegas, talleres y ciudades es la guía del viajero escrita en 1877 “de Valparaíso a Santiago” en ella el autor contextualiza al viajero sobre los nuevos lugares que le esperan al bajarse en cada estación.

Hoy, muchas de esas estaciones que en el pasado fueron símbolo de progreso se encuentran desprotegidas y otras a pesar de ser monumentos se encuentran en estado de abandono. Un ejemplo de esto es lo que sucede con la ex Maestranza Barón, viéndose amenazados por diversos proyectos de inversión privada que muchas veces no consideran la morfología de la ciudad, ni la opinión de sus habitantes, lo cual termina por afectar la vida cotidiana, la convivencia colectiva y la integración social en el fondo “se vende parte de la ciudad y se abandona el resto” (Borja y Castells, citado por Segovia, Jordán, 2005, p 25), lo que se traduce a futuro en la pérdida de identidad “original”.

Frente a esto es que sea necesario volver a significar estos espacios y su historia e involucrar a todos los actores involucrados tal como señala Rojas (citado por Segovia, Jordán, 2005)

“la preservación del patrimonio urbano es sostenible cuando simultáneamente se involucran en el proceso todos los actores sociales “tomando para ello la literatura como medio de resignificación de la memoria colectiva para generar un sentido para las comunidades sobre el significado de los hitos presentes en su entorno.

## 2.3 Nombre del Proyecto

“Ramales” historias en movimiento como nombre de difusión nace a partir de contar aquellos relatos adyacente a las vías y que concierne a la ciudad en donde pasa cada estación del tramo y se relacionan con el tren. Con el nombre Ramales también se pretende ampliar el proyecto en una segunda etapa que permita reamar la ruta de Benjamín Vicuña en la actualidad en la búsqueda de paralelismo entre la historia y el contexto actual.

## 2.4 Objetivos del Proyecto

### OBJETIVO GENERAL

Resignificar el ferrocarril como elemento cultural que conecta el paisaje

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Contribuir en la difusión de la literatura histórica centrada en el ferrocarril mediante un lenguaje editorial ilustrativo.

Dar a conocer hitos urbanos de las estaciones principales del tramo Valparaíso-Santiago mediante intervenciones gráficas que generen un vínculo entre la historia y la ciudad actual.

Contextualizar la industria del ferrocarril en Chile con énfasis en la región de Valparaíso mediante interpretación gráfica de los relatos de Benjamín Vicuña Mackenna.

## 2.5 Actores / Perfil de Usuario

El proyecto busca resignificar el ferrocarril mediante los relatos de Benjamín Vicuña Mackenna que relatan los inicios de su historia en Chile y que posee más de 130 años . Su lenguaje narrativo permite un acercamiento histórico que involucra al lector y a su vez entrega elementos narrativos que permiten contextualizar la industria mediante la interpretación gráfica del relato que junto al despliegue de sus páginas permiten conseguir una lectura renovada de un texto histórico. Por ellos es que esta dirigido a personas que de que tengan interés en la historia del ferrocarril desde la mirada de un político e historiador chileno , o bien so personas que disfrutan de la lectura de textos que reinterpretan la historia mediante la gráfica o bien presentan interés en conocer más sobre la historia de las ciudades del tramo de Valparaíso a Santiago . El público objetivo entonces corresponde a personas adultas de que por ámbitos de estudio , profesión o actividad tienen un acercamiento al mundo literario , ilustrativo y nuevas forma editoriales y se encuentran en la búsqueda de expresiones novedosas en esas áreas.

## 2.5 Resumen Proyecto

El proyecto se centra en el relato ferroviario para resignificar el pasado histórico del ferrocarril como elemento de urbanización del país, entendiendo que la construcción de este medio de transporte se da en el contexto de la revolución industrial de mediados de 1800, siglo en donde se genera el paso de la manufactura a la industrialización, lo que se traduce en un cambio cultural que permite entre otras cosas acercar el viaje a toda la población, lo que lleva al ferrocarril a convertirse en un elemento cultural del paisaje.

El proyecto está orientado a la contextualización de la industria del ferrocarril en Chile con énfasis en la región de Valparaíso, dando cuenta de cómo este medio estructura el paisaje del país no solo por su característica de medio de transporte sino también gracias a la fuerza obrera ferroviaria que permanece en cada lugar en donde se instala una estación y cuya presencia es más notoria en aquellas estaciones que fueron punta de rieles.

Se busca revivir en la comunidad local la memoria colectiva asociada a las estaciones, el ferrocarril y sus hitos relevantes vinculando al habitante con el entorno ferroviario presente en cada ciudad en que fue punta de rieles. El proyecto se visualiza en microrelatos adaptados de la obra del historiador y político chileno Benjamín Vicuña Mackenna, “De Valparaíso a Santiago” (1877) en donde relata detalladamente cada uno de los hitos presentes en las estaciones del tramo; con el propósito de generar una guía para el viajero que permitía conocer las características del destino al que se dirigían. La comunicación del proyecto toma la reconstitución de codi-

gos gráficos de los principales medios de difusión de la red ferroviaria. Para contextualizar, dar a conocer los personajes de las estaciones y trenes que estuvieron detrás de la construcción transporte más relevantes para el país en el siglo XIX.

## 2.6 Oportunidad

### OPORTUNIDAD DISEÑO



Guía del viajero  
Benjamín Vicuña  
Mackenna

### Observaciones de la oportunidad

Relatos sobre los inicios del ferrocarril que muestran los cambios históricos de época.

Obra de patrimonio común de escasa difusión dado el relato “subjetivo” de la historia

Recientemente ha habido un auge en la industria editorial de libros con contenidos históricos ilustrados

# 3 SISTEMA PRODUCTO



## Producto

El producto consiste en una compilación de dos tomos que contienen relatos urbanos ilustrados obtenidos de la obra de Benjamín Vicuña Mackenna de Valparaíso a Santiago de 1877

Los relatos son reseñas se estilo narrativo que aportan elementos ilustrativos a cada relato para así lograr una interpretación gráfica de este

Para este relato hay que discriminar que cosas se quedan y cuales no...¿ Que se mantiene? La estructura de estaciones, lenguaje narrativo del autor en primera persona. ¿ Que se queda afuera? Pasajes descriptivos con narrativa histórica cronológica.

En cuanto a los relatos que aportan elementos narrativos, estos son relativos al ferrocarril, sus personajes, e historias locales.

## Comunicación

La obra se materializa en un formato bitácora acordeón , se busca continuidad al relato y libre de decisión de comienzo. La forma del relato se da a partir de publicaciones y elementos ferroviarios, rescatando la paleta de colores extraída desde portadas de revista en viaje .

La tipografía utilizada corresponde a

myra 4 caps para los títulos relatos

Georgia otorga legibilidad a los textos

expresiva que busca el movimiento desde el trazo hecho a mano para los de títulos estaciones

## Servicio

El servicio consiste en intervenciones gráficas que buscan entregar información sobre los hitos de del ferrocarril mediante paneles informativos y afiches que inviten al sitio web ,así como al lanzamiento y exposiciones en el Museo Ferroviario de Santiago

# 4 DESARROLLO FORMAL

## 4.1 Códigos Visuales

A continuación se muestran un mapa con características formales del relato seguido por dos moodboard de características gráficas y de contexto. En donde aparecen fotografías de locomotoras de 1896 y el interior del carro de pasajeros de 1923, el que era similar al que uso Benjamín Vicuña Mackenna en el viaje de Valparaíso a Santiago, además hay una foto que corresponde a la estación del último ramal que hoy en día funciona y que nos da una apreciación de como eran las estaciones en zonas del interior.



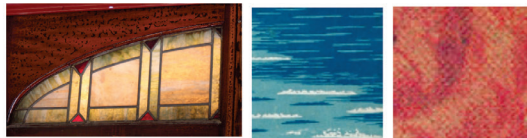
# Moodboard de Imaginario del Ferrocarril

MOODBOARD

## MATERIALES



## TEXTURAS



Uso de tramas y texturas planas para generar planos y elementos ornamentales

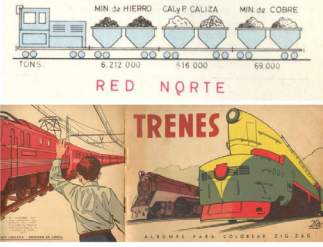
## COLORES



uso de colores planos y contornos

Tipografías de peso visual uso de contrastes tipograficos

## PUBLICACIONES



Elementos característicos asociados al viaje y su paisaje: trenes, pasajeros etc

TIPOGRAFÍAS



Las fotografías corresponden a la vista al Museo Ferroviario de Santiago, Sociedad Santiago Watt viaje en el Último Ramal de Talca a Constitución...Algunas de ellas son gentileza del museo ( ediciones ediciones son gentileza del Museo ferroviario de Santiago .

# Moodboard de referentes

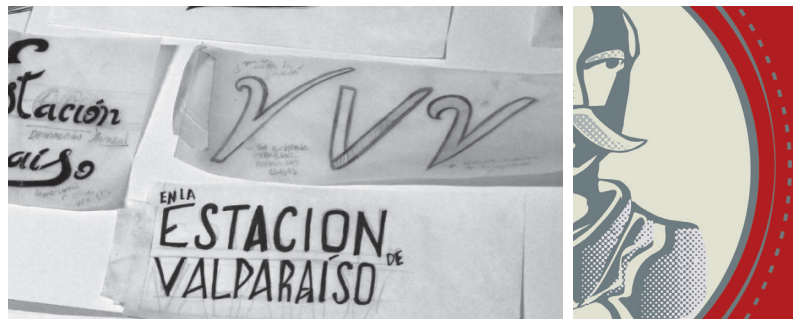


#### 4.4 Definición Línea Gráfica

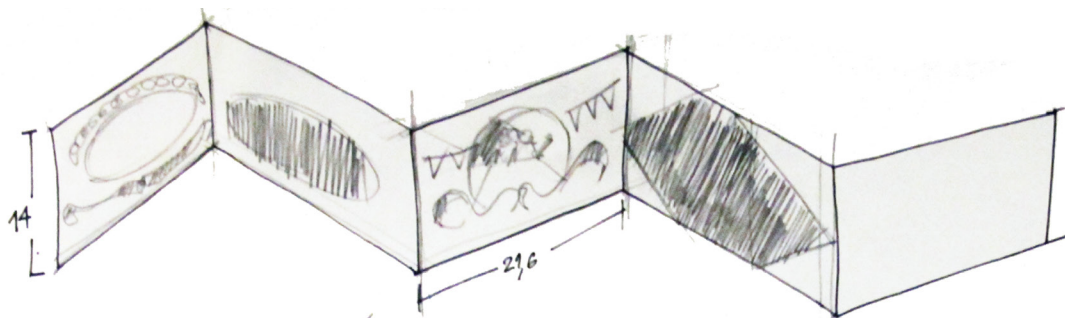
Tras analizar el contexto del ferrocarril y sus representaciones en la culturas se llega a la definición del código visual que toma elementos presentes en el contexto de 1900 para su reinterpretación visual para ellos se piensa en:

- Tipografía de contraste
- Paleta de colores planos
- Trazo uniforme
- Uso de texturas

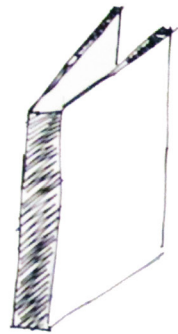
Por lo anterior se decide usar tipografías sans serif y títulos hechos a mano junto así como el uso de la vectorización que permite el uso del color de manera uniforme con la ventaja de puede reproducirse en cualquier formato.



## 4.5 Evolución de la Forma

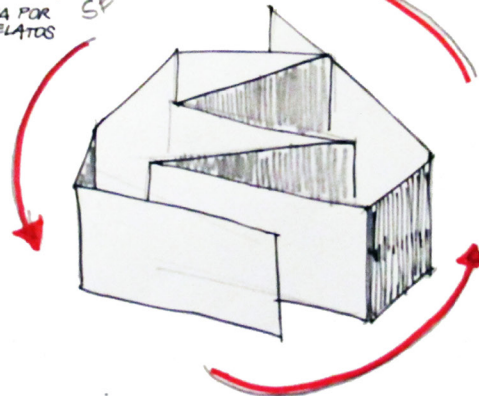


LA OPCIÓN DE HACER LOS RELATOS POR EL RETIRO Y LAS ILUSTRACIONES POR EL TIRO SE OMIETE TAMBIÉN, POR LO COMPLEJO DE LA MANIPULACIÓN



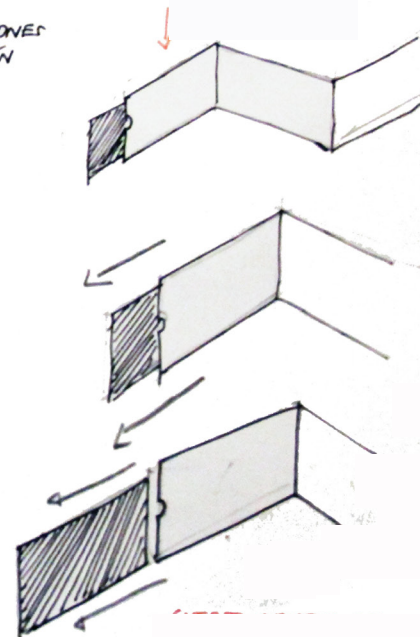
PARA INICIAR LA EDICIÓN SE COMIENZA CON UN FORMATO DE ELABORACIÓN TRADICIONAL. ESTE LIBRO SE DESCARTA POR LA EXTENSIÓN DE LOS RELATOS

SE AUTOSOPORTA



SISTEMA DE CIERRE AUTOSOPORTANTE, DONDE PORTADA Y CONTRAPORTADA CONSTITUYEN EL CONTENEDOR

PROPUESTA INICIAL  
RELATOS INDEPENDIENTES CONTENIDOS EN UN ACORDEÓN CENTRAL



CUERPO CENTRAL DE 16 CARAS  
CADA UNA CONSTITUYE UNA ESTACIÓN CONTENEDORA DE RELATOS

## 4.6 Génesis formal Marca

Ramales  
 Ramales  
 Ramales  
 RAMALES

RAMAL

Tramo adyacente de red principal del tren que permite conectar lugares distantes a una red integrada.

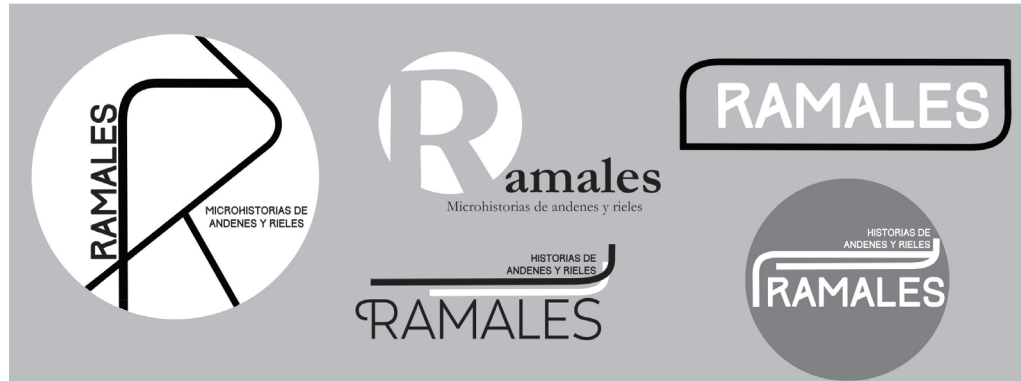
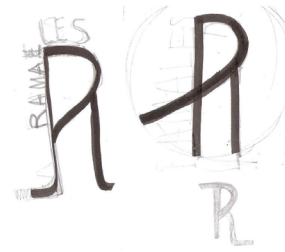
Bajadas de marca :  
 Historias de Andenes y rieles  
 Historias en Movimiento.

Los relatos son una manera de contar lo adyacente al camino en el viaje a la historia y lo que pasa en ese lugar , historias que se conectan a una red.

SE BUSCA

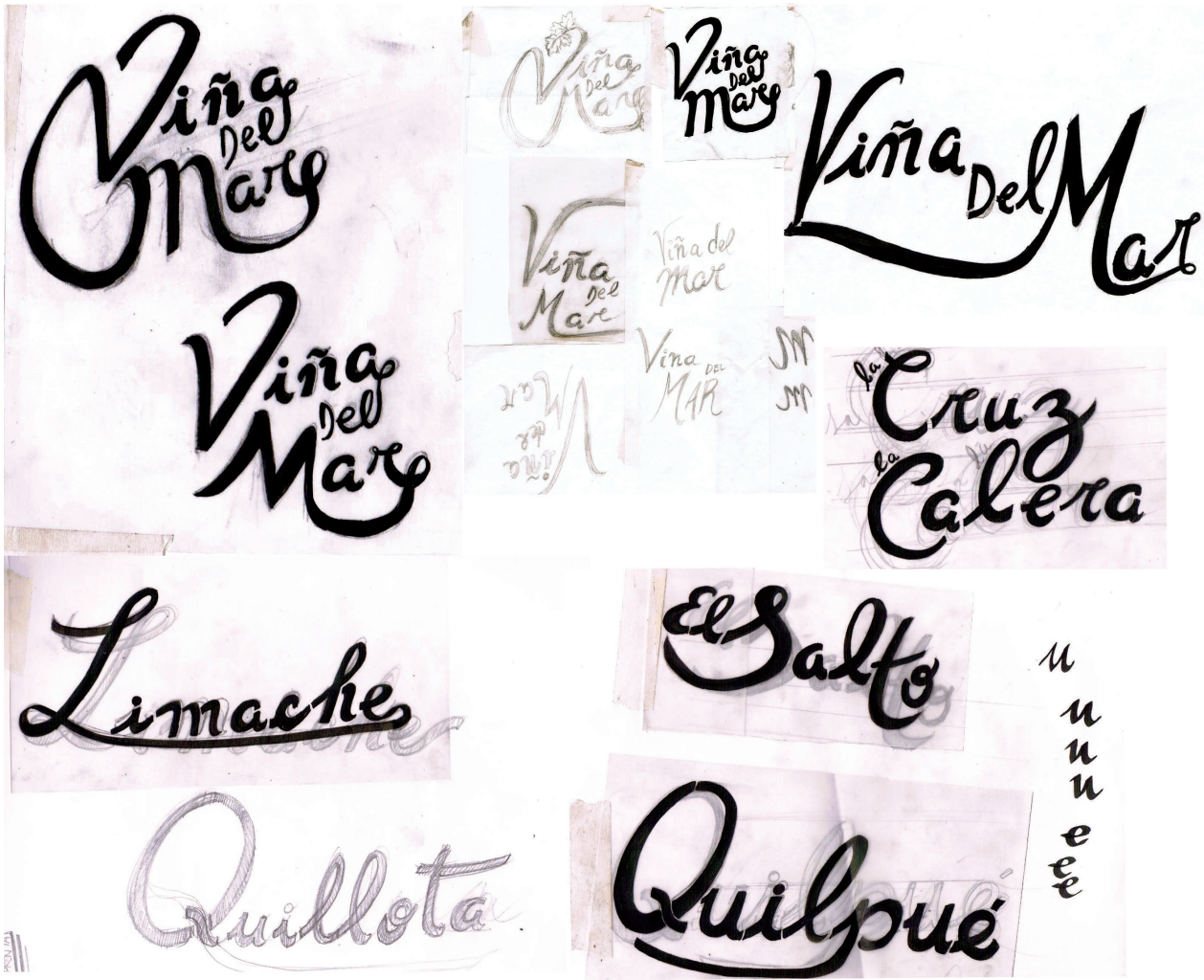
Movimiento de tren del riel del camino.

Dinamismo peso visual Cruce  
 Fluidez movimiento estacionario





## 4.5 Desarrollo gráfica



u  
u  
u  
e  
e





Todo comienza en  
**VALPARAÍSO**  
emporio de tres ciudades

*"El Puerto su almacén, el Almendral su hogar y la Caleta el oasis y jardín en medio de las arenas."*

Allí donde está la estación central de Valparaíso y al pie de los cerros que aplastan está la Caleta, el nido de pescadores.

"En esas tierras se imponía "la frontera de granito de la ciudad predestinada del Pacífico", el fuerte construido por el Barón de Balfour Don Ambrosio O'Higgins, presidente de Chile.

**Nadie habría imaginado**, a no ser de ser de tener la razón insana, que pasando aquella valla, habría construido el ingenio y el brazo del hombre la entrada y salida casi única de aquel bullicioso emporio. Pero así sucedió en un día de fe y de trabajo -fuerzas vitales del pueblo que abren las montañas y encadenan los mares.

20 años

EN LA  
**Estación  
Valparaíso**



TODO COMIENZA EN  
**VALPARAÍSO**  
EL EMPORIO DE TRES CIUDADES

el Puerto su almacén, el Almendral su hogar y la Caleta el oasis y jardín en medio de las arenas."

"Allí donde está la estación central de Valparaíso y al pie de los cerros que aplastan está la Caleta, el nido de pescadores.

En esas tierras se imponía "la frontera de granito de la ciudad predestinada del Pacífico", el fuerte construido por el Barón de Balfour Don Ambrosio O'Higgins, presidente de Chile.

Nadie habría imaginado, a no ser de ser de tener la razón insana, que pasando aquella valla, habría construido el ingenio y el brazo del hombre la entrada y salida casi única de aquel bullicioso emporio. Pero así sucedió en un día de fe y de trabajo -fuerzas vitales del pueblo que abren las montañas y encadenan los mares."

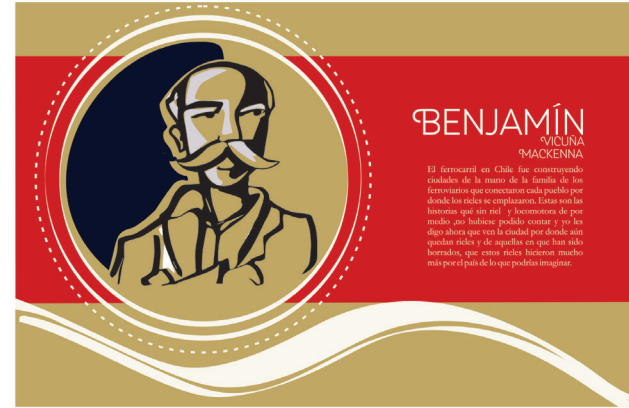
**20 AÑOS** tardó el sueño de Wheelright, en concretarse, como siempre el inanciamiento fue el problema pero gracias a Matías Causiño, Don Josse Waddington i don Angel Custodio Gallo ("este último en representación de su opulenta familia") se logró inaugurar el 1º de Octubre de 1832 "dos hechos dignos de duradera memoria: la inauguración de una obra pública nacional, i la inauguración del espíritu de asociación práctica, casi desconocido hasta entonces en el país.

"Ese día la alegría fue general, pero hubo presagios que la amargaron. Habíase grabado en la piedra de inauguración esta leyenda: Pmsmerantia omaia vineet, i los tiros disparados a manera de salvas en la roca viva, partieron en dos la inscripción. Parecía ser esto anuncio de un suceso inesperado."

Génesis formal Benjamín Vicuña Mackenna



pruebas color



## 4.6 Consideraciones legales

El proyecto ramales se basa en la obra de Benjamín Vicuña Mackenna de 1877, la cual se encuentra disponible en Memoria Chilena, donde se detalla que este documento pertenece al patrimonio cultural común, por lo que puede ser utilizado y reproducido libremente.

En el sitio se señala :

En Memoria Chilena se pueden encontrar obras de gran valor patrimonial que forman parte del Patrimonio Cultural Común. Tales creaciones, pueden ser utilizadas por cualquiera, siempre que se respete la paternidad y la integridad de la obra.

En tal sentido, la Ley mencionada señala que este patrimonio se compone por:

- a) Las obras cuyo plazo de protección se haya extinguido;
- b) La obra de autor desconocido, incluyéndose las canciones, leyendas, danzas y las expresiones del acervo folklórico;
- c) Las obras cuyos titulares renunciaron a la protección que otorga esta ley;
- d) Las obras de autores extranjeros, domiciliados en el exterior, que no estén protegidos en la forma establecida en el artículo 2° de la Ley N° 17.336;
- e) Las obras que fueren expropiadas por el Estado, salvo que la ley especifique un beneficiario.

V BIBLIOGRAFÍA

## **Bibliografía**

Alliende M,P., (1993) Historia del Ferrocarril en Chile, Santiago, Pehuen editores y Goethe Institut

Capel,H.,(2002) La morfología de las ciudades. I .Sociedad,cultura y paisaje urbano,Barcelona, Ediciones del Serbal.

Estrada, B.,( 2012)Valparaíso : Progresos y conflictos de una ciudad puerto ( 1830-1950) Santiago, Ril Editores.

Gazmuri,Riveros.C. La historiografía chilena (1842-1970). Santiago de Chile: Aguilar Chilena Ediciones: Centro de Investigación Barros Arana,2006-2009. 2 v.

León Cacerés, S.(2009). Valparaíso sobre rieles/El ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores. Valparaíso, Chile:Puerto de Escape Editorial.

Moraga Feliú, P. (2001). Estaciones ferroviarias deChile/Imágenes y recuerdos,Santiago, Chile: Editorial ricaaventura.

Nordenflycht Concha, J.(2012), Post Patrimonio, Viña del Mar, Escuela de Arquitectura Universidad Andrés Bello.

Pinto Vallejos, S.,(1987) El Ferrocarril un elemento destacado en la urbanización de la región de Valparaíso, Valparaíso 1536-1986 (pp.45. p 55), Instituto de historia Universidad Católica de Valparaíso.

Pizzi,M ;Valenzuela ,M. ( 2009)El ferrocarril de Valparaíso y la recuperación del patrimonio portuario

industrial en una ciudad patrimonio de la humanidad; V congreso de historia Ferroviaria Universidad de Chile.

Sparke, P. (2010). Diseño y cultura / una introducción

desde 1900 hasta la actualidad. Barcelona, España: Editorial

Gustavo Gili.

Thomson ,I & Dietrich,A.(2000). Historia del Ferrocarril

en Chile, Santiago,Chile: Centro de investigaciones Diego Barros Arana, Ediciones Dibam.

Valera, S. (1997).Estudio de la relación entre el espacio

simbólico urbano y los procesos de identidad social. Revista de Psicología Social, 12, p. 17 p. 30.

Vicuña Mackenna ,B. (1877). De Santiago a Valparaíso: Guía del Ferrocarril con láminas sobre madera grabadas expresamente en París) .Santiago, Chile:Imprenta de la librería del Mercurio.

## **Referencias**

Chavéz, N (2001),El patrimonio Gráfico y su recuperación ,En torno a“Barcelona Gráfica”de América Sánchez,Tipográfica nº47,Enero 2001, Buenos aires. [Fecha de consulta: 6 de junio de 2014]. Disponible en: [http://www.norbertochaves.com/articulos/texto/el\\_patrimonio\\_grafico\\_y\\_su\\_recuperacion](http://www.norbertochaves.com/articulos/texto/el_patrimonio_grafico_y_su_recuperacion)

Ministerio deViviendayUrbanismo(n.d),Planificacióny normas Urbanas: Patrimonio Urbano [En línea], [Fecha de Consulta 31 de septiembre de 2013].Disponible en [http://www.minvu.cl/opensite\\_20061113163034.aspx](http://www.minvu.cl/opensite_20061113163034.aspx)

Martinez, B. Paula., (2010) El sentido de pertenencia, *Huellas digitales: La imagen de Cañete y su gente*, Chile, publicado el 25 de septiembre 2010, Extraído el 12 de octubre de 2013 desde [http://www.huellasdigitales.cl/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3962:el..](http://www.huellasdigitales.cl/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=3962:el..)

Vásquez, D. (1997). La cultura de la imagen. *Revista Ensayos N°12*. Revista de la Facultad de Educación Universidad de Albacete. Universidad de Castilla-La Mancha, pp- 221-234. Obtenido el 23 de agosto de 2013 desde [http://www.uclm.es/ab/educacion/ensayos/pdf/revista12/12\\_14.pdf](http://www.uclm.es/ab/educacion/ensayos/pdf/revista12/12_14.pdf)

WEAVER, W (1915) *The North eastern railway Its rise and development* [En línea],; Londres, Newcastle-upon-Tyne : A. Reid & Company, limited; London, Longmans, Green & Company. Disponible en <https://archive.org/details/northeasternrailootomlrich>.

De Nordenflycht, A (2009) El imaginario de Valparaíso a mediados del siglo XX en Sabadomingo, novela de Juan Uribe, y en *De carne y sueño*, memorias de Alfredo González, *Aisthesis*, núm. 45, julio, 2009, pp. 154-166, Pontificia Universidad Católica de Chile., [Fecha de consulta: 29 de Mayo de 2014]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=163213309010>

