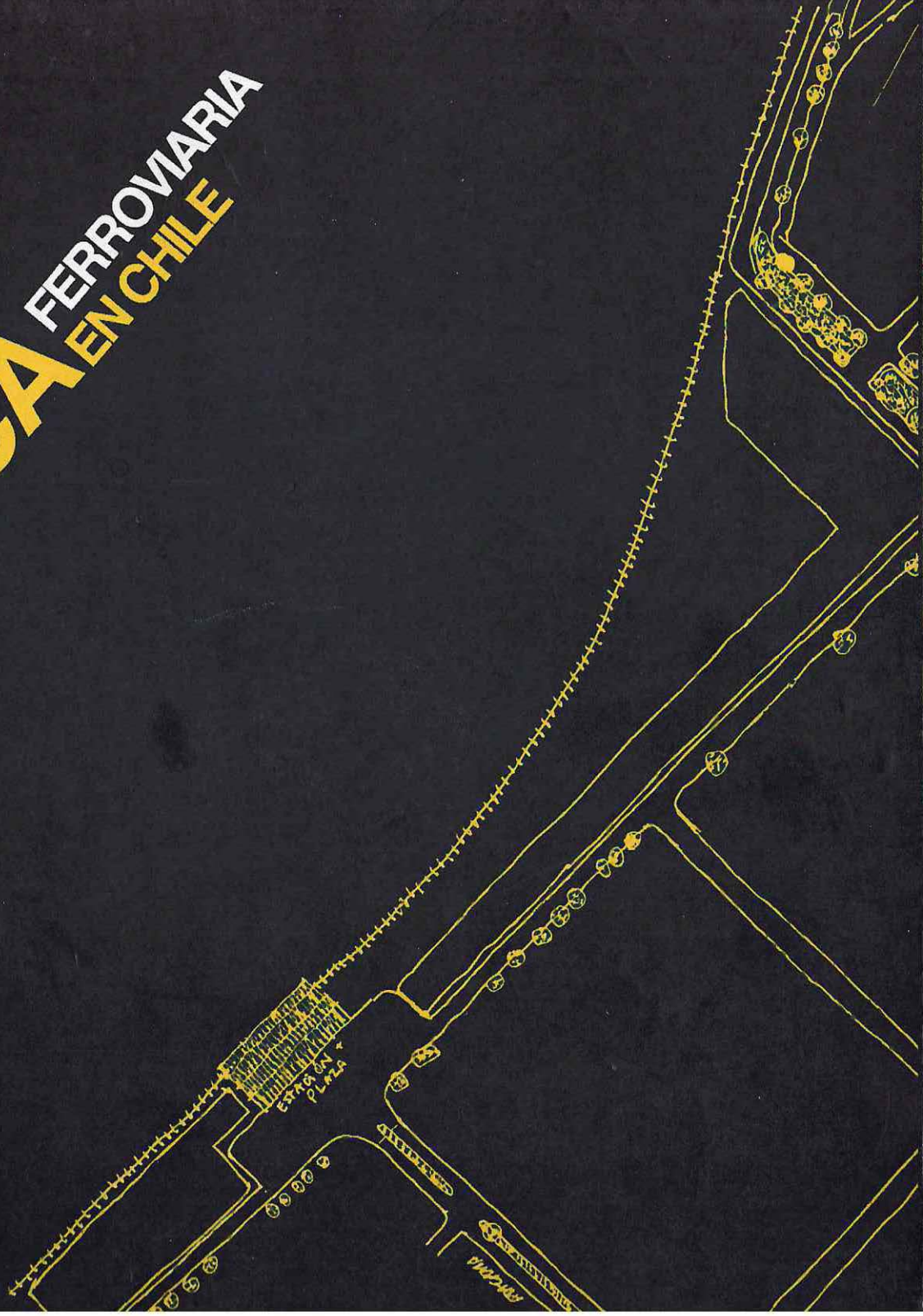


REALISMO URBÁNICA

FERROVIARIA
EN CHILE

Álvaro Flores Díaz



marc: 60378



SIANAUI
F634u
2011



6.5
//

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	7
I. DESARROLLO FERROVIARIO EN EL MUNDO	10
1.1 Orígenes y expansión	11
II. DESARROLLO FERROVIARIO EN CHILE	15
2.1 El primer ferrocarril Caldera - Copiapó y su incidencia en la industria del salitre	16
2.2 Ferrocarriles de la zona carbonífera del Sur	18
2.3 El Ferrocarril y los minerales metálicos	19
2.4 Ferrocarril Santiago Valparaíso	20
2.5 Conectividad Nacional: Las Redes Norte y Sur	21
III. LA CIUDAD CHILENA Y LA INSTALACIÓN FERROVIARIA	27
3.1 La ciudad interior de fundación española	28
3.2 Las instalaciones portuarias de la costa	31
3.3 Un momento importante y común en la urbanística nacional	32

IV . LA URBANÍSTICA FERROVIARIA EN CHILE	34
4.1 La urbanística ferroviaria en la ciudad preexistente	35
- Nuevas Polaridades	35
- Extensiones no tensionadas	39
- Reordenación y transformación de poblados	40
- Lugares monumentales en la ciudad puerto	42
4.2 La urbanística de la ciudad que se crea y su cambio de paradigma	44
V . SÍNTESIS	51
VI . ANEXOS	54
VII . BIBLIOGRAFÍA	75

INTRODUCCIÓN

Las ciudades chilenas han tenido cuatro momentos urbanísticos importantes; la fundación de las primeras villas durante La Colonia, las expansiones urbanas asociadas a la liberación económica de la Independencia, los crecimientos urbanos derivados de la instalación ferroviaria y las expansiones aisladas más contemporáneas asociadas a las carreteras.

Los medios de transporte han tenido una influencia directa en la planificación urbana; en un comienzo la ciudad es pensada para las carretas y caballos, luego al estallar la revolución industrial aparece el ferrocarril, lo que obliga a un cambio de lógica y significación de las ciudades generándole afectaciones urbanas.

El ferrocarril se convierte en sinónimo de tecnología y progreso, pero por sobre todo se convierte en sinónimo de conectividad; la ciudad deja de ser un punto en el territorio y comienza, por primera vez, a expandirse fuera de sí misma y a relacionarse con otras localidades gracias a que las distancias se redujeron de días a una cuestión de horas.

Es durante la época del auge ferroviario, que comprende desde 1851 hasta al menos un par de décadas entrado ya el siglo XX, en donde se fija esta investigación, la que mostrará en las próximas hojas las distintas formas urbanas en las que derivó el paso del ferrocarril por las ciudades de nuestro país.

**METODOLOGÍA
DE LA
INVESTIGACIÓN**

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Para realizar esta investigación fue necesario hacer un reconocimiento de las ciudades de Chile desde distintos puntos de vistas como por ejemplo actividad productiva, origen fundacional, época de fundación, formas urbanas, etc., para luego avanzar hacia un estudio de las maneras y formas de crecimiento urbano de estos asentamientos que permitieran una comprensión de su desarrollo desde su fundación hasta la actualidad.

La reconstrucción de las épocas de crecimiento de la ciudad permitió fijar la atención en un período interesante prácticamente nunca abordado urbanísticamente sino que sólo registrado desde lo histórico y lo tecnológico; el período de la instalación y el auge ferroviario.

Es a partir de toda la documentación histórica - técnica del ferrocarril que se comienza a reconstruir el panorama de las ciudades en aquellos entonces, al ir enterándose de las necesidades inherentes de la máquina ferroviaria como elemento tecnológico sumado a las corrientes urbanísticas de la época, se pueden comprender los planeamientos de aquellos entonces, los cuales fueron revisados y estudiados.

Para poder comprender la urbanística que derivó del ferrocarril en el país fue necesario saber el por qué de la instalación ferroviaria acudiendo a fuentes históricas sobre el ferrocarril chileno, para ir dilucidando a qué factores obedece, ya sean económicos, de transporte o de conectividad y conocer como se instaló a lo largo del territorio nacional, que tipos de instalaciones se generaron; mineras por el norte, agrícolas por el centro, madereras y carboníferas por el sur, todos estos ordenados de manera transversal en el territorio aunados longitudinalmente por la Red Norte y Red Sur respectivamente.

Se realizó un catastro de todas las ciudades en donde se emplazó el ferrocarril y se observaron todas para poder ir seleccionando los casos más emblemáticos y ricos en materia que permitieran explicar y ejemplificar la investigación.

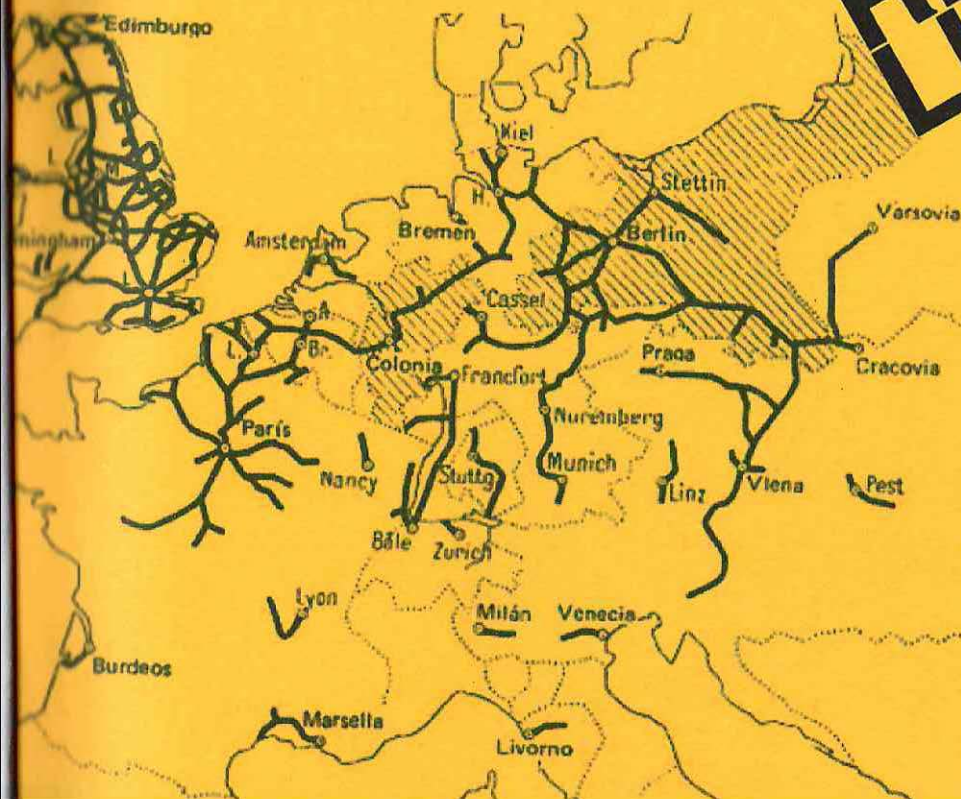
Al estudiar el panorama de esta selección de lugares es posible ir encontrando ciertas conclusiones que permiten clasificar y mostrar las formas de la incidencia ferroviaria en las ciudades chilenas, lo que permite ir generando una materia que va explicando en qué formas y elementos urbanos derivó la instalación ferroviaria en los distintos tipos de ciudades existentes (de fundación española, poblados dispersos, ciudades puertos) y cómo fueron las ciudades que se fundaron en este período, las que si bien fueron de menor cantidad fueron las más emblemáticas en cuanto a materia, registrando toda la indagación en fichas de cada ciudad estudiada la cuales contienen planimetrías, dibujos, fotos, reseñas históricas, etc.

En relación a lo anterior donde se encuentran los objetivos de esta investigación: Mostrar los tipos de composición urbana y los elementos urbanos que se utilizaron para desarrollar ciudad en Chile durante el período de auge ferroviario.

En respecto a esta materia a la que se referirá el seminario, el cual se desarrolla en cuatro capítulos, en donde los tres primeros tienen que ver con una contextualización y explicación del fenómeno ferroviario como elemento tecnológico y medio de transporte y es en el cuarto donde el seminario expone los resultados de la investigación propiamente tal.

DE SARRO LLO

ferroviario
en el
MUN
DO



I. DESARROLLO FERROVIARIO EN EL MUNDO

La revolución industrial y la invención de la máquina a vapor trajo consigo la aparición del ferrocarril, el cual tuvo una masificación explosiva, sólo tardó veinte años en llegar a Chile desde que se masificó por Europa.

El impacto tecnológico fue radical y los beneficios y utilidades derivados de este medio de transporte se multiplicaron por varias veces en relación a métodos anteriores, nadie quería quedarse fuera del progreso y de los beneficios económicos, por eso todos los pueblos realizan esfuerzos ingenieriles (como puentes, túneles, etc.) para llevar este invento a sus inmediaciones.

Pero lo más significativo para nuestra investigación tiene que ver con el impacto que generó entre las ciudades y cómo afectó la relación ciudad - territorio, ya que el intercambio de información, comercio, traslado, etc. logró flanquear las barreras naturales en cuestión de horas, otorgando la posibilidad de ir y volver en un día a lugares a los cuales anteriormente era necesario dedicar días y semanas de viaje. Fue el inicio de la globalización, de las conurbaciones y sistemas urbanos, cambiando el concepto de ciudad como un punto dentro del territorio, por el sentido de ciudad global, donde se tiene relación inmediata con todas las localidades donde se pudiera llegar en ferrocarril.



1.1 Orígenes y expansión

El origen del ferrocarril moderno se remonta al siglo XVI cuando los mineros alemanes por medio del transporte subterráneo realizado con vagones que se apoyaban sobre dos series de maderas planas, empiezan a dar forma al nacimiento del ferrocarril como tal.

Después del descubrimiento de la máquina de vapor por parte de Watt en 1770 se construye la primera locomotora de vapor por medio de Richard Trevithick el 13 de Abril de 1771 en Inglaterra, cuyo cometido fue el del transporte de viajeros.

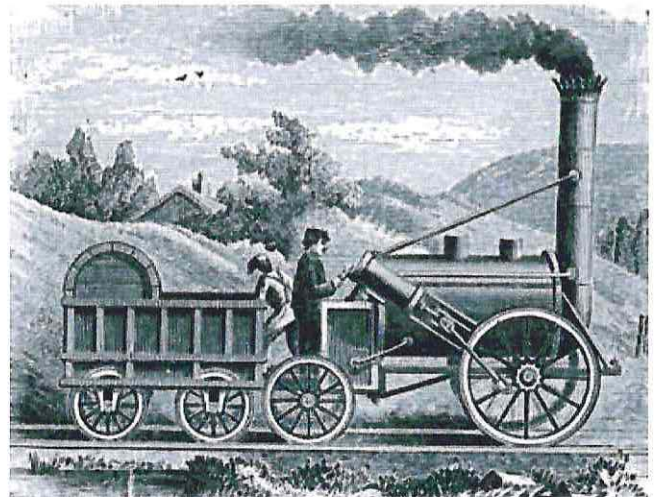
El 21 de Febrero de 1804 se consigue por primera vez el arrastre de cinco vagones por medio de una locomotora de vapor durante 15.5 Km y a una velocidad de 8 Km/h.

En 1825 fue abierto al público el primer ferrocarril a vapor: un conjunto de vagones arrastrados por una locomotora que utilizaba esta energía, que cubrió la distancia entre las poblaciones inglesas de Stockton y Darlington Cinco años más tarde quedó inaugurado el tramo Liverpool-Manchester, que aseguró el tráfico regular de mercancías y pasajeros entre ambas localidades; la locomotora, la célebre Rocket, había sido construída por George Stephenson. Con las mejoras apropiadas, el prototipo sería utilizado en las máquinas futuras.

A mediados del siglo XIX se construyeron muchos kilómetros de vía férrea, en torno a 1850 el ferrocarril de vapor había llegado ya a todos los continentes.



Antiguas vagonetas mineras



Primera locomotora de Stephenson "The Rocket"

Se puede decir que es a partir de 1830 cuando comienza la era moderna del ferrocarril en el mundo, con la correspondiente incidencia en la economía de los países. El tráfico de viajeros se intensificó de manera sorprendente. La velocidad de 40 kms/h parecía abolir el tiempo y el espacio. El carbón y otras mercancías se transportaban de una estación a otra mucho más rápido que por transporte fluvial y los ingresos rindieron un firme dividendo.

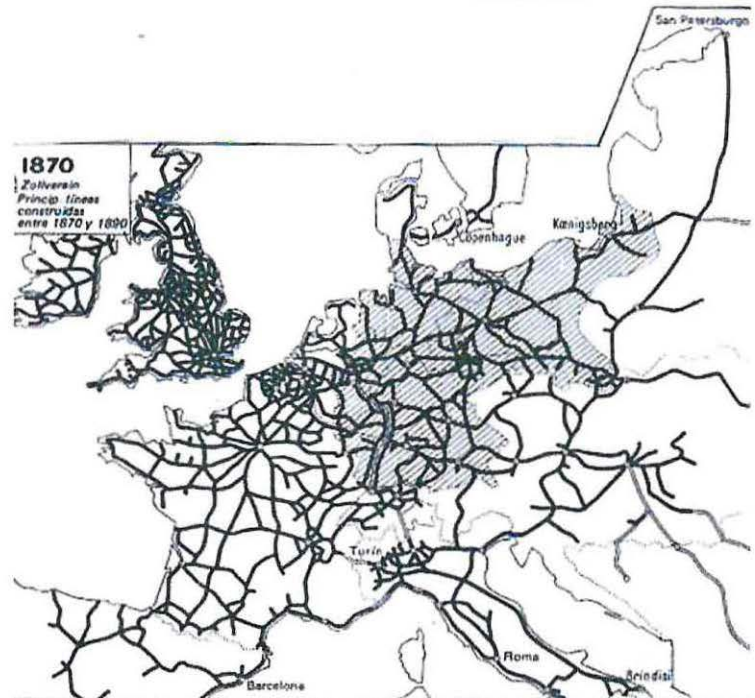
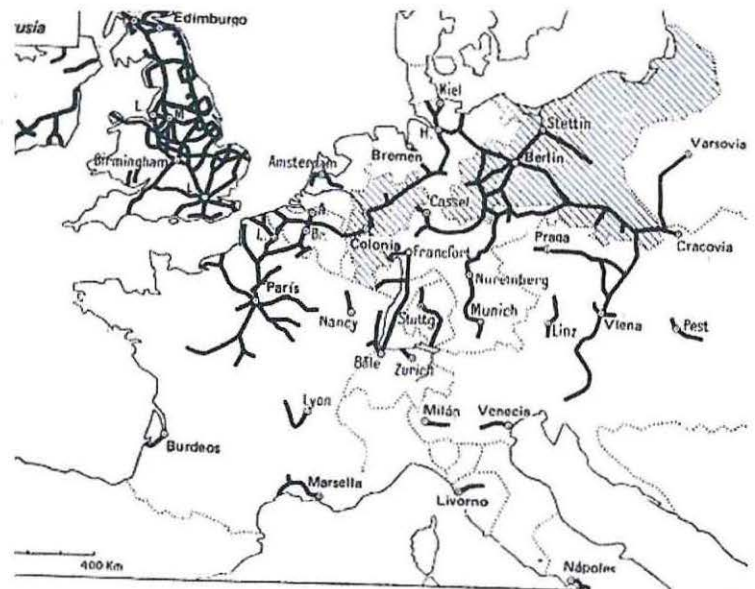
Rápidamente se comenzó a implantar líneas ferroviarias en otros países tales como E.E.U.U., Francia, Bélgica, Canadá, Italia o Alemania.

En Sudamérica

Después de llegar a Estados Unidos en 1829, el ferrocarril comienza a expandirse hacia el sur, convirtiéndose Cuba en ser el primer país latinoamericano en implementar redes ferroviarias en 1837.

No sería sino hasta el 3 de noviembre de 1848, en la Guayana Británica, en donde se inauguraría el primer ferrocarril de sudamérica.

Chile no fue el primer país sudamericano en inaugurar líneas férreas como se cree, ni siquiera fue el segundo, pues semanas antes de la inauguración del tramo de Copiapó - Caldera en 1851, en Perú inauguraban ya un pequeño tramo.



Plano comparativo del incremento de las líneas férreas en Europa entre los años 1850 y 1870

La intrincada geografía de Chile y la incipiente industria minera del norte del país hizo que el ferrocarril se convirtiese en una necesidad de primer orden para lograr optimizar el traslado de los minerales desde los yacimientos al puerto, si a esto le sumamos el aumento de las cantidades en la extracción de las mineras debido a las nuevas técnicas de explotación, derivadas de la misma revolución industrial, seguir transportando la producción en carretas no tenía sentido.

Esto fue lo que motivó a las mineras a invertir en líneas privadas, dedicadas principalmente al traslado de metales y minerales, y con el transporte de pasajeros como una actividad secundaria. Este hecho marca el inicio de lo que en el futuro sería la conectividad nacional, pero que no tuvo en esta intención su origen, sino que al contrario, fue una necesidad productiva privada la que comenzó la instalación ferroviaria en el territorio nacional.

II . DESARROLLO FERROVIARIO EN CHILE

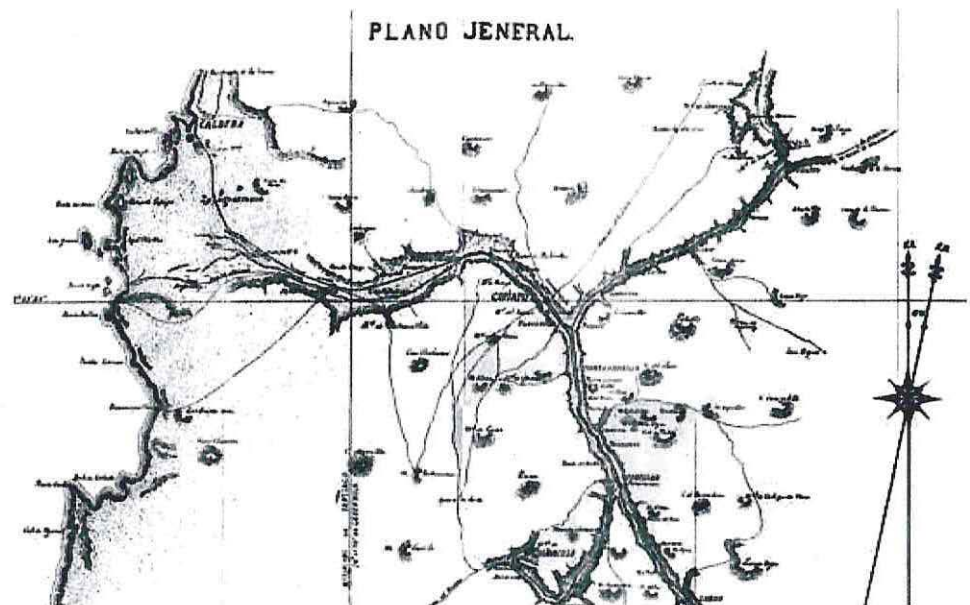
El ferrocarril produce en primera instancia una conectividad territorial este - oeste, es decir, une las instalaciones productivas con sus respectivos puertos más cercanos para el posterior embarque de sus productos. Todas estas líneas, las cuales comienzan su aparición en la zona norte, son construídas por capitales privados, las cuales eran muy distintas entre sí en cuanto a calidad y trocha (ancho de vía).

El emplazamiento del ferrocarril no viene de planeamientos urbanísticos, es algo netamente funcional, comercial y privado, pero da pie a un crecimiento orgánico de las ciudades desde un punto tecnológico, produciendo transformaciones físicas significativas.

Para conocer el panorama y el origen de las redes ferroviarias, a continuación se detallan los tipos de ferrocarriles emplazados en Chile.

2.1 El primer ferrocarril Caldera - Copiapó y su incidencia en la industria del salitre

El ferrocarril que va desde Copiapó al puerto de Caldera fue el primero en construirse en Chile (1851), y tenía por finalidad llevar la plata extraída desde el mineral de Chañarillo al puerto de Caldera. En el plano se aprecia el trazado del trayecto del yacimiento al puerto.



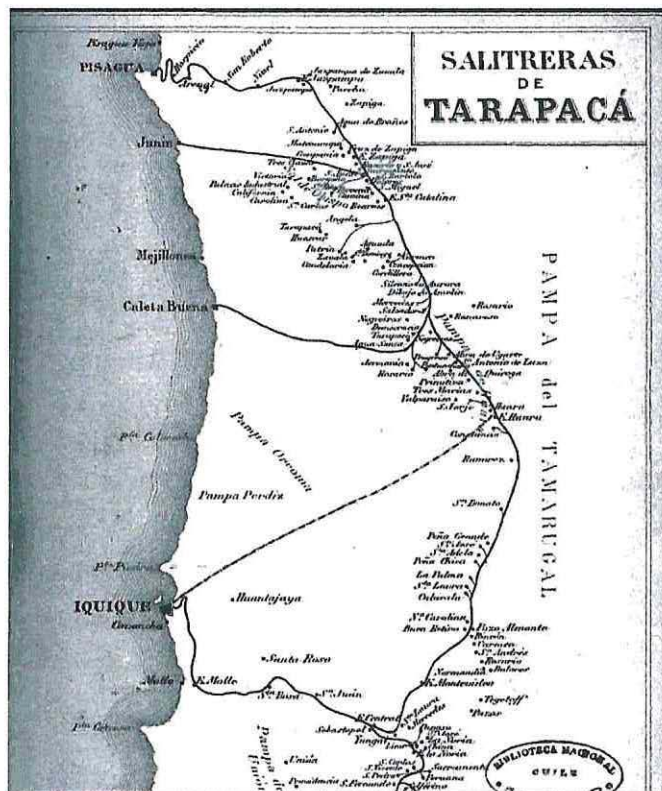
Plano trazado general línea férrea Copiapó - Caldera

Este hecho detonó que los gerentes de oficinas salitreras del norte miraran con buenos ojos el uso de ferrocarriles en sus producciones. Como cada oficina pertenecía a dueños diferentes se generaron diversas líneas de uso privado que iban desde el punto de extracción al puerto, generando trazados transversales.

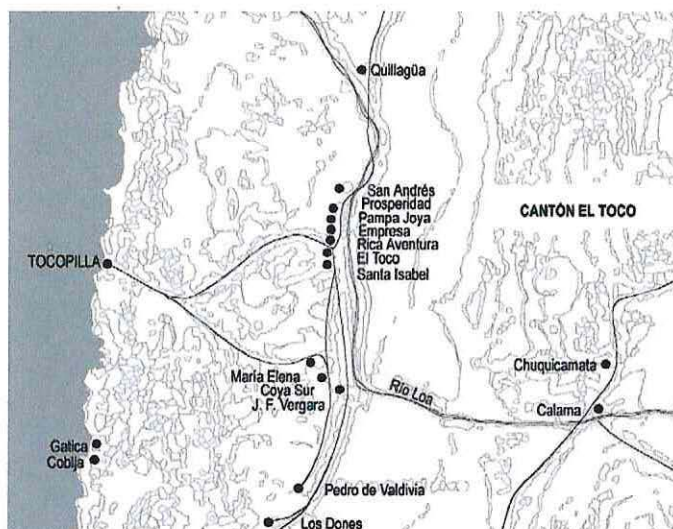
"En total hubo más de 150 oficinas salitreras, cada una de las cuales tuvo su propio sistema interno de transporte, el que a partir del año 1890, normalmente fue ferroviario." (Ian Thomson, Historia del Ferrocarril en Chile.)

Las principales líneas salitreras que tenían como destino principal el puerto de Iquique y Antofagasta, hacia 1918 eran las siguientes:

- Junín
- Agua Santa
- Nitrate Railways
- Tocopilla al Toco
- Antofagasta a Bolivia
- Aguas Blancas
- Tal Tal



Principales oficinas salitreras en la I región



Principales oficinas salitreras en la II región

2.2 Ferrocarriles de la zona carbonífera del Sur

Con el auge del ferrocarril fue necesario incrementar la producción de carbón para poder alimentar las locomotoras a lo largo de todo el país, razón por la cual la industria carbonífera del sur comenzó a necesitar el uso de trenes para poder trasladar su producción en cantidades mayores y en menor tiempo hacia los puertos de embarque.

Dentro de las líneas más importantes encontramos los siguientes tramos:

- Concepción a Curanilahue (1884)
- Lebu a Los Sauces (1908)
- Concepción a Penco (1886, incorporado a labores carboníferas en 1906)
- Punta Arenas a Loreto (1902)

Principales locaciones por donde pasan los rieles del carbón:

- San Pedro de la Paz
- Coronel
- Lota
- Laraquete
- Arauco
- Carampangue
- Mequegua
- Quilichanquín
- Colico
- Plegarias
- Los Álamos
- Cerro Alto
- Pilpilco
- Cañete
- Contulmo
- Purén



Vista de Coronel para el Año 1900, a la derecha el muelle donde llegaban los trenes para descargar el carbón.

2.3 El Ferrocarril y los minerales metálicos

El cobre aparece como el principal mineral metálico de explotación que junto con el hierro, la plata, borato de cal, entre otros minerales de menor importancia, tuvieron que ser trasladados por vía férrea.

Las dos terceras partes de la producción que trasladaba el ferrocarril de Copiapó correspondían a cobre y el resto a plata.

Varias líneas tuvieron muy corta vida, siendo clausuradas y levantadas con apenas algunos años de servicio.

A diferencia de los ferrocarriles del sur, cuando los yacimientos mineros se terminaban el tren no tenía razón de ser y caía en abandono de la noche a la mañana.

-Principales ferrocarriles portadores de minerales metálicos en 1937

- F.C. de Antofagasta a Bolivia
- F.C. de Chuquicamata
- F.C. de Caleta Cruz Grande al Tofo
- F.C. de Pueblo Hundido a Potrerillos
- F.C. de Rancagua al Teniente

-Principales ferrocarriles portadores de minerales metálicos en 1980

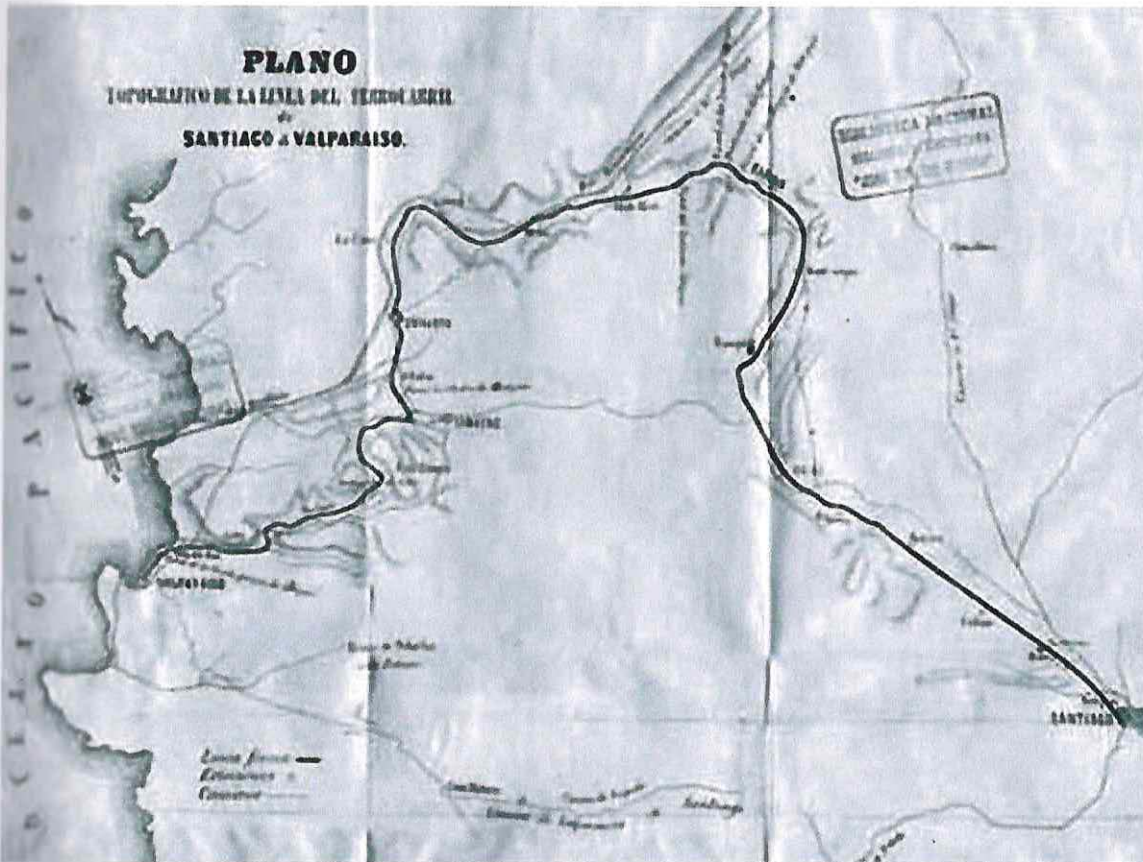
- F.C. de Antofagasta a Bolivia
- F.C. de Chuquicamata
- F.C. de Romeral a Guayacán
- F.C. de Algarrobo a Huasco
- F.C. de Pueblo Hundido a Potrerillos
- F.C. Trasandino Chileno
- Red Norte

2.4 Ferrocarril Santiago Valparaíso

Este servicio se inauguró oficialmente el 14 de septiembre de 1863, y tenía como finalidad unir la capital del país con su principal puerto dándole conectividad a algunos pueblos del interior para aprovechar así el transporte de productos agrícolas y ganadero de manera más expedita.

De esta manera se unen al boom ferroviario las ciudades de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana, Limache, Quillota, La Calera, La Ligua, San Felipe y Los Andes entre otras sin contar los pequeños pueblos intermedios que se vieron favorecidos con el paso del ferrocarril.

Cabe mencionar que todos los ferrocarriles nombrados anteriormente no se dedicaban exclusivamente al transporte de los productos a los que se les asocia, también cumplían labores de transporte de pasajeros y de transporte de mercancías de toda índole.



Plano trazado Ferrocarril Stgo. - Valpo.

2.5 Conectividad Nacional: Las Redes Norte y Sur

Al ir consolidándose las redes transversales de ferrocarriles en el norte y en el sur, surgió la idea y la necesidad de unir el país de extremo a extremo en su sentido longitudinal con el ferrocarril.

Es así como a partir de 1898 comienza a materializarse esta idea por la zona norte del país con la construcción de los primeros tramos longitudinales norte-sur que unirían los ya existentes tramos transversales este-oeste.

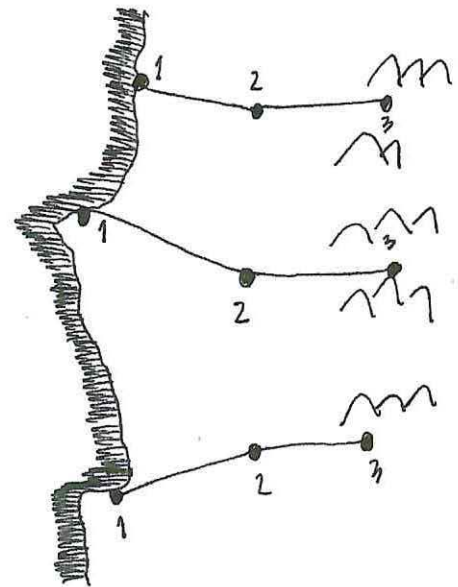
- . La Calera - La Ligua - Cabildo
- . Ovalle - San Marcos

Los dos tramos anteriormente nombrados fueron los primeros con dirección norte sur.

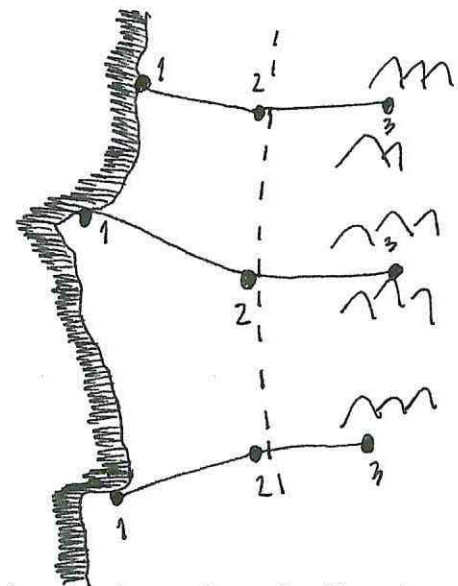
Así con el pasar de los años la red norte llegó hasta Pueblo Hundido y luego se extendería hasta Iquique totalizando un total de 1030 kms. en el sentido norte-sur desde los cuales se desprendían una serie de ramales hacia ciudades como Tongoy, Salamanca o Papudo.

-Tramos de la Red Norte en 1913

- . La Calera - Cabildo
- . Cabildo - Limáhuida
- . Limáhuida - Illapel
- . Illapel - San Marcos
- . San Marcos - Ovalle
- . Ovalle - Islón
- . Islón - Toledo
- . Toledo - Chulo
- . Chulo - Pueblo Hundido



Ejes productivos este-oeste desde el yacimiento hasta el puerto pasando por un pueblo intermedio de abastecimiento.

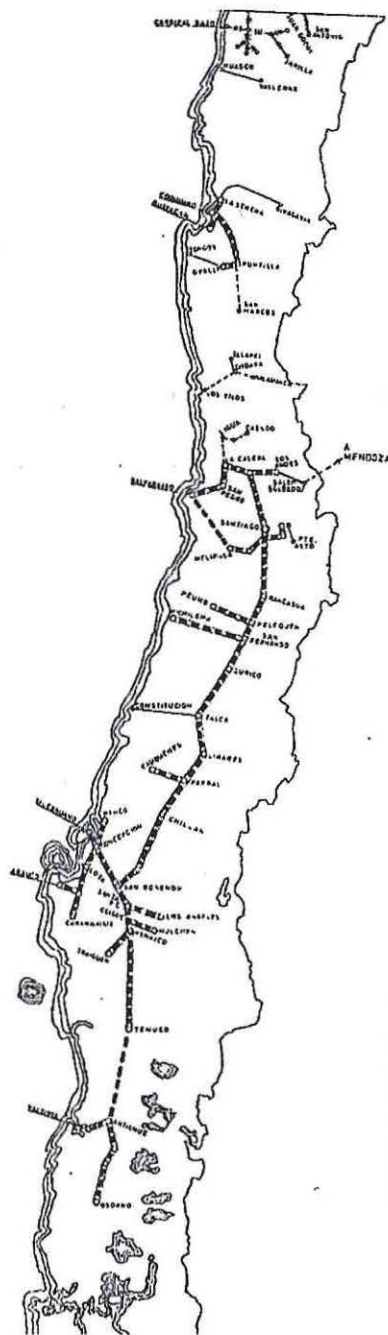


La red norte conecta en dirección norte-sur estos ejes productivos para crear empalmes, logrando la conectividad nacional.

Por su lado la Red Sur se extiende desde La Calera hasta Puerto Montt. A partir de esta conectividad se incrementó la construcción de ramales los cuales en muchos casos jamás fueron rentables, pero se siguió siempre adelante con su construcción con el propósito de darle conectividad total al país sin dejar aislado a ningún pueblo.

A continuación la lista de ramales de la zona centro sur con servicio de pasajeros para el año 1952:

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| 1. Rayado - Papudo | 2. La Ligua - Petorca |
| 3. Puente Alto - El Volcán | 4. Rancagua - Coya |
| 5. Concepción - Curanilahue | 6. San Pedro - Quintero |
| 7. San Felipe - Putaendo | 8. Llay-Llay - Los Andes |
| 9. San Fernando - Pichilemu | 10. Curicó - Licantén |
| 11. Talca - Perquín | 12. Talca - Constitución |
| 13. Linares - Colbún | 14. Parral - Cauquenes |
| 15. Monte Águila - Polcura | 16. Chillán - Recinto |
| 17. Santa Fé - Santa Bárbara | 18. Coigüé - Nacimiento |
| 19. Coigüé - Mulchén | 20. Renaico - Traiguén |
| 21. Los Sauces - Lebu | 22. Saboya - Capitán Pastene |
| 23. Pua - Traiguén | 24. Traiguén - Galvarino |
| 25. Pua - Curacautín | 26. Cajón - Cherquenco |
| 27. Temuco - Carahue | 28. Freire - Cunco |
| 29. Loncoche - Villarrica | 30. Los Lagos - Riñihue |
| 31. La Unión - Lago Ranco | 32. Corte Alto - Los Muermos |
| 33. Ancud - Castro | |



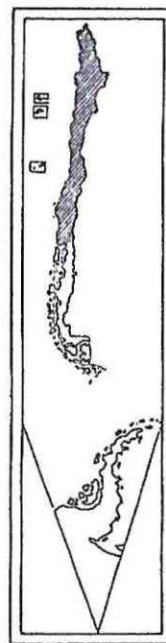
Zona Centro Sur 1900



ARGENTINA



Zona Centro Sur 1973



ARGENTINA

La apertura del territorio se da de dos maneras: primero es la empresa privada quien construye ejes productivos en sentido transversal, y posteriormente es el Estado quien las une a través de una red longitudinal, dividida en Red Norte y Red Sur, debido a que desde La Calera hacia el sur todos los tramos fueron construídos con la misma trocha y desde La Calera hacia el norte cambiaban la medida de los rieles, lo que hacía necesario un transbordo de trenes.

Hacia el norte donde se instala la gran minería el tren fue siempre más bien productivo que dedicado al transporte de pasajeros, lo que provocaba que al decaer un yacimiento las líneas quedaban en un abandono que generalmente significaba la suspensión del servicio a no ser que el estado se hiciese cargo.

En cambio para la Red Sur la situación siempre fue distinta; el transporte de pasajeros estaba casi al mismo nivel de relevancia que el traslado comercial, a lo cual se suma que las distancias entre ciudades en el sentido longitudinal es considerablemente menor que hacia el norte, razón por la cual la afluencia de movimiento dentro de la Red Sur se mantiene hasta el día de hoy, siendo los ramales transversales los que han caído en abandono.

Las ciudades donde conectaba la Red Sur eran las ciudades más importantes y grandes de la zona, por lo que fue en estas ciudades donde se materializaron las principales transformaciones urbanas asociadas al ferrocarril en la parte centro sur del país.



La
**Ciudad
Chilena**
y la
instalación
ferroviaria

III . LA CIUDAD CHILENA Y LA INSTALACIÓN FERROVIARIA

El ferrocarril fue muy importante para las ciudades chilenas, planteó una problemática desconocida hasta entonces para el desarrollo urbano; cómo enfrentarse al impacto de la instalación ferroviaria.

La respuesta de quienes pensaban la ciudad derivó en diversos tipos de planeamientos, que contemplaban desde la ejecución de una plaza hasta la proposición de nuevas ciudades asociadas a la red ferroviaria.

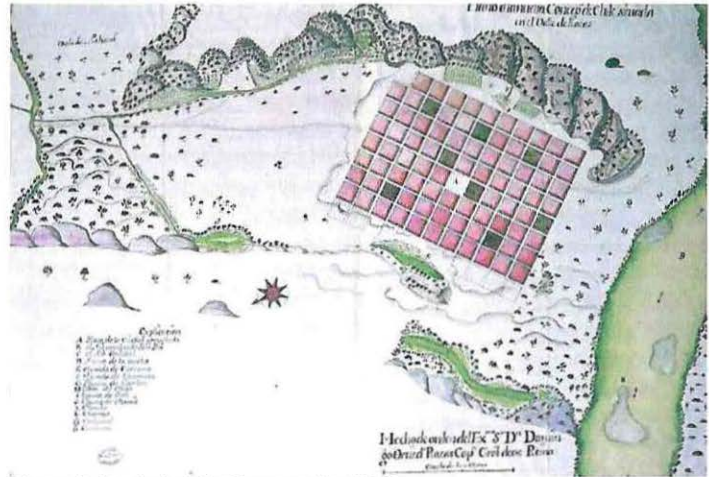
Esta primer gran impacto genera por primera vez una reacción planificada de crecimiento, el cual compuso la ciudad alrededor de 70 años, decayendo con la aparición y consolidación de la carretera y perfeccionamiento tecnológico del automóvil.

Antes de que se iniciaría este movimiento de planificación de ciudad en Chile, existían básicamente dos tipos de asentamientos; los del interior y los de la costa, los cuales es necesario revisar cómo eran antes de la llegada del ferrocarril para poder comprender como se emplaza posteriormente.

3.1 La ciudad interior de fundación española

Antes de independencia todas las ciudades fundadas como villas hacia el interior poseen un punto de partida común; la retícula fundacional o damero, la cual es un espacio de muy lenta consolidación en el tiempo y a mediados del siglo XIX sólo alcanza a tener en algunos casos más desarrollados unos pocos crecimientos por ensanche, ya de sea por la extensión de algunas vías o por la planificación de pequeñas cuadrículas que se anexaban a la existente.

A diferencia de las ciudades costeras, estos asentamientos interiores eran planificados, es decir existía un proyecto de fundación y sus espacios estaban destinados previamente al uso de los quehaceres ciudadanos con la plaza de armas como centro neurálgico de la vida. Los orígenes de los asentamientos interiores son variados, encontramos así asentamientos mineros, agrícolas, productivos, de servicio, militares, etc. pero todos dan la misma respuesta a la necesidad de instalar una ciudad, no sólo por el trazado fundacional de retícula ortogonal, sino porque todos se emplazan en condiciones geográficas similares donde debía existir un monte cercano para guarnecerse de posibles ataques aborígenes y un terreno llano cercano a un río.



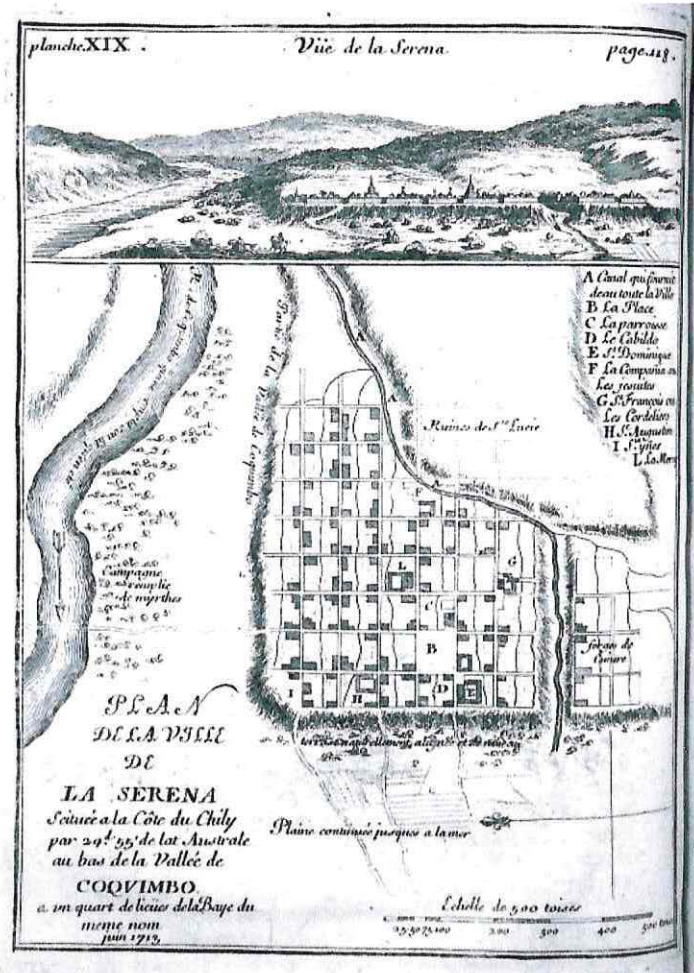
Plano de la ciudad de Concepción 1752



Plano fundacional de la ciudad de Osorno 1796

A continuación un registro de las ciudades fundadas durante la Colonia española, ordenadas cronológicamente y que fueron trazadas bajo el diseño de retícula:

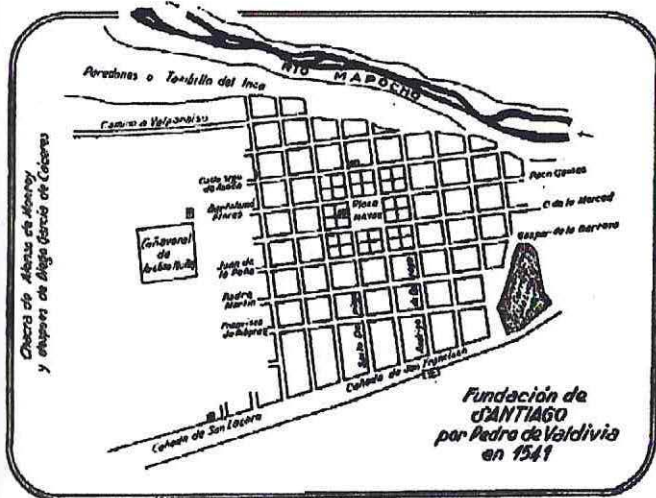
SANTIAGO 1541	NACIMIENTO 1755
LA SERENA 1544	SANTA JUANA 1755
CONCEPCIÓN 1550	GUALQUI 1755
CHILLÁN 1580	SANTA BÁRBARA 1755
QUILLOTA 1717	CHONCHI 1764
SAN FELIPE 1740	TALCAHUANO 1764
LOS ÁNGELES 1742	RERE 1765
CAUQUENES 1742	TUCAPEL 1765
TALCA 1742	YUMBEL 1766
SAN FERNANDO 1742	ANCUD 1768
MELIPILLA 1743	SAN CARLOS 1788
RANCAGUA 1743	COMBARBALÁ 1789
CURICÓ 1743	VALLENAR 1789
COPIAPÓ 1744	LOS ANDES 1791
JUAN FERNÁNDEZ 1748	SAN JOSÉ DE MAIPO 1792
COELEMU 1749	PEUMO 1793
QUIRIHUE 1749	CONSTITUCIÓN 1794
ALHUÉ 1753	LINARES 1794
HUASCO 1753	PARRAL 1795
PETORCA 1753	OSORNO 1796
CASABLANCA 1753	RÍO BUENO 1795
ILLAPEL 1754	



Plano de La Serena en 1713. A pesar de haber transcurrido casi 200 años desde su fundación, urbanamente las ciudades mantienen su apariencia original.

Crecimiento urbano de Santiago desde su fundación (1541) hasta 1834

Fundación de Santiago 1541



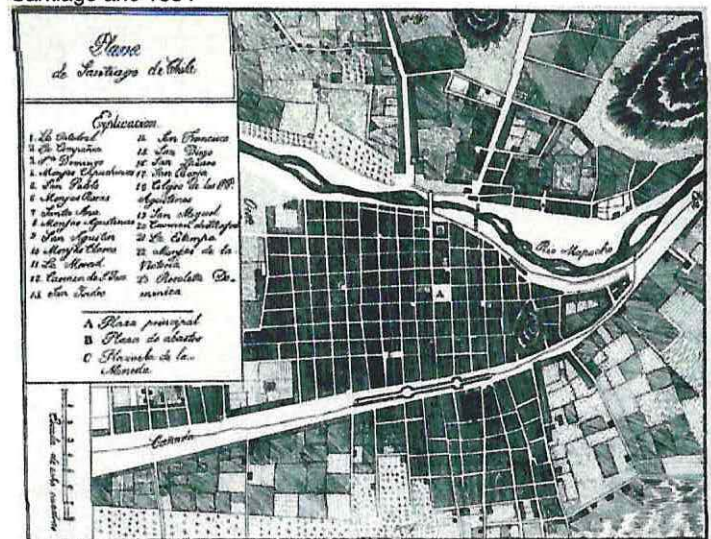
Santiago en el año 1600



Santiago año 1747



Santiago año 1834



3.2 Las instalaciones portuarias de la costa

Dentro del territorio chileno no se fundan ciudades en la costa propiamente tal, sino que corresponden a instalaciones productivas (puertos) o de guarnición militar (fuertes). Esto se produce por la distancia de los territorios con el Virreinato y la dificultad para controlarlos del ataque de piratas y de los problemas de abastecimiento, es por estos motivos que no se emplazan ciudades, y en las costas sólo encontramos uno que otro caserío cercano a las bodegas y aduanas.

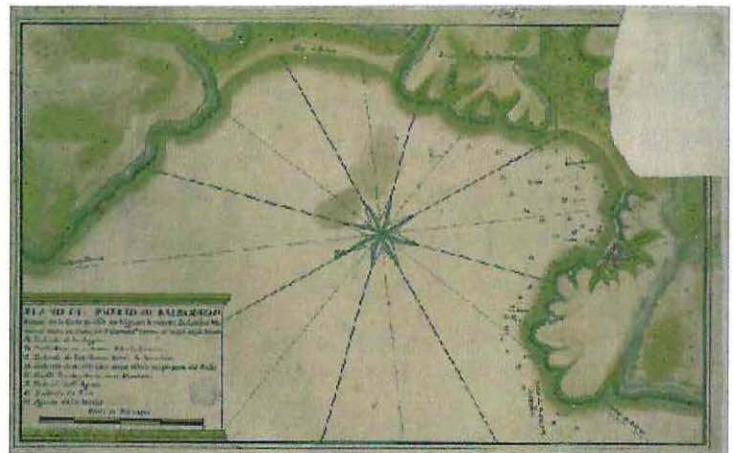
No sería sino hasta la independencia de la nación que las instalaciones costeras comenzarían a desarrollarse urbanamente debido a la apertura comercial que esto conllevó y al auge económico que vivió el país fruto de la explosión salitrera.

Debido a todo lo anterior no existen fechas de fundación para las ciudades costeras, sino que sólo podemos estimar fechas de ocupación de los fondeaderos.

Caso aparte son las ciudades de Arica, Iquique y Antofagasta, ciudades puerto, con proyecto de fundación, pero que eran territorios pertenecientes a Perú y que se incorporaron a Chile luego de la Guerra del Pacífico de 1879.

En general las ciudades costeras no fueron mayormente afectadas por el ferrocarril, ya que siempre mantuvieron su carácter de asentamiento productivo netamente portuario, donde el ferrocarril no incidió ni tuvo impacto sobre la planificación urbana al quedar relegado siempre a un lugar periférico o costero.

Además, urbanamente las ciudades puerto ya se encontraban previamente a la aparición del ferrocarril en un período de expansión y replanteo urbano.



Cartografía de Valparaíso 1838

3.3 Un momento importante y común en la urbanística nacional

Si bien los tipos de ciudades expuestas anteriormente son de orígenes muy distintos, ambas poseen un punto en común desequilibrante en su estructura de crecimiento, que las modifica y sienta las bases para las futuras expansiones; la llegada del ferrocarril.

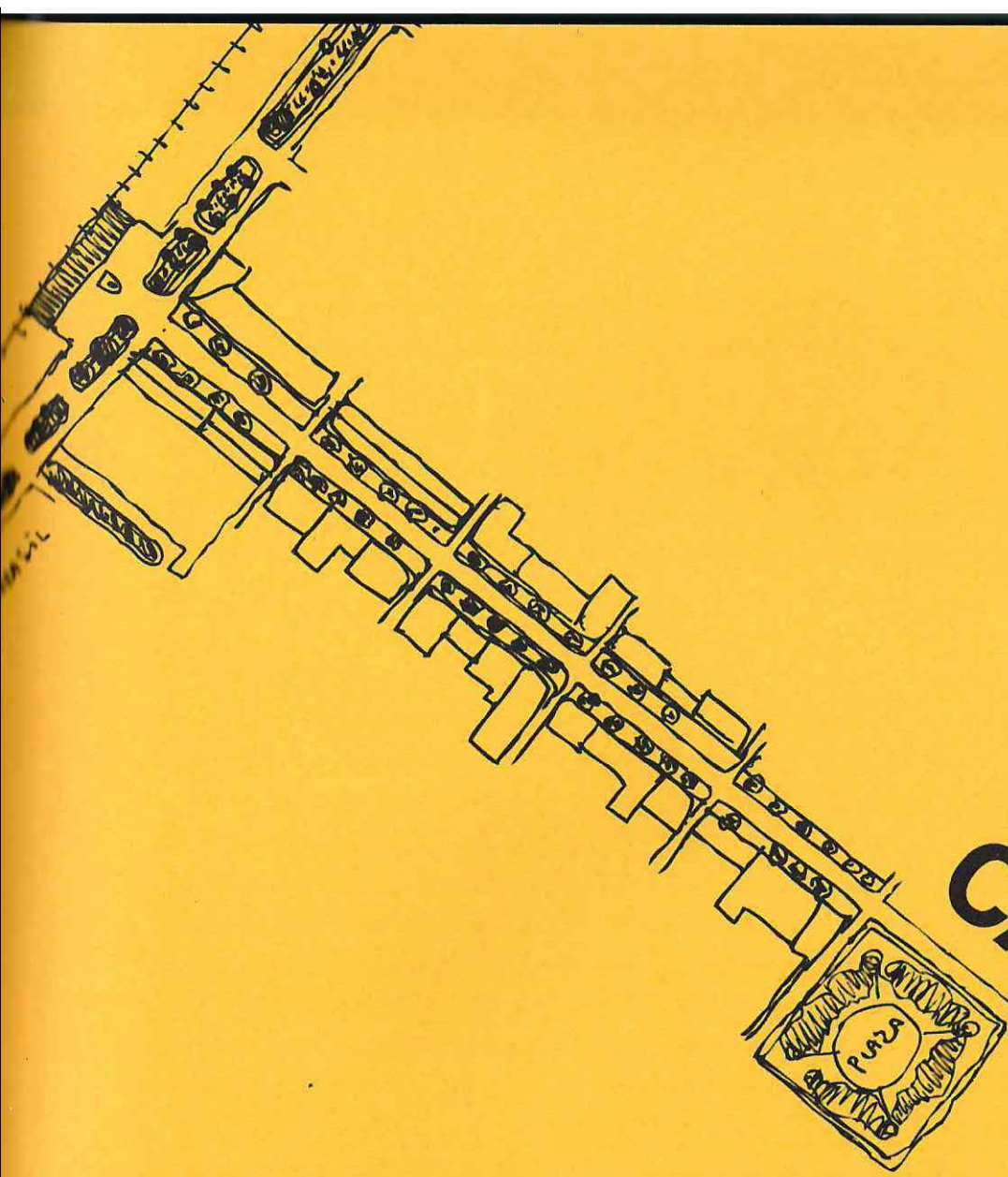
Al reconocer la importancia social y económica del ferrocarril las ciudades comienzan a planificarse en torno a este nuevo elemento que trae consigo una serie de exigencias para poder existir y realizar sus operaciones básicas.

Al hacerse cargo el estado de los ferrocarriles, estos toman en varios casos un sentido más bien social que económico puesto que en muchos de los casos varios trayectos jamás fueron rentables, pero fueron mantenidos en funcionamiento con el fin de no aislar a los pueblos más alejados. Es así como prácticamente todas las ciudades de Chile contaron con su estación:

"Hacia fines de los años treinta y sin contar la provincia de Aysén y Magallanes, solamente diez pueblos de más de mil habitantes quedaban a más de 10 kms. De una estación ferroviaria: Casablanca, Corral, Curacaví, Curepto, Chanco, Cholchol, Maullín, Puerto Saavedra, Pica y Quirihue" (Ian Thomson, Historia del Ferrocarril en Chile).

Hoy existen trescientas cuarenta y seis comunas en el país, pero para 1930, doscientas diez y siete estaban conectadas entre sí gracias al ferrocarril (consultar Anexo).

Entonces podemos afirmar que por lo menos alguna huella urbana, por pequeña que sea, ha dejado el paso del ferrocarril en la totalidad de las ciudades chilenas, digna de mostrar y analizar en el capítulo siguiente.



La
BUR
BA
NÍ'S
CA
TI
NÍ'S
ferroviaria
en
CHILE

IV . LA URBANÍSTICA FERROVIARIA EN CHILE

Hasta el momento en que comienza el boom ferroviario en Chile (1851) predominaban tres tipos de asentamientos; las ciudades de fundación en forma de cuadrícula, los asentamientos costeros (que sólo eran instalaciones productivas con algunos caseríos) y las agrupaciones en torno a alguna actividad productiva, ya sea agrícola minera o de otra índole.

Desde la fundación de ciudades durante la Colonia sólo algunas lograron consolidar su crecimiento expandiéndose a través del ensanche de la cuadrícula o extendiendo algunas vialidades formando nuevos caminos, este es un crecimiento más bien espontáneo, mientras que el primero ya presenta ciertos rasgos de planificación.

A partir de la inauguración del tramo Copiapó - Caldera comienza a expandirse por todo el país el ferrocarril, el cual necesita un soporte urbano para ser albergado en las ciudades, el que presenta características similares en los distintos lugares en donde se va emplazando.

Se generan elementos físicos que inciden en la composición de la ciudad, estos tienen una causa muy específica que dice relación de la manera en que el tren pasa por los asentamientos, si se le adosa a lo que ya existe, si se desvía un poco de la trama urbana o si derechamente se aleja un par de kilómetros. Estos elementos aparecen con nuevas lógicas y resignifican espacios anteriores dentro de la ciudad, así encontramos ejes de tensión, cuadrículas extensivas confinadas entre la ciudad y la instalación ferroviaria, jerarquización de ejes preexistentes, nuevas polaridades que reafirman las centralidades generando nuevos espacios públicos y reorganizaciones que generan nuevos planeamientos para el futuro.

El cambio de significado es importante; la ciudad deja de tener una centralidad en su interior como lo es la plaza de armas y ahora pasa a tener dos junto con la estación, aparecen límites difíciles de vencer que detienen el crecimiento urbano en esa dirección por casi cincuenta años, ahora la ciudad se vincula con otras ciudades y los nuevos asentamientos harán uso de toda la materia urbanística disponible.

4.1 Urbanística ferroviaria en la ciudad preexistente.

Al hablar de ciudad preexistente nos referimos a la ciudad de fundación española, a los poblados de baja densidad que no alcanzaban la condición de ciudad aún y que vieron en el ferrocarril la posibilidad de consolidarse como tales hacia el futuro y a las ciudades puerto.

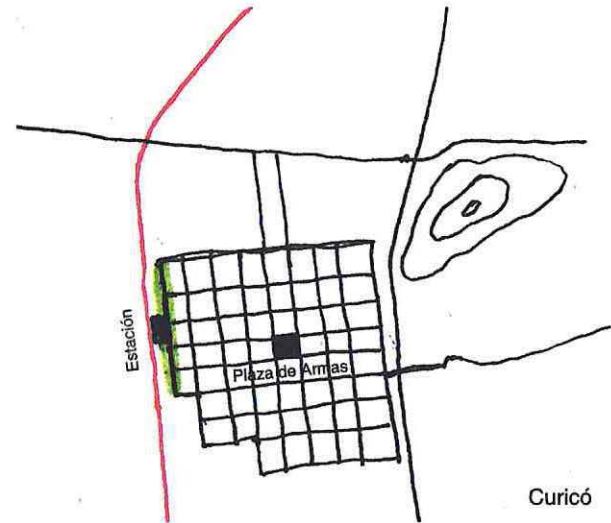
La instalación ferroviaria generó algunos elementos físicos que incidieron en la composición de la ciudad, si bien este repertorio es variado no se encuentra por completo utilizado en las ciudades exceptuando algunos casos que tienen que ver con la creación de nueva ciudad.

Nuevas Polaridades.

Lo primero que necesita el ferrocarril para poder emplazarse en una ciudad es un lugar donde detenerse; la estación, la cual genera una nueva centralidad que entra en tensión con la que ya existe, la plaza de armas.

Luego aparece la variable de dónde instalamos la estación, la respuesta a esta interrogante básicamente tiene dos posibilidades: de manera pasante adosada a la ciudad o tomando una distancia la cual permite planificar expansiones urbanas que quedan confinadas entre la ciudad y la instalación ferroviaria.

***NOTA:** de ahora en adelante en las imágenes de planos el color verde significa extensión urbana ferroviaria, el color rojo corresponde al trazado férreo y los cuadros negros corresponden a plaza de armas y estaciones respectivamente.



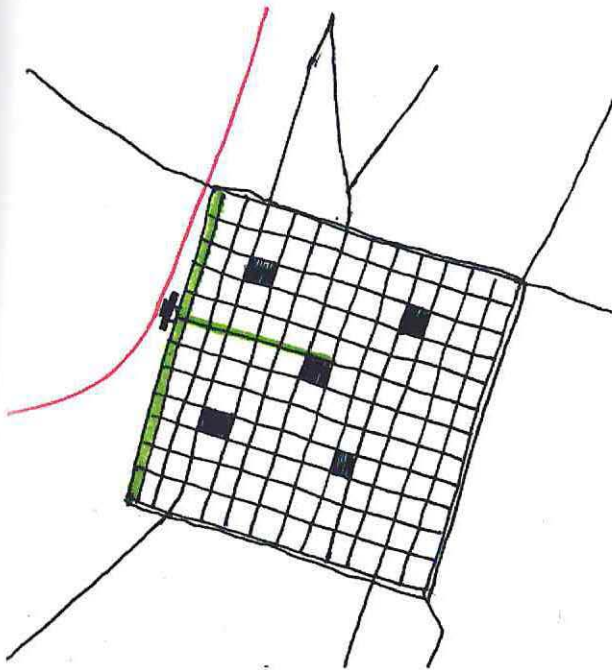
Curicó



San Felipe

Estas nuevas polaridades buscan siempre quedar en directa relación con la plaza de armas, creando un eje tensionado con equipamientos. Idealmente se busca que este eje remate perfectamente en estas dos centralidades aunque por razones funcionales propias del ferrocarril no siempre se da de esa manera.

La unión de estos dos puntos es a través de la creación de un eje; ya sea con la jerarquización de una calle existente en el caso de las instalaciones pasantes o con la creación de una nueva avenida como es el caso de las instalaciones que generan nuevos trazados confinados.



Eje en relación directa con plaza de armas en Chillán

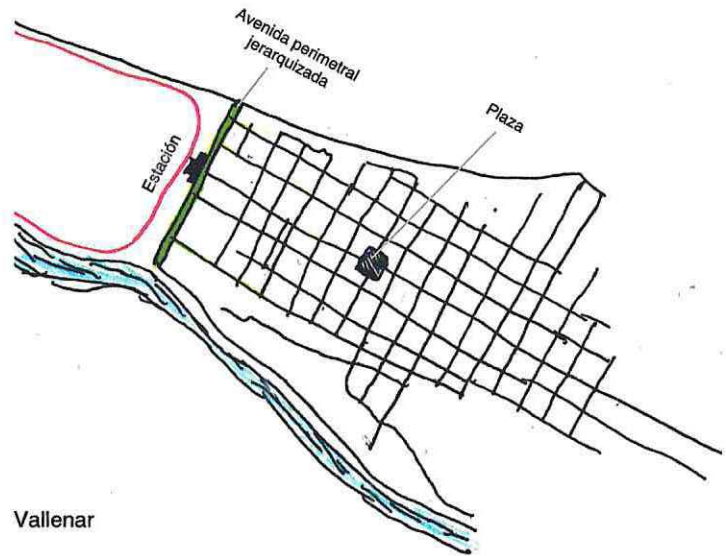


Eje desfasado un par de cuadras en relación a la plaza de armas en Talca.

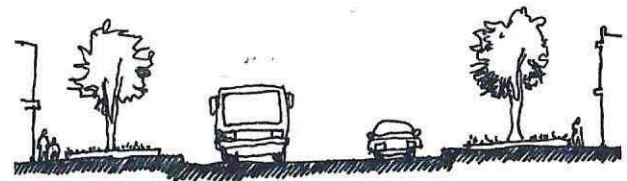
En algunas ocasiones esta tensión no es construída por la resignificación de una avenida existente, sino que sólo se construye por la ubicación que toma la estación al emplazarse en la calle que da directo a la plaza de armas, como el caso de Vallenar, en donde la forma en que la calle llega a la plaza permite que se cree un eje central perfecto.

Aprovechando el caso de Vallenar también encontramos algunas situaciones en donde al no producirse la jerarquización de este eje de manera física, sí se produce la resignificación de la avenida perimetral que corre paralela a la línea férrea, resaltando la llegada a la estación y creando un elemento amortiguador entre el ferrocarril y la ciudad.

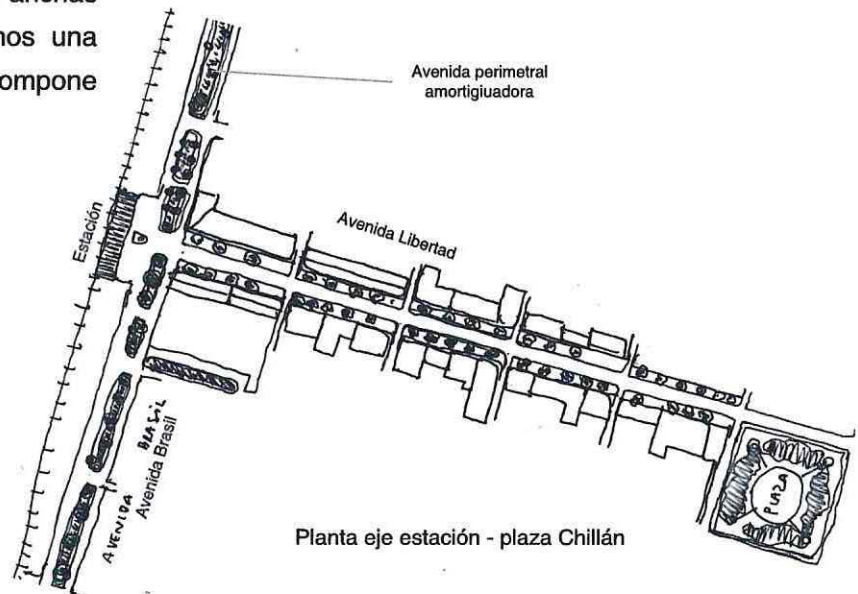
Chillán es un caso donde la teoría se ejecuta perfectamente; la estación queda en directa tensión con la plaza de armas a través de una avenida comercial la cual es jerarquizada con la construcción de anchas veredas y arbolización, además encontramos una avenida perimetral amortiguadora que se compone con bandejones centrales arbolados.



Vallenar

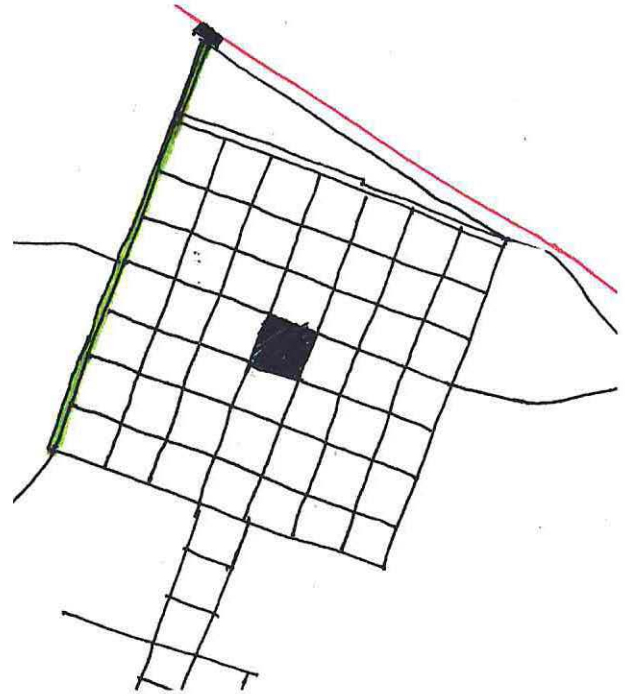


Corte eje estación - plaza en Chillán

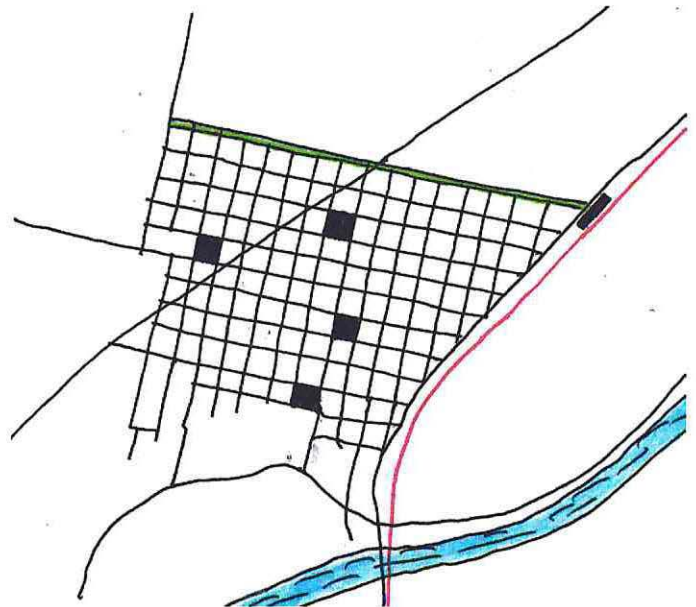


Planta eje estación - plaza Chillán

Las avenidas perimetrales también fueron una alternativa para el emplazamiento ferroviario, al no poder ejecutarse el eje tensionador como era tendencia con la plaza de armas, en algunos casos se optó por ubicarse en una esquina de la cuadrícula construyendo un eje con esta avenida de cierre en las ciudades; un eje distinto, que no tensionaba con nada pues por un lado tenía la estación y por el otro simplemente se diluía la vialidad, quedando estas avenidas como una jerarquización del camino hacia la estación más que como un eje.



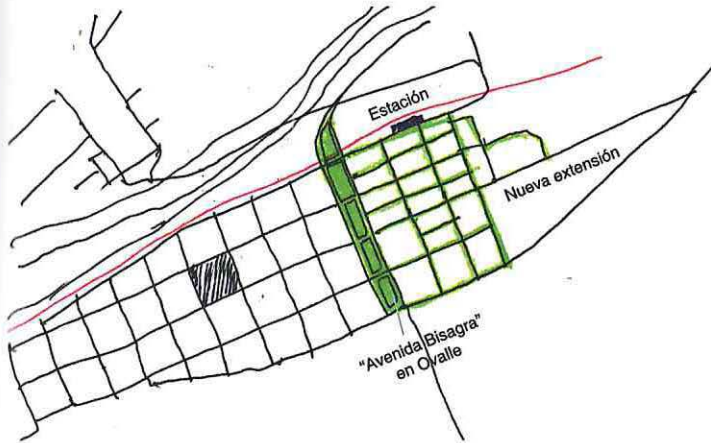
Ejes construídos a través de la jerarquización de la avenida perimetral en Los Andes (arriba) y Temuco (abajo).



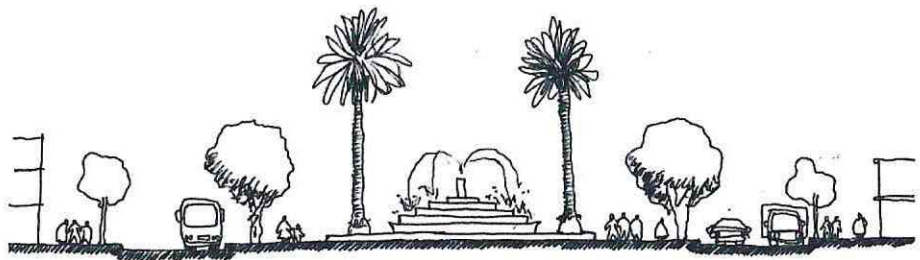
Extensiones no tensionadas

Hubo una manera de expansión urbana diferente a lo ya expuesto, a pesar de que los elementos sean los mismos la diferenciación aparece en como se ubican, eso sí debemos sumarle un nuevo elemento importante: las **Avenidas Bisagras**, las cuales son unos espacios muy anchos y muy verdes, unos verdaderos parques urbanos que marcan el término del tejido antiguo y señalan el comienzo del nuevo.

En cuanto a los elementos se mantienen básicamente los mismos principios respecto a la estación y a la jerarquización de la avenida que marca su llegada aunque aquí ya no hay tensiones y estas expansiones suelen ser más residenciales que comerciales



Vista aérea "Avenida Bisagra" en Ovalle.



Corte Avenida Bisagra en Ovalle.

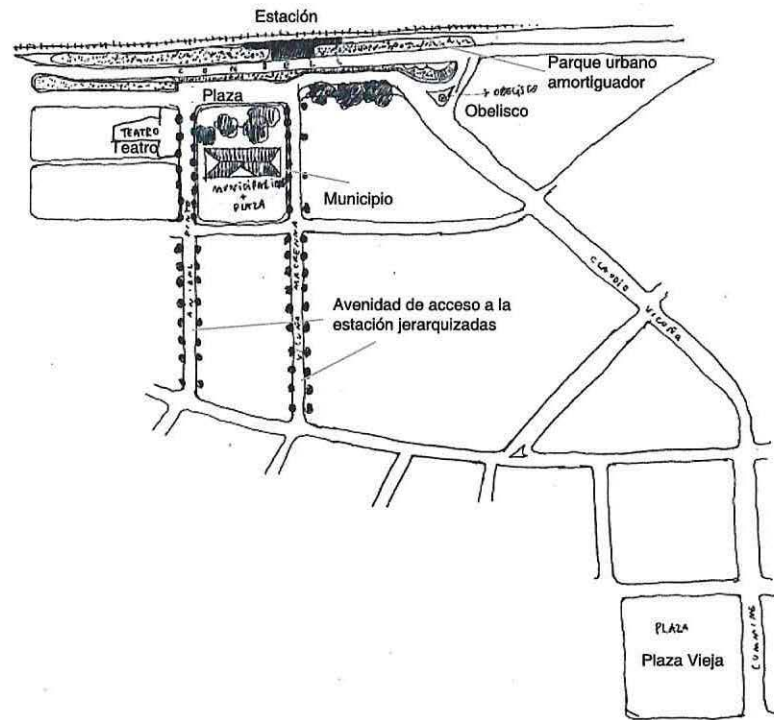
Reordenación y transformación de poblados

Así como para las ciudades consolidadas la instalación del ferrocarril fue una instancia para desarrollar proyectos de expansión urbana, para otros poblados más dispersos, fue el momento de comenzar una consolidación y un ordenamiento en torno a la actividad ferroviaria.

Principalmente se trata de poblados esparcidos y que nacieron gracias al paso del ferrocarril en sus cercanías, pero que con el tiempo crecieron de tal manera que fue necesaria una planificación para comenzar a consolidarse como ciudad.

En estos casos se mantienen los principios señalados anteriormente pero se ven modificados en su forma, no se trata siempre de grandes ejes rectos, sino más bien de accesos cualificados hacia la estación, al estar un poco distanciada la instalación férrea del poblado es posible proyectar parques urbanos amortiguadores en vez de avenidas.

Aquí la resignificación no tiene que ver con una calle, tiene que ver con el poblado completo, es decir se replantea lo que hay y se ordena todo el equipamiento en torno al ferrocarril (municipio, escuelas, iglesias, teatros, etc).

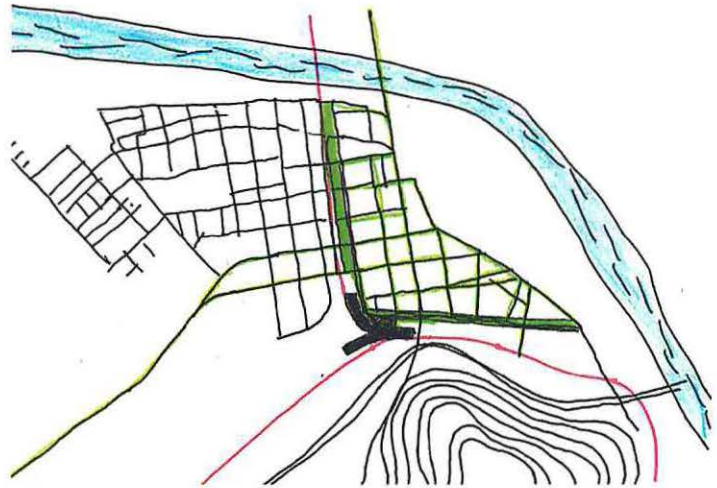


Quilpué es uno de los casos más completos; en primera instancia desplaza absolutamente al centro existente anteriormente (plaza vieja) jerarquiza las avenidas de acceso a la estación, instala un pequeño parque urbano amortiguador y los equipamientos cívicos se instalan frente a la estación y construyen la nueva plaza para la ciudad y genera una pequeña tensión entre el complejo estación y la plaza vieja marcada por un pequeño obelisco.

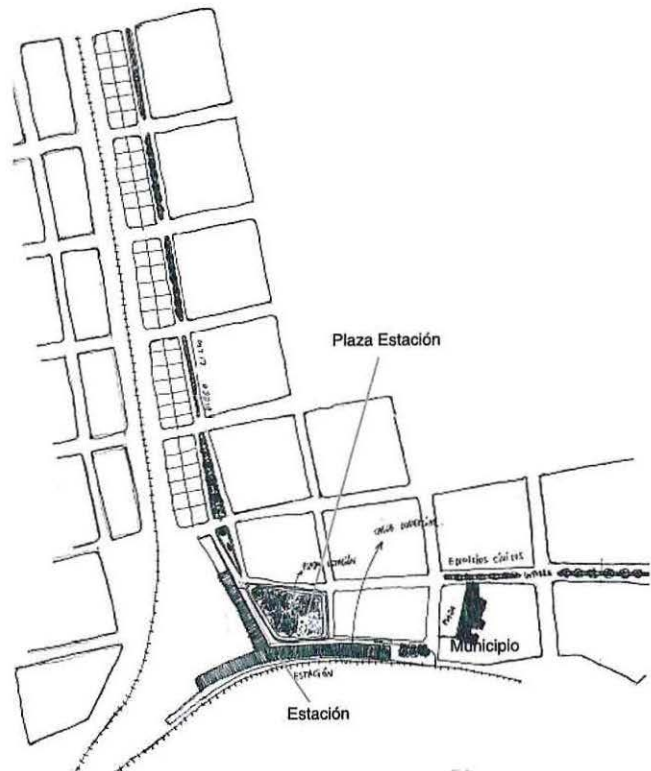
La Calera es un caso especial; es una mezcla de todo lo expuesto anteriormente, tiene algo de las extensiones de cuadrícula y a su vez tiene algo de las refundaciones de poblados.

Al ser el punto de inflexión entre la Red Norte y La Red Sur, esta ciudad se vio especialmente favorecida por el desarrollo de un planeamiento potente, el cual concentró todos los equipamientos cívicos y comerciales en torno a la instalación ferroviaria, además de jerarquizar las avenidas que corren paralelas a la línea que continúa el trayecto a Santiago y la que continúa paralela hacia Iquique.

Además el hecho de que los pasajeros tuvieran que bajarse de un tren, y esperar para poder continuar su viaje y subirse a otro, hizo necesaria una infraestructura de este tipo, con una plaza importante, una estación amplia y un comercio variado.



Extensión y reorganización urbana en La Calera



Lugares monumentales en la ciudad puerto

La instalación ferroviaria en estas ciudades es netamente productiva en un comienzo y corresponde al terminal del recorrido transversal interior - costa.

Al ser las ciudades portuarias instalaciones espontáneas sin fundación en la mayoría de los casos, esta instalación no trae consigo grandes planeamientos urbanos asociados al ferrocarril, sino que se limita a instalar el equipamiento productivo necesario para funcionar emplazándose generalmente fuera de las ciudades pensado como algo más bien puntual y limitante y no como una opción de crecimiento.

Los planeamientos de expansión urbana en las ciudades puertos obedecen a necesidades propias de una ciudad que experimenta un auge económico y no tienen relación con la llegada del ferrocarril, es por eso que el aporte en estos lugares es más bien puntual y tienen que ver generalmente con una gran estación y un suelo adjunto para poner en valor la monumentalidad de dicho edificio.

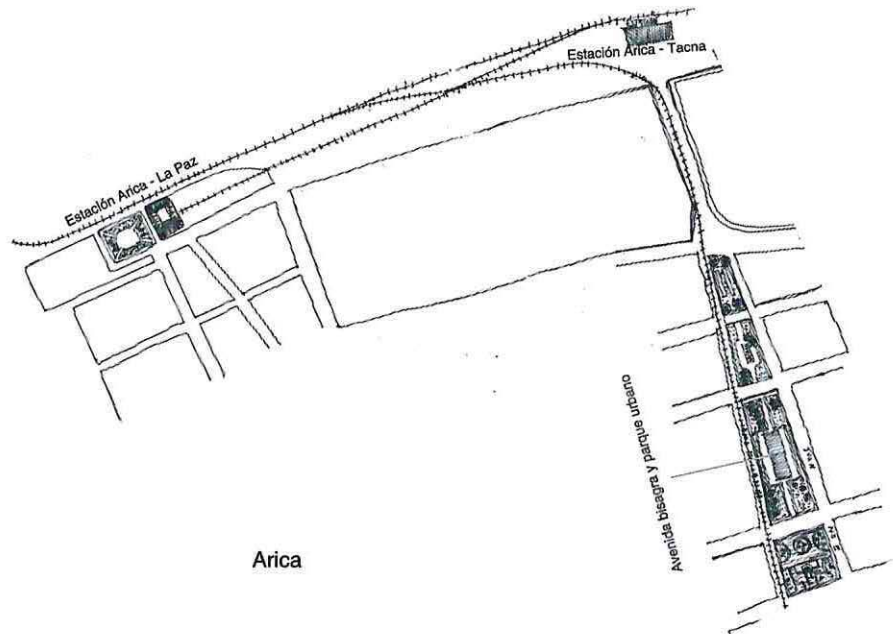
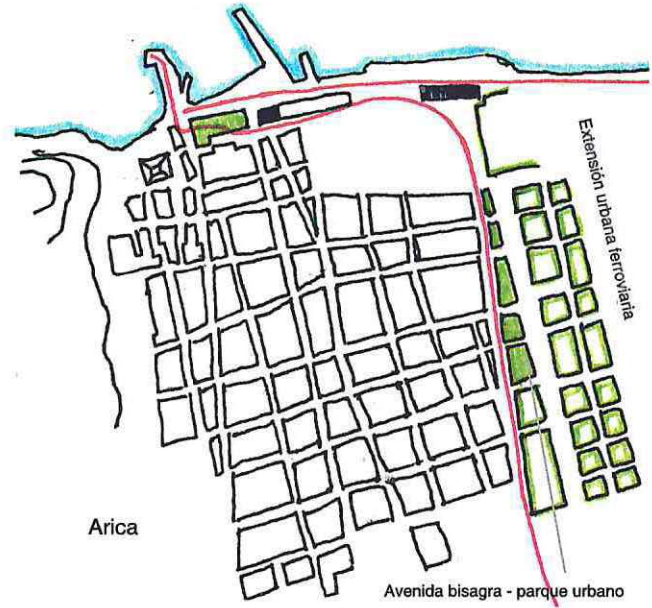


Plaza en la estación de San Antonio



Plaza y estación en Arica

Arica es un caso especial, al igual como lo es La Calera, en esta ciudad se reúne más de una manera de construir la ciudad, por un lado tenemos la estación del Ferrocarril Arica - La Paz y su plaza (ver página anterior) y por otro lado tenemos la estación del ferrocarril Arica - Tacna, el cual tiene una ubicación periférica y al planificarse una expansión urbana se construye recurriendo a elementos anteriormente expuestos, como la avenida de tipo bisagra, la que le entrega a la ciudad un parque urbano y a su vez es la jerarquización de la llegada al ferrocarril.

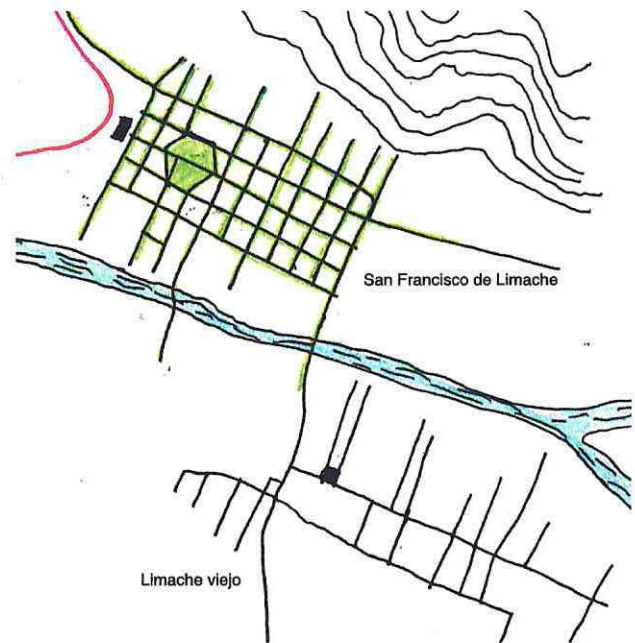


4.2 La urbanística de la ciudad que se crea y su cambio de paradigma

Varios fueron los motivos que originaron nuevas ciudades aprovechando la aparición del ferrocarril, ya sean netamente productivos, como es el caso de Diego de Almagro (ciudad de abastecimiento entre el yacimiento minero y la costa) o el caso del puerto de Mejillones, que trajeron consigo un planeamiento distinto a las cuadrículas que se acostumbraba ver en Chile.

Otro motivo tiene que ver con los impedimentos geográficos que obligaron al trazado ferroviario a no pasar directamente por las ciudades, lo que las incentivó a realizar planeamientos que las unieran con el paso del ferrocarril para no quedar aisladas, como es el caso de San Francisco de Limache donde la nueva planificación fue tan potente que desplazó en centralidad e importancia al asentamiento original, y en otros ejemplos como San Javier, sólo fue un planeamiento de conectividad residencial, un eje que mantuvo intacta la centralidad de la ciudad.

Lo más importante es que si bien fueron pocos casos de nueva ciudad, fue en estos donde la materia urbanística se desplegó de mejor manera echando mano a todos los elementos y principios compositivos absorbidos del urbanismo formal.



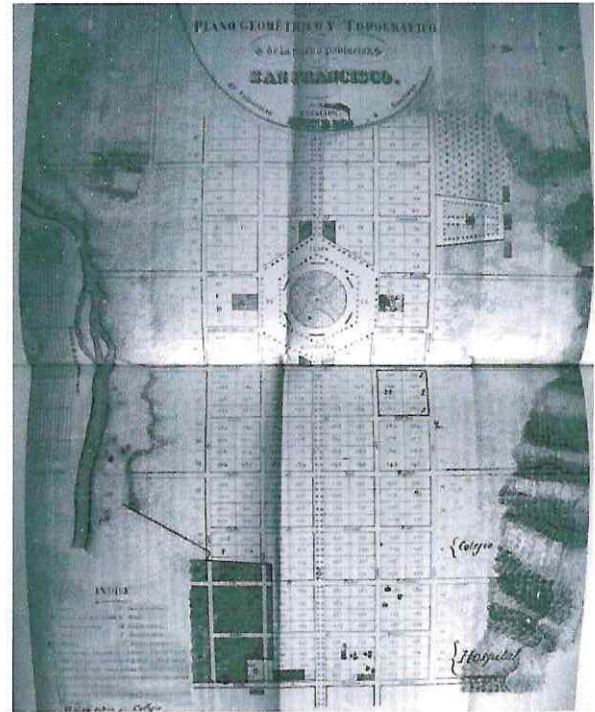
En verde el nuevo planeamiento para Limache, el cual desplaza en importancia y centralidad al poblado original

Repasemos un poco cual sería la configuración ideal de un planeamiento tensionador propio del período ferroviario:

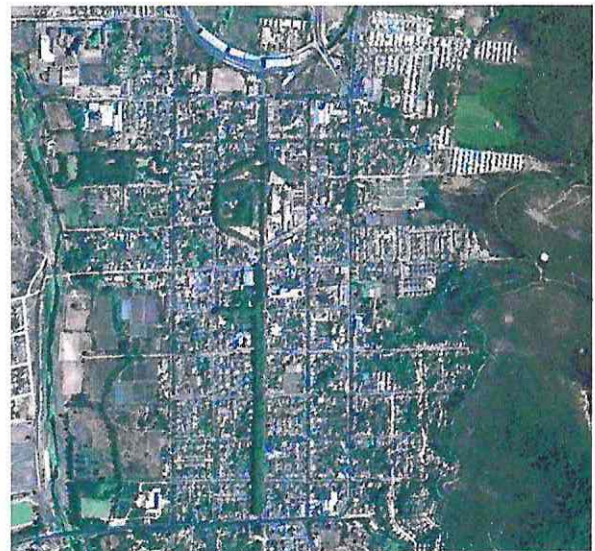
Como primer elemento ubicamos la estación la cual posee una plaza adjunta; perpendicular a esta instalación aparece una calle ancha, importante, comercial, la cual es un eje recto, arbolado, con bandejones y que termina en otro equipamiento, ya sea de tipo parque o algún edificio cívico.

De este eje se desprenden vialidades de envergadura menor las que irrigan el tránsito hacia los sectores residenciales y van conformando el tejido urbano, el cual queda demarcado por avenidas perimetrales que jerarquizan el término de este nuevo asentamiento.

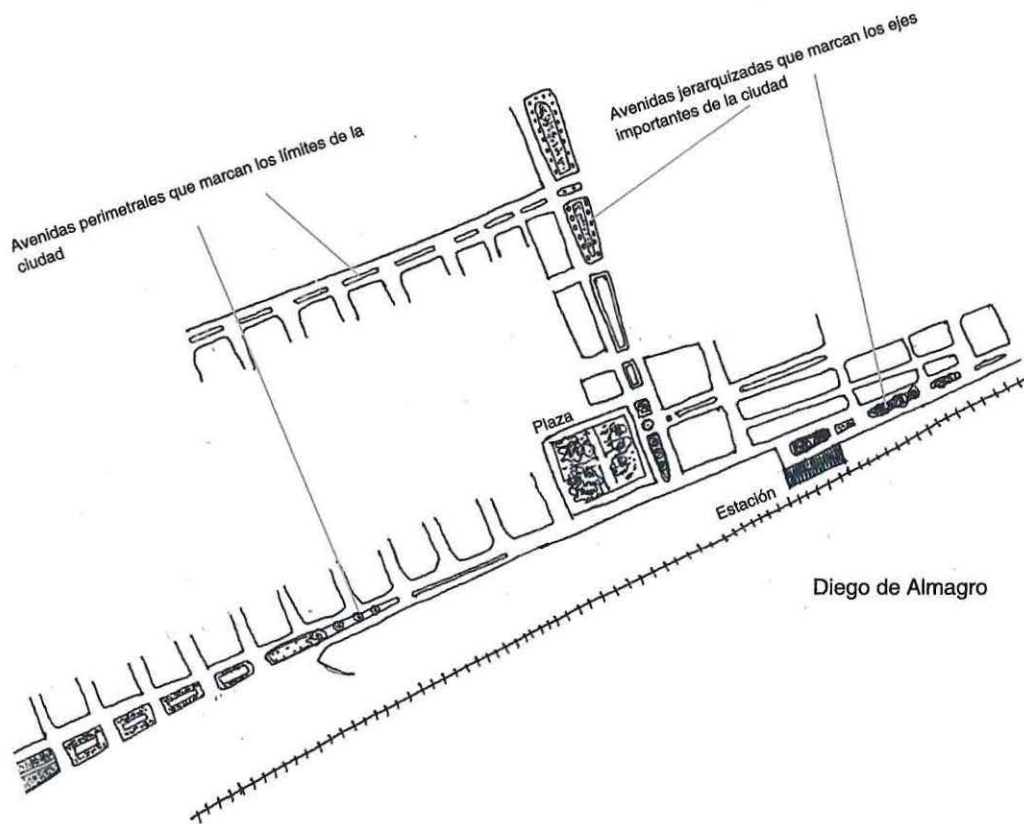
Esta fue la lógica que se implantó en los nuevos poblados creados a partir de la instalación ferroviaria, las cuales no siempre se materializaron como se planificaron, pero que sin duda fueron los que lograron organizar de manera más ideal, al menos en el papel, los principios que regulaban este tipo de urbanizaciones



Planeamiento original para Limache (arriba). Hoy Limache conserva prácticamente la misma estructura planificada, excepto por el parque que cedió terreno para equipamiento como bomberos y colegios

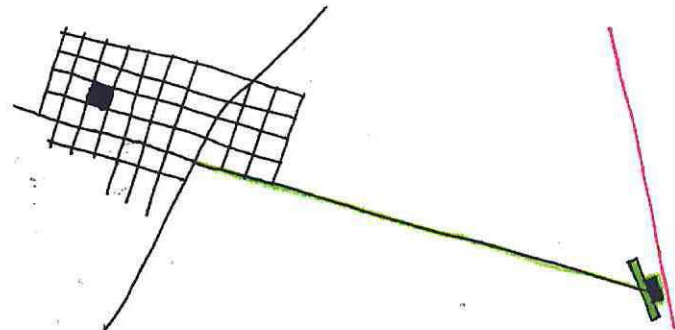


Dejando un poco de lado la teoría ideal nos encontramos con otros tipos de propuestas que si bien rescatan gran parte de los principios, no los utilizan todos en un sólo planeamiento, o bien por diversos factores, principalmente económicos, no pueden llevarse a cabo en su totalidad y nos encontramos con ciudades que presentan una serie de elementos urbanos dispuestos de una manera muy ordenada y racional.

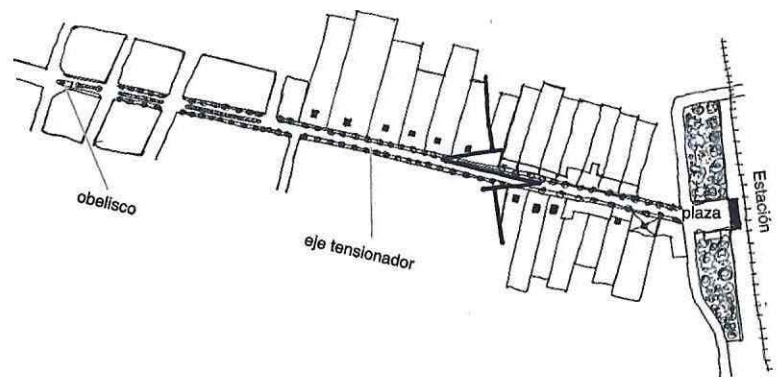


El concepto principal de la nuevos poblados ferroviarios es la tensión, la construcción de un eje, dos elementos conectados entre sí a través de una avenida que resalte en dentro de la ciudad por su envergadura.

Tan fuerte es este concepto que en algunos casos fué sólo este elemento es el que se ejecuta en la ciudad como manera de conectar la estación con el tejido urbano existente, y ante la imposibilidad de rematar esta tensión con algún equipamiento, se recurre a elementos simbólicos como obeliscos o monumentos.



Eje de conexión estación - ciudad San Javier



Obelisco en San Javier



A pesar de lo expuesto anteriormente existieron un par de casos de ciudades portuarias planificadas, las que se trazaron bajo los mismos principios pero, la gran diferencia es que aquí el ferrocarril es integrado a la ciudad y no es algo puntual que se trata de dejar fuera.

Mejillones corresponde a uno de los casos más importantes de lo mencionado en el párrafo anterior, destacando al menos en el proyecto la planificación de diagonales, y la intención de crear una pequeña tensión entre la estación y un parque costero a través de una calle ancha con grandes bandejes centrales.



Planeamiento original para Mejillones



Tensión entre estación y parque de Mejillones.

No cabe duda que el paso del ferrocarril no dejó indiferente a ninguna localidad en Chile y produjo una materia urbanística rica e interesante, que transformó la ciudad y cambió los paradigmas existentes para la futura planificación.

Prácticamente todas las ciudades del país sufrieron afectaciones urbanas, las primeras sentaron las bases para que las que se planificaban posteriormente fueran mirando y perfeccionando el modelo, es por eso que los casos más espléndidos coinciden con ser los últimos en ser ejecutados, pues los que proyectaban iban mirando, aplicando cosas nuevas y corrigiendo errores de las anteriores.

Lo mostrado en este capítulo contiene los elementos principales con los que se compuso ciudad por casi setenta años en el país.



SÍNTESIS

V . SÍNTESIS

La instalación ferroviaria generó todo un proceso urbanístico en Chile el que derivó en intervenciones de diversas magnitudes en las diferentes ciudades del país.

En la ciudad preexistente de fundación española provocó intervenciones muy similares dependiendo de la manera en que se les emplazara el ferrocarril. Donde se instaló de manera pasante adosado a la ciudad generó modificaciones, se jerarquizaron calles existentes y para tensionar la plaza con la estación y en donde el ferrocarril pasó un poco separado, se dió la oportunidad de realizar ensanches generalmente en forma de damero, los que quedaban confinados entre la ciudad preexistente y la instalación ferroviaria, generándose en esta instalación un límite que la ciudad demostraría más de medio siglo en abolir.

En algunos poblados sin orden evidente, reordenó y planificó su estructura urbana, siendo este el primer paso para que con el tiempo se consolidaran como ciudades resultando formas compositivas variadas, convirtiéndose en mezcla entre cuadrícula y conceptos formales del urbanismo del siglo XIX adaptados a condiciones económicas y geográficas particulares.

Las ciudades portuarias ya venían viviendo procesos de urbanización previos al ferrocarril, el cual consistía básicamente en adaptar la cuadrícula a un terreno muy irregular. En estos lugares, al quedar el ferrocarril relegado a algo netamente productivo, separado de la ciudad con una reja o un muro por ser parte de las instalaciones portuarias, no genera más que intervenciones puntuales, que se remiten a la estación y una plaza generalmente.

Es en las ciudades nuevas en donde se puede apreciar más claramente la materia urbanística, apareciendo en evidencia nuevas formas de tejidos, extensas y anchas avenidas tensionadoras, parques, diagonales, etc.







El tren como medio de transporte hoy ha sido relegado por el automóvil y las líneas férreas por carreteras, lo que hizo decaer el uso de las instalaciones ferroviarias quedando con el tiempo abandonadas por décadas, hasta hoy en día cuando se les reconoce como testimonio del pasado y se les comienza a otorgar valor patrimonial siendo reacondicionadas generalmente para usos destinados a la comunidad.

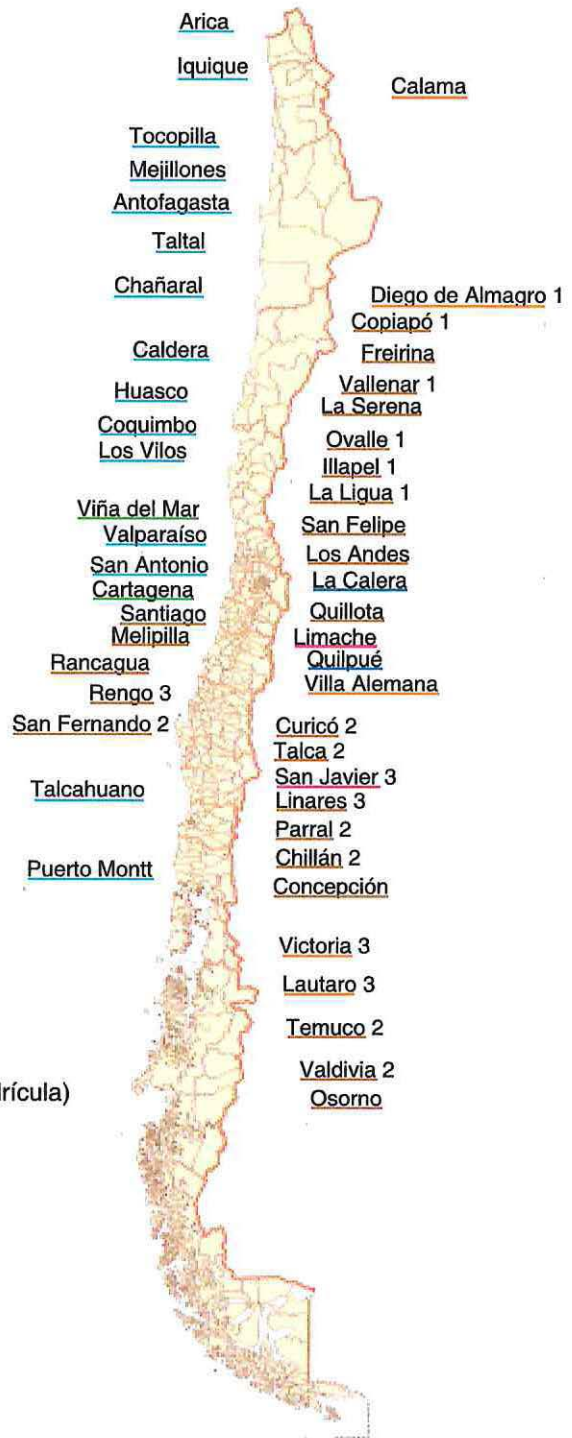


ANEXOS

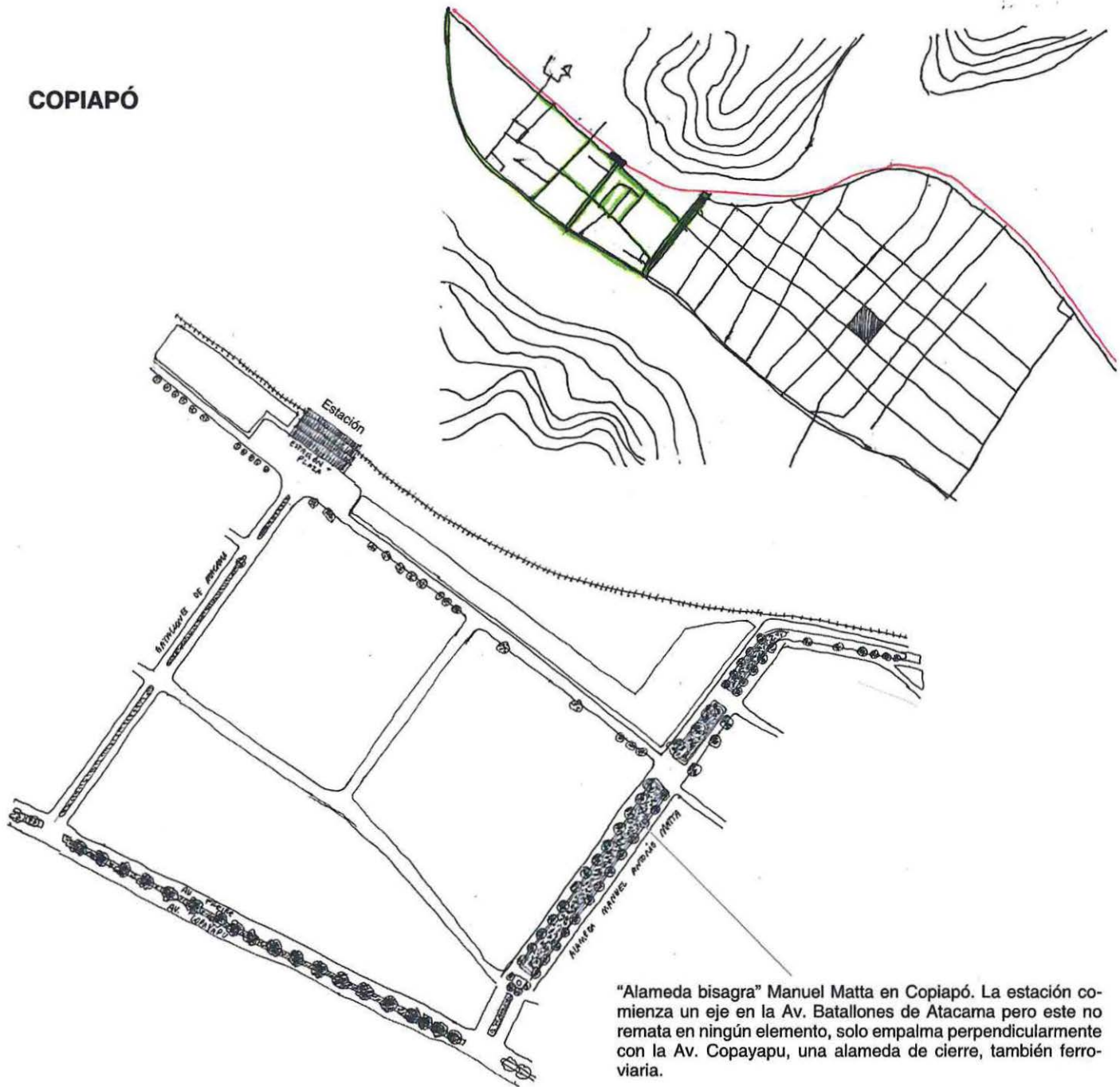
Principales ciudades con materia urbanística ferroviaria

Prácticamente todas las ciudades en Chile tuvieron alguna hue-
lla relacionada con el ferrocarril, unos casos fueron más esplendorosos que otros y dentro de ellos destacan los que se mues-
tran a continuación, clasificados según tipo de asentamientos.

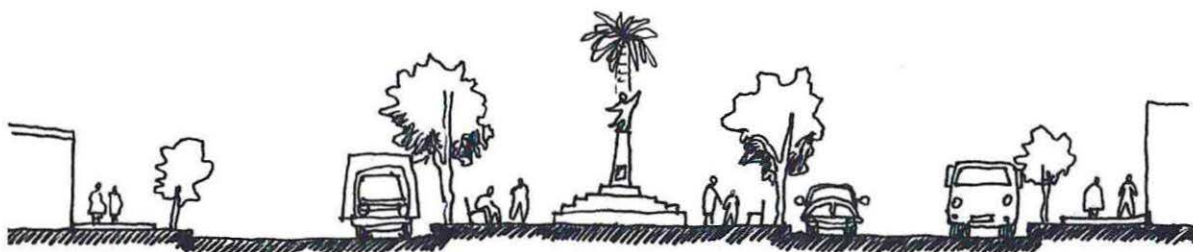
-  Ciudades portuarias - costeras
 -  Ciudades Balnearios
 -  Ciudades preexistentes consolidadas urbanamente (cuadrícula)
 -  Nuevos poblados ferroviarios
 -  Poblados preexistentes reorganizados con el ferrocarril
 -  Ciudades preexistentes que generan nuevo poblado
- 1 Ciudades de conectividad Red Norte
 - 2 Principales ciudades cabeceras ramal Red Sur
 - 3 Ciudades de conectividad Red Sur



COPIAPÓ



"Alameda bisagra" Manuel Matta en Copiapó. La estación comienza un eje en la Av. Batallones de Atacama pero este no remata en ningún elemento, solo empalma perpendicularmente con la Av. Copayapu, una alameda de cierre, también ferroviaria.



Corte Av. Matta, Copiapó

COPIAPÓ

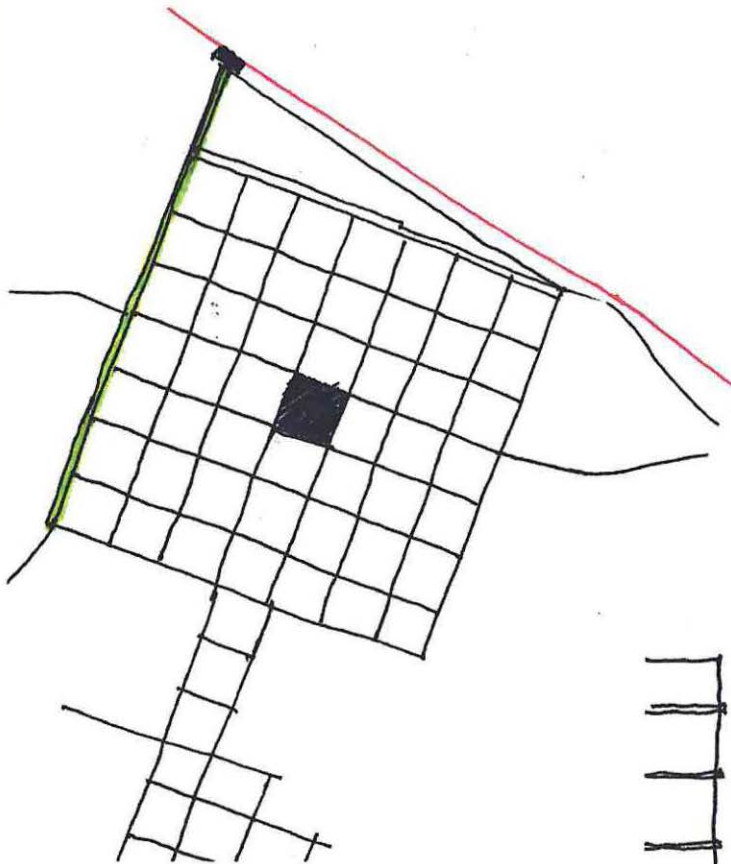


Estación de Copiapó 1856

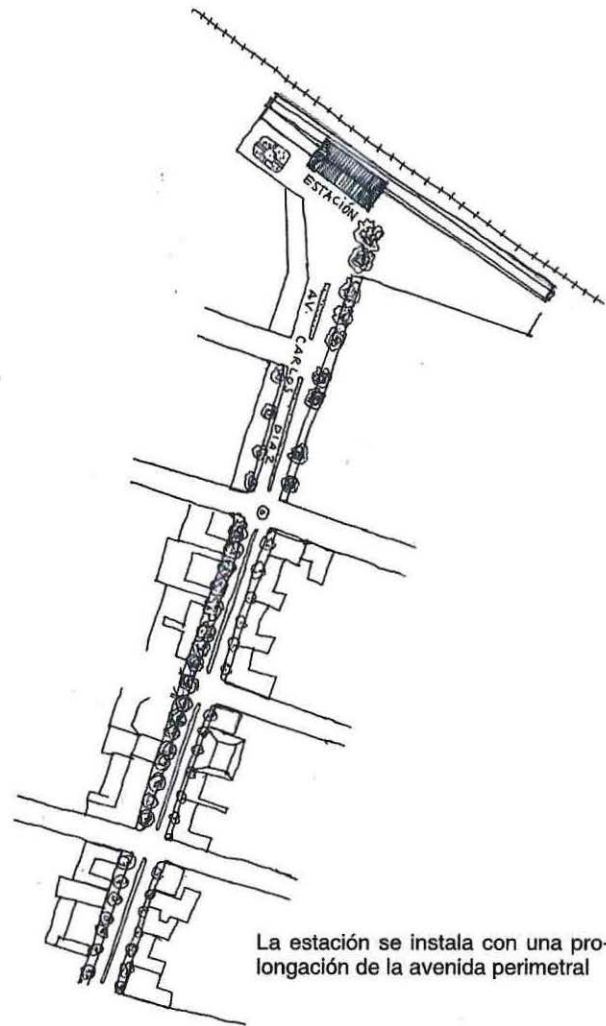
Panorámica de Copiapó desde la colina. Se puede observar la espalda de la estación hacia el lado centro derecho de la foto y los rieles del ferrocarril recién construido. La línea de árboles de la izquierda a la derecha marca el recorrido de la Av. Matta. Al lado derecho se ve la Iglesia San Francisco. El centro de Copiapó se ubica en la prolongación de la línea del ferrocarril.



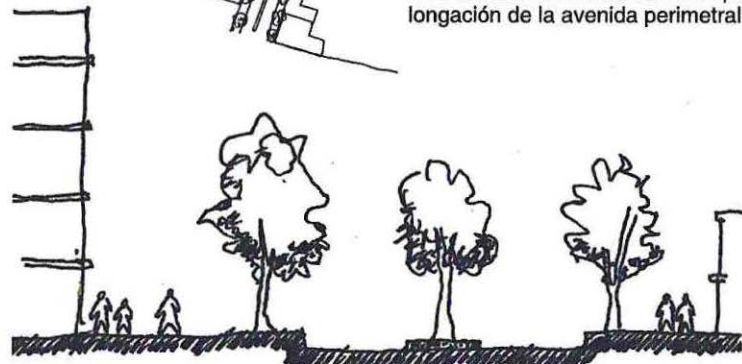
LOS ANDES



Eje Avenida perimetral Los Andes



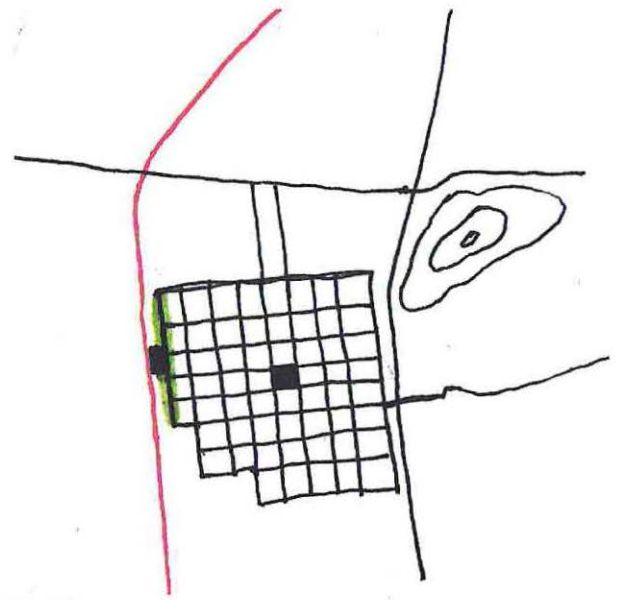
La estación se instala con una prolongación de la avenida perimetral



Corte Av. Carlos Díaz, se aprecia en el ancho de veredas y la altura de la edificación la diferencia entre un período y otro



Rancagua



Curicó

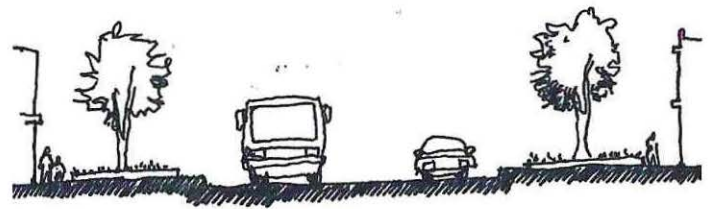
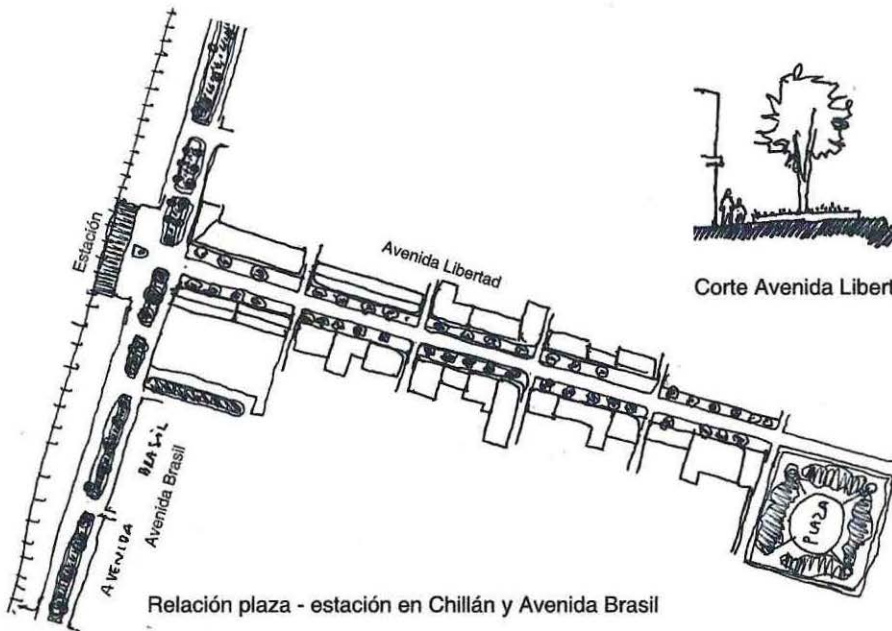
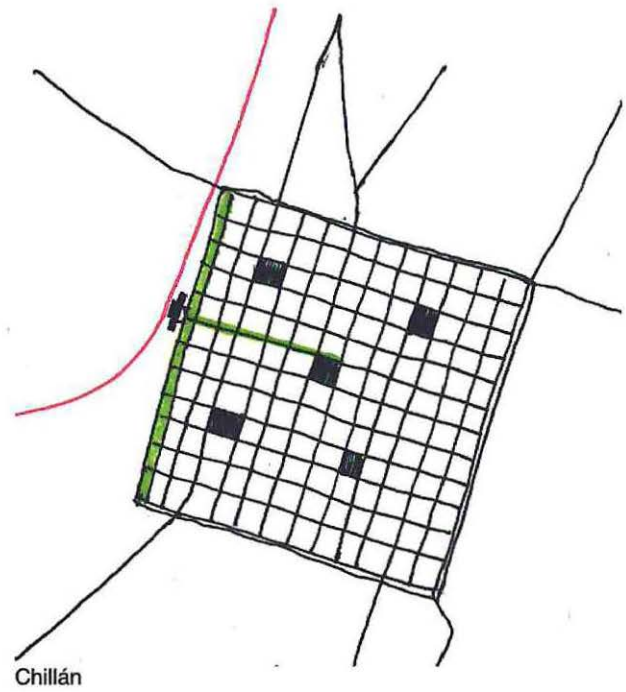


Obelisco San Felipe



San Felipe

CHILLÁN



Corte Avenida Libertad, Chillán

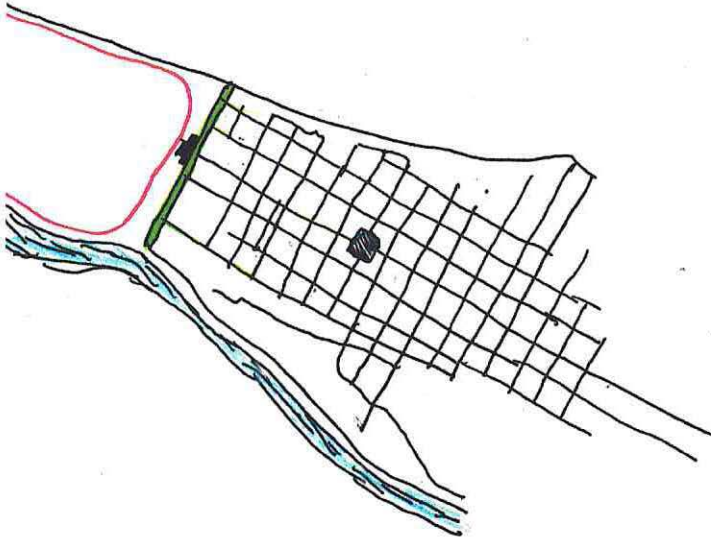
Relación plaza - estación en Chillán y Avenida Brasil



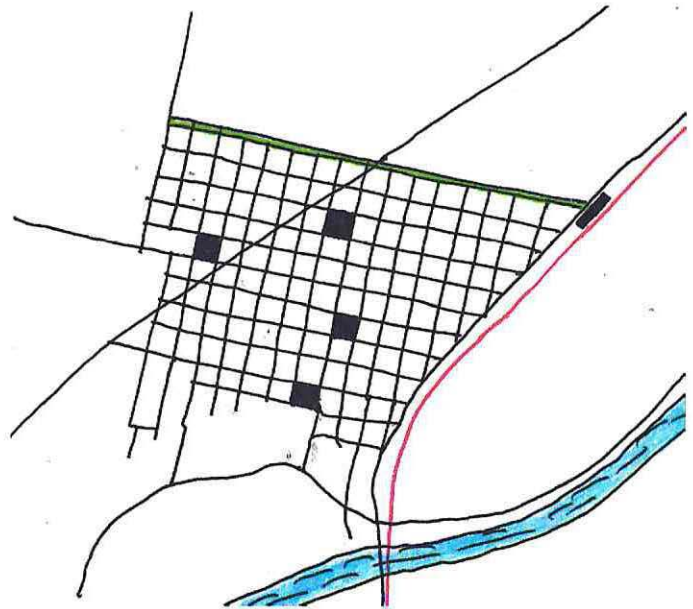
Talca



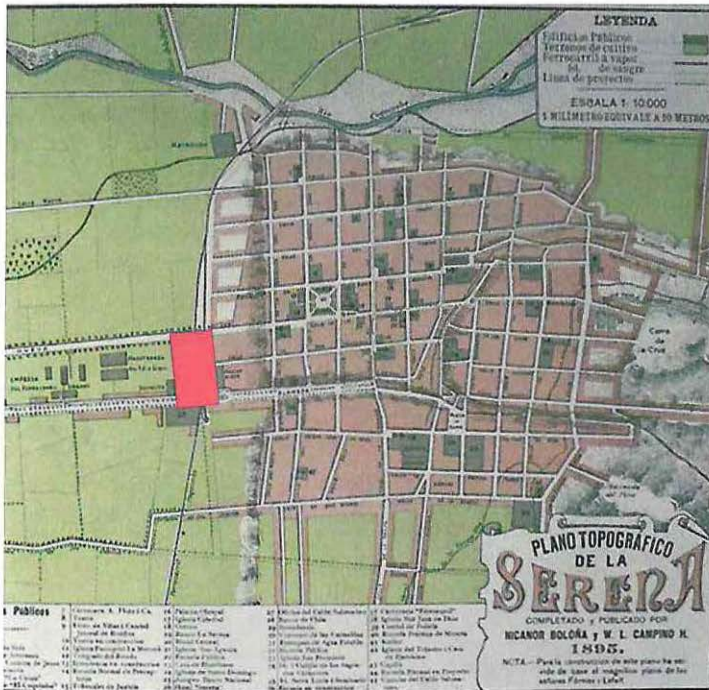
Estación de Talca y su plaza hacia el 1900



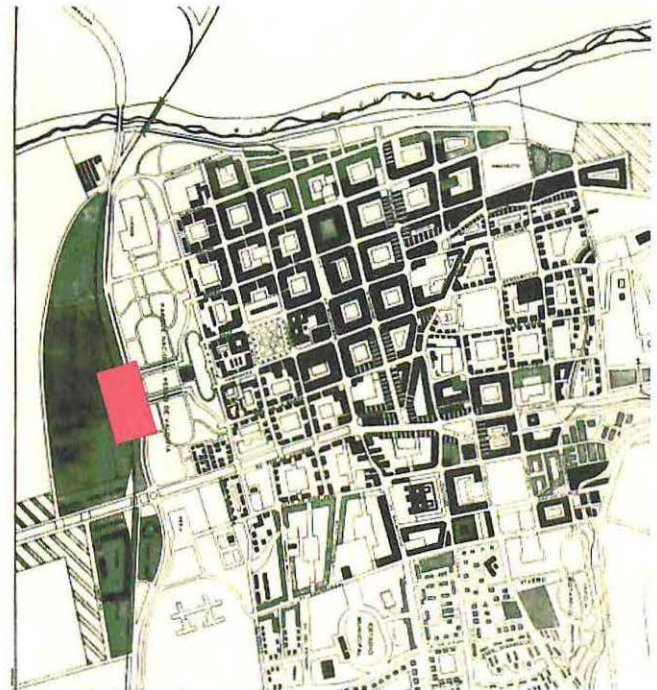
Vallenar



Temuco



La Serena antes del "Plan Serena"



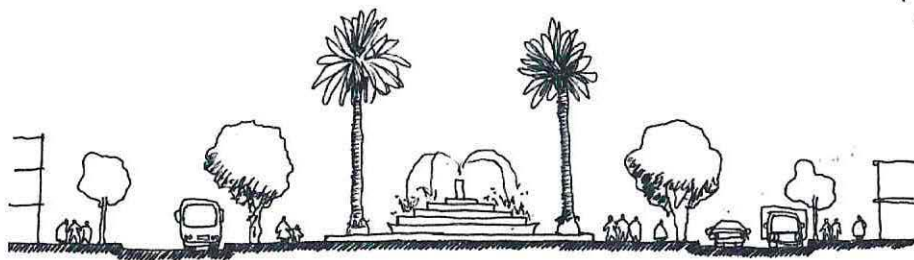
Plan regulador La Serena 1947

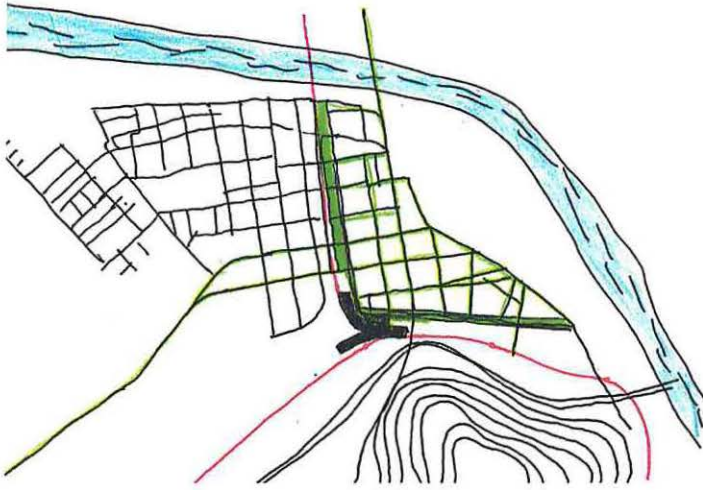
LA SERENA

Un caso especial es La Serena, que hasta 1947 tenía su estación como se muestra en la figura de arriba, en una esquina de la cuadrícula, pero bajo la remodelación de la ciudad durante el "Plan Serena" se decretó su demolición y traslado un par de cuadras más al norte para quedar en directa relación con la plaza y se utilizaron las seis manzanas de junto para construir el parque japonés como elemento amortiguador.



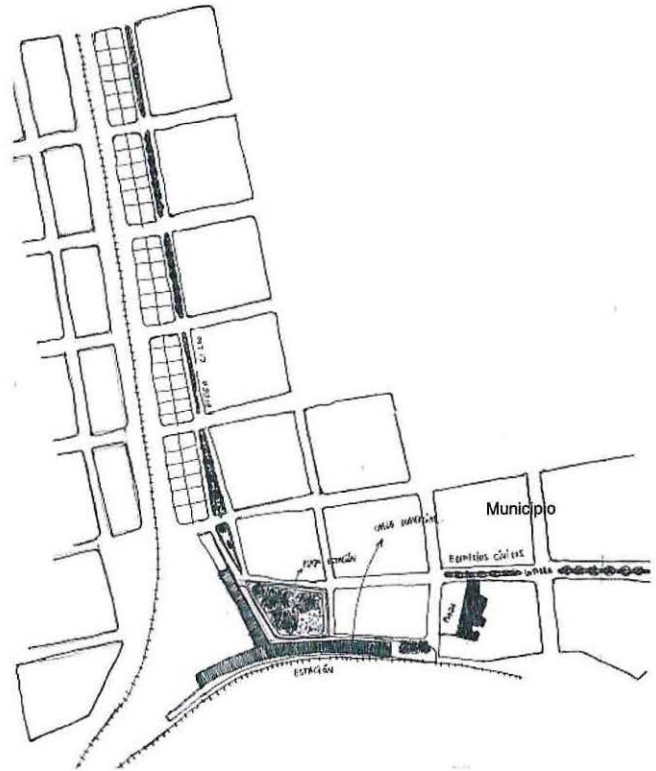
Estación de La Serena





La Av. Diego Lillo (vertical) corre paralela a la línea en dirección a Iquique, mientras que la Av. Latorre (horizontal) hace lo propio en dirección a Santiago. En este caso 2 vialidades jerarquizan la entrada a la ciudad provenientes de distintas direcciones.

LA CALERA

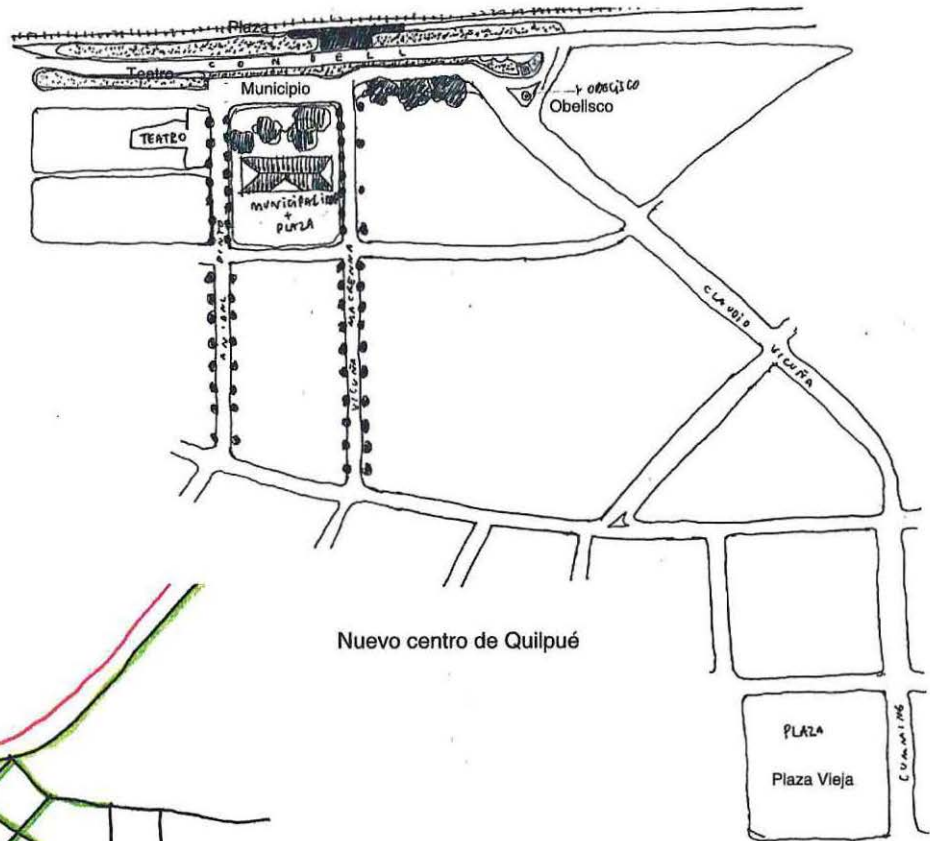


De la misma manera en que la Plaza de Armas concentra el equipamiento cívico y comercial en este caso se hace en torno a la plaza de la estación, la cual tiene un tamaño más ciudadano que las anteriormente señaladas. Además es el punto donde convergen las principales vialidades de acceso a la ciudad.



Illapel

QUILPUÉ



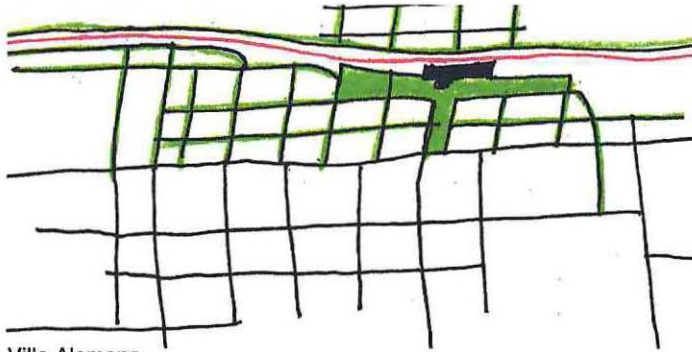
Nuevo centro de Quilpué



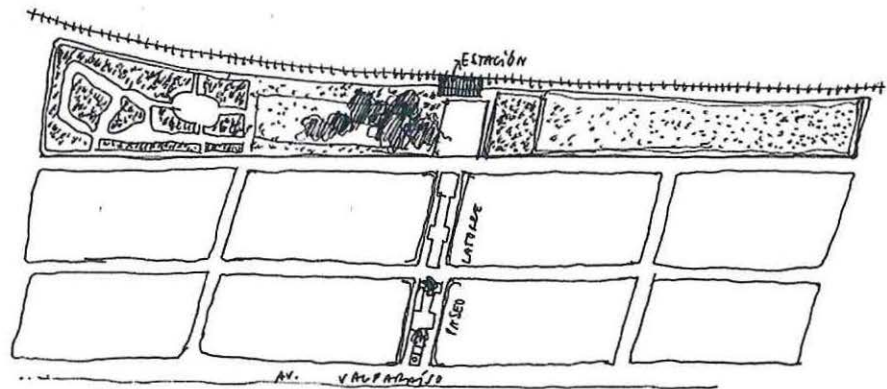
Quilpué

Al igual que en La Calera, en Quilpué la plaza cívica se instala frente a la estación de trenes, las dos calles que llegan perpendiculares a la línea férrea son las principales avenidas comerciales.

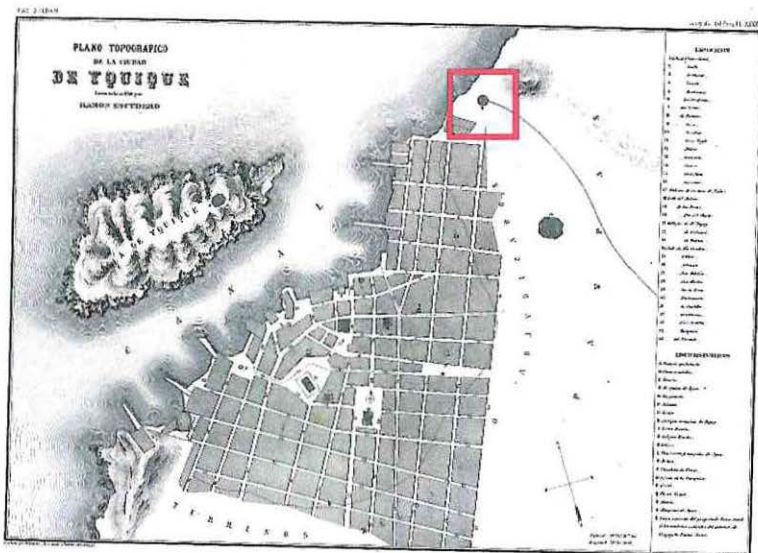
Existe un intento de tensión con la plaza antigua y un obelisco pero la plaza pierde toda centralidad y sentido siendo absolutamente desplazada por la instalación ferroviaria.



Villa Alemana

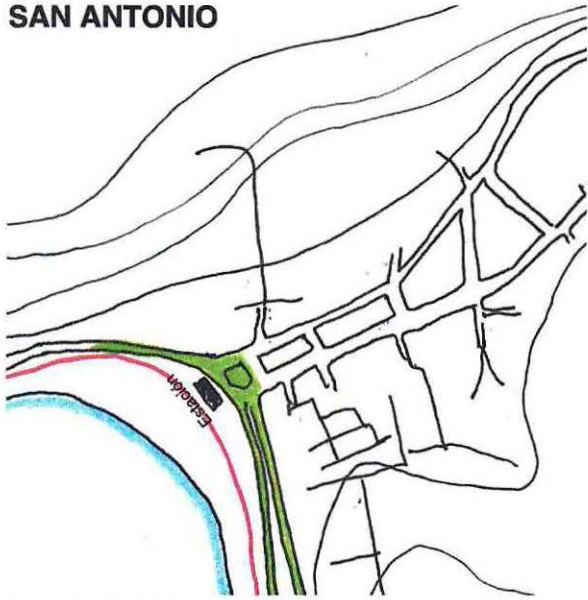


El paseo Latorre en Villa Alemana, principal calle comercial antiguamente y el parque amortiguador



IQUIQUE. Plano proyecto ferroviario 1861. Dentro del recuadro rojo se aprecia la ubicación de la futura estación y línea férrea

SAN ANTONIO



San Antonio 1910

En el caso de San Antonio posteriormente a la construcción de la estación y la plaza se materializó una avenida en el borde costero con los principios urbanísticos racionales de la época; una calle ancha con bandejones centrales



Av. costera alrededor de 1920

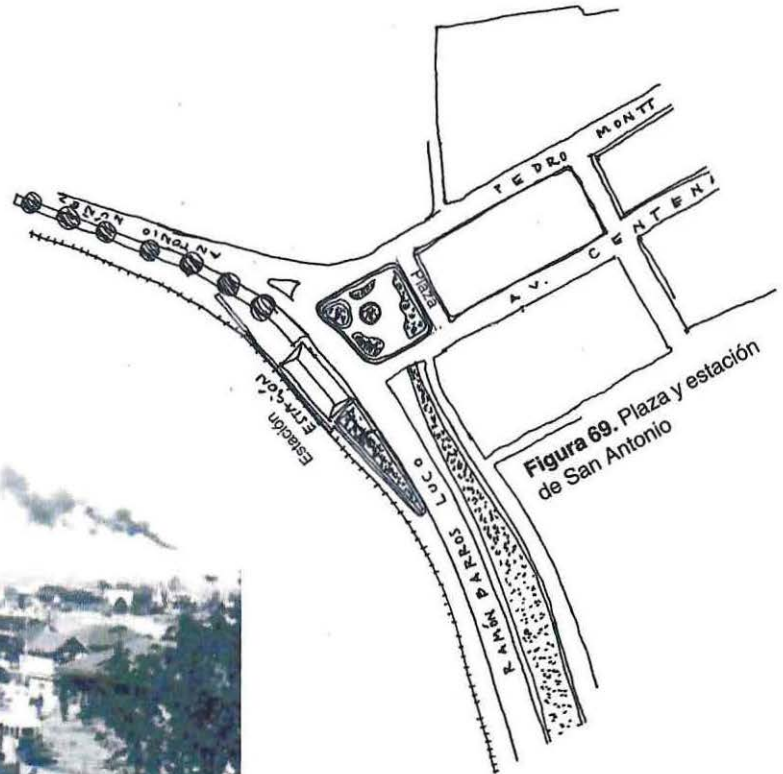
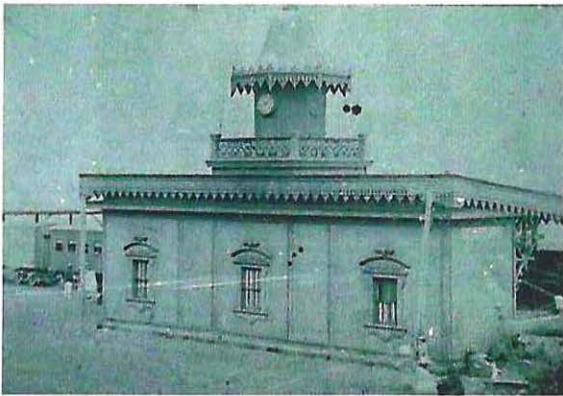


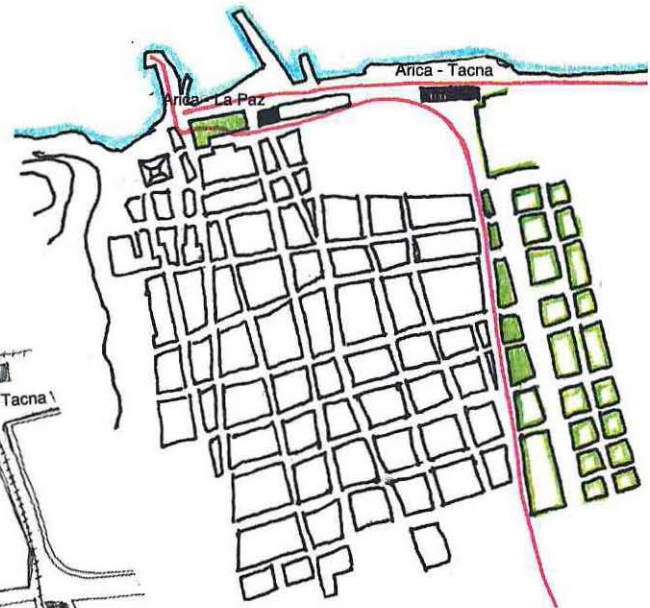
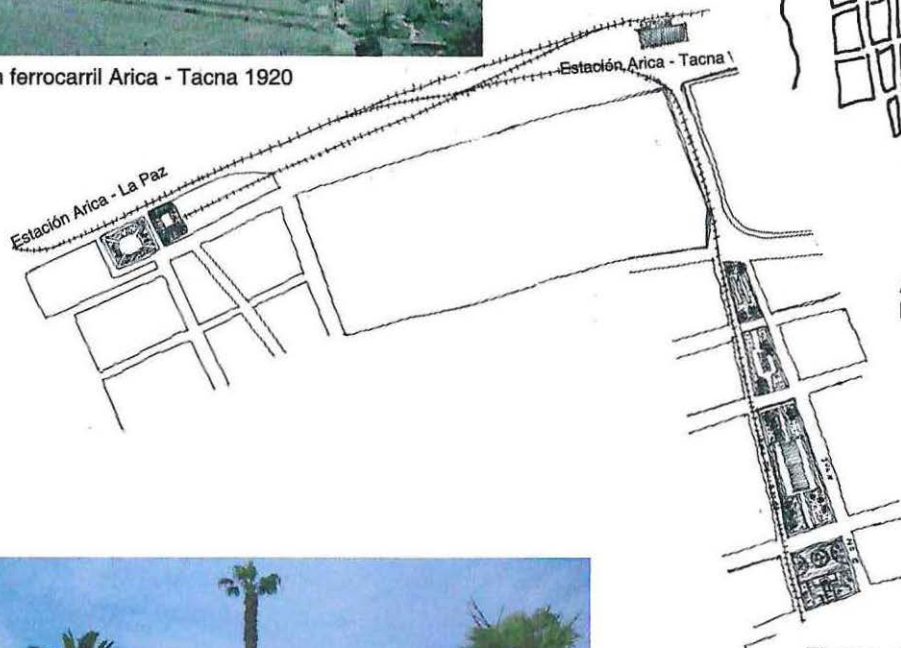
Figura 69. Plaza y estación de San Antonio



Figura 70. Al centro de la fotografía plaza de San Antonio, a la derecha, la estación



Estación ferrocarril Arica - Tacna 1920



Arica 1912, expansión urbana derivada de la instalación ferroviaria.

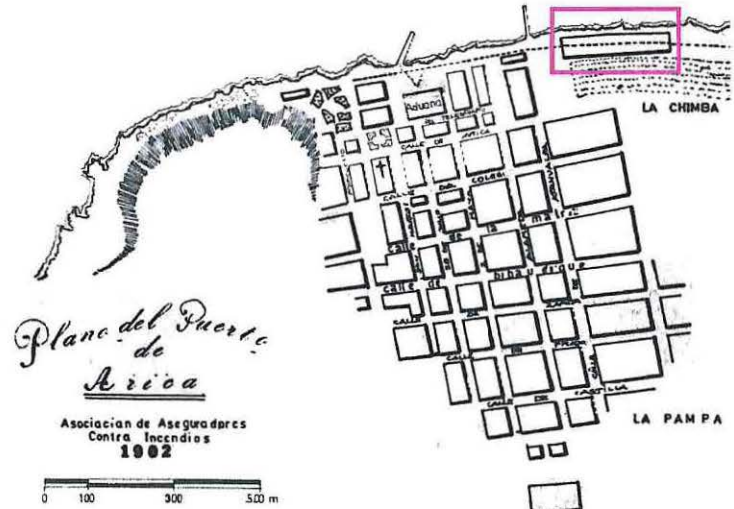
ARICA



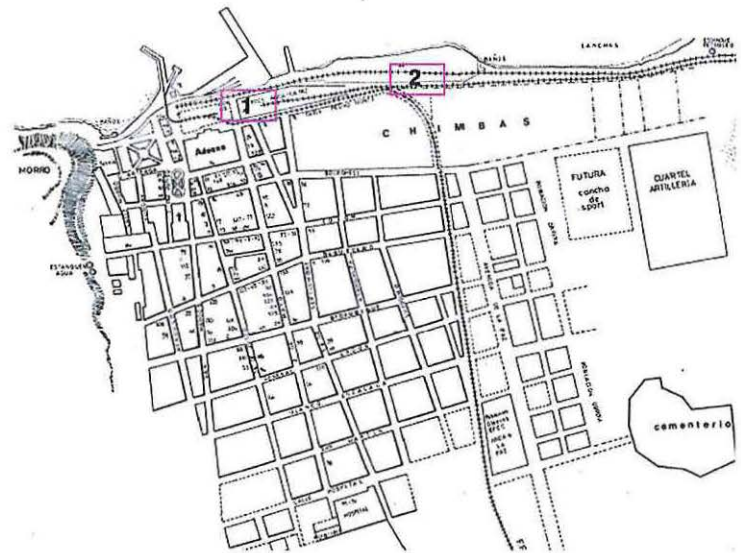
Estación del ferrocarril Arica - La Paz y su plaza.

El caso ariqueño es muy particular, pues para el año 1902, solamente existía la estación del Ferrocarril Arica - Tacna la que data de 1856 cuando la norteña ciudad se encontraba en territorio peruano.

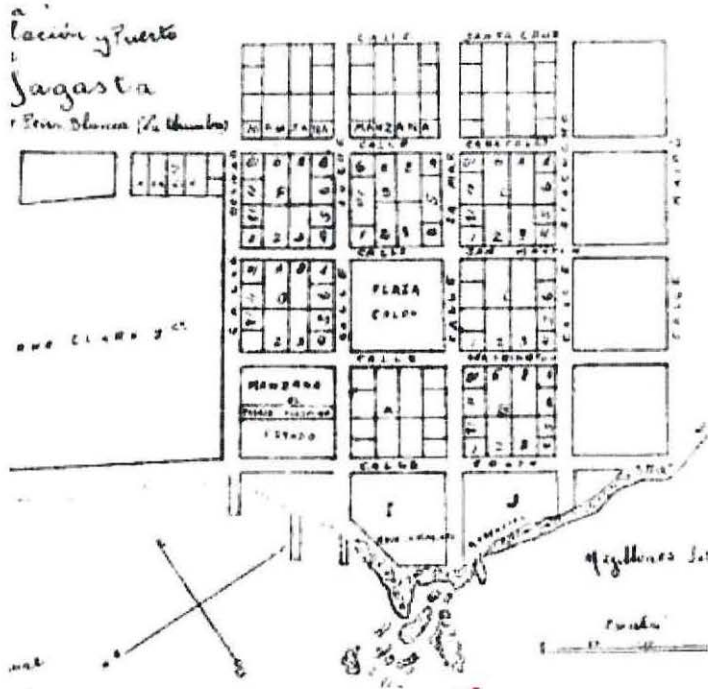
No fue sino hasta 1912 cuando se instala el ferrocarril Arica - La Paz en que se realiza un proyecto de ampliación de la ciudad ligado a los ferrocarriles, siendo así Arica una ciudad que cuenta con dos clases de urbanística ferroviaria; por un lado el servicio Arica - La Paz calza dentro del tipo de "lugar monumental" mientras que el servicio Arica Tacna se convierte en el remate de una avenida tipo boulevard que a su vez es una avenida bisagra que remarca la diferencia entre lo existente y lo nuevo.



Arica 1902, dentro del recuadro la estación Arica - Tacna.



Arica 1912, en el recuadro rojo número 1 la ubicación de la estación del ferrocarril Arica - La Paz, en el recuadro rojo número 2 la ubicación de la estación del ferrocarril Arica - Tacna, a la derecha de la línea férrea que se aprecia verticalmente la expansión urbana proyectada correspondiente a la población obrera y de empleados del ferrocarril.

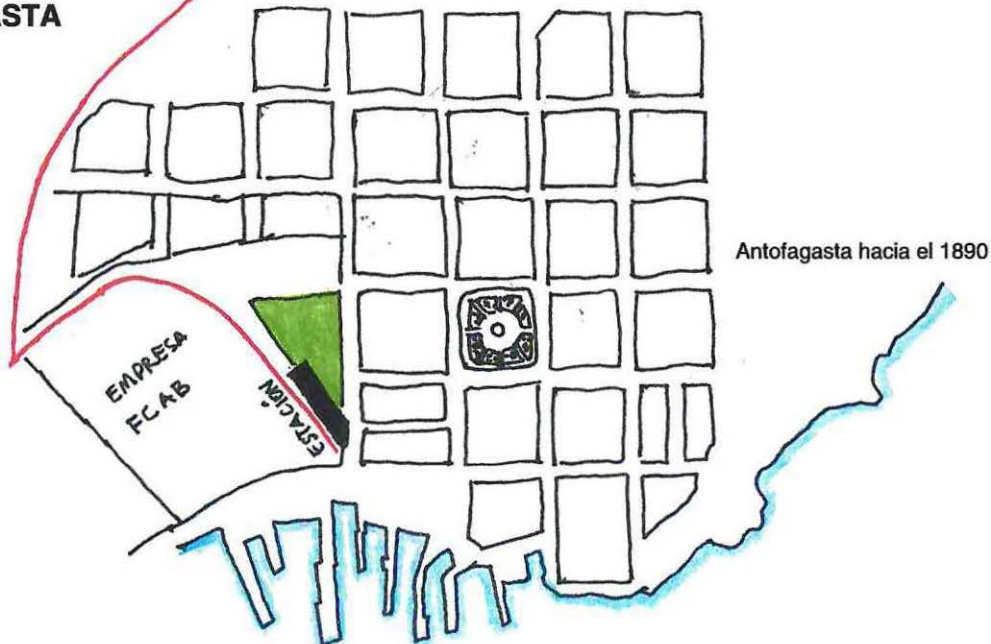


(Izquierda) Plano Fundacional Antofagasta 1865

(Abajo) Estación FCAB 1888



ANTOFAGASTA

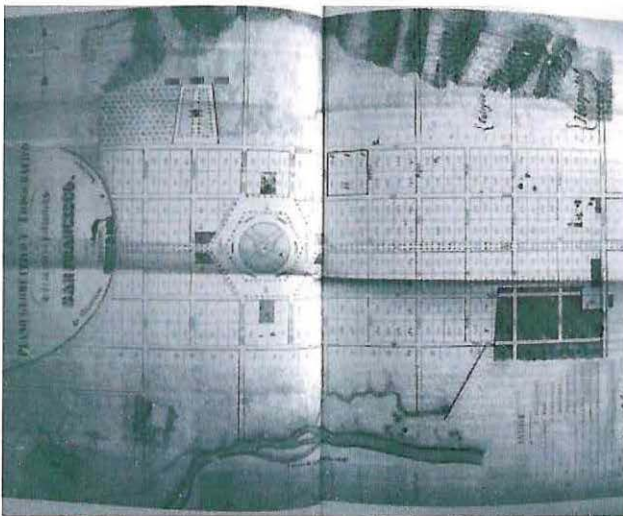




En verde el nuevo planeamiento para San Francisco de Limache

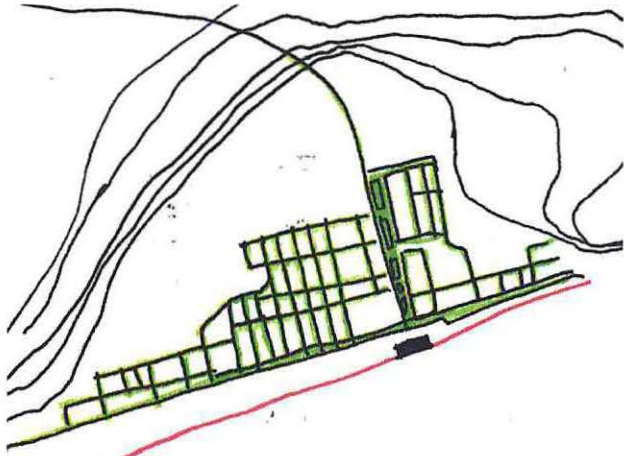


Calle Urmeneta en Limache (1930). Avenida principal que llega a la estación.

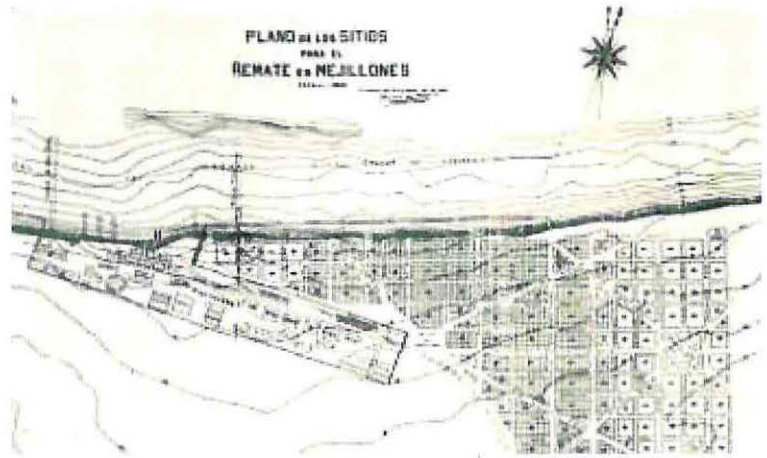


Planeamiento original para Limache

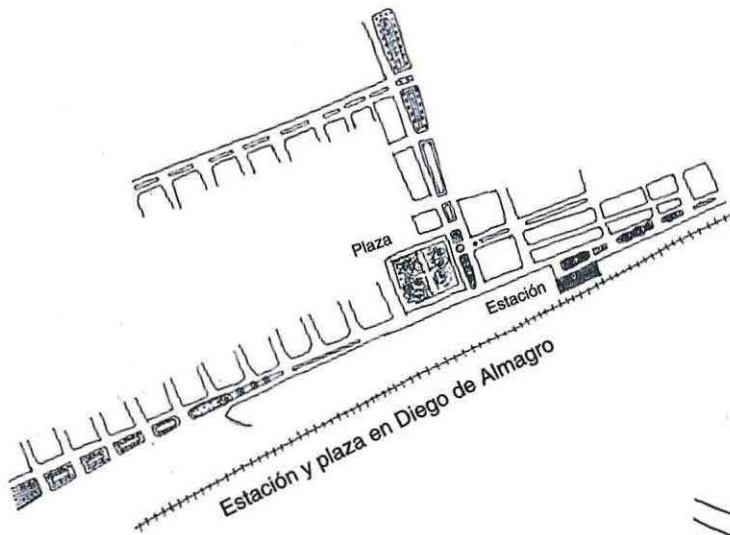
LIMACHE



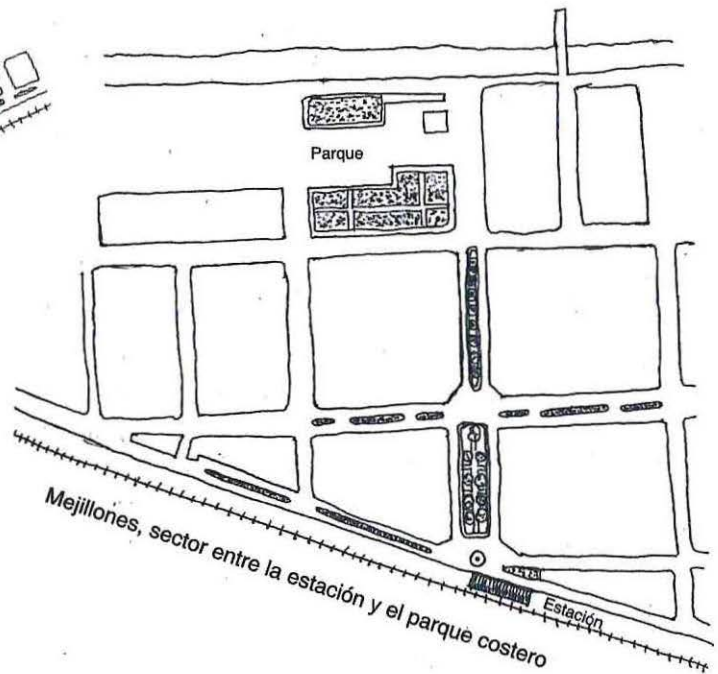
Planeamiento Diego de Almagro



Plano del remate de lotes en Mejillones en 1906, el proyecto contempla unas diagonales las cuales no se materializaron.



Estación y plaza en Diego de Almagro

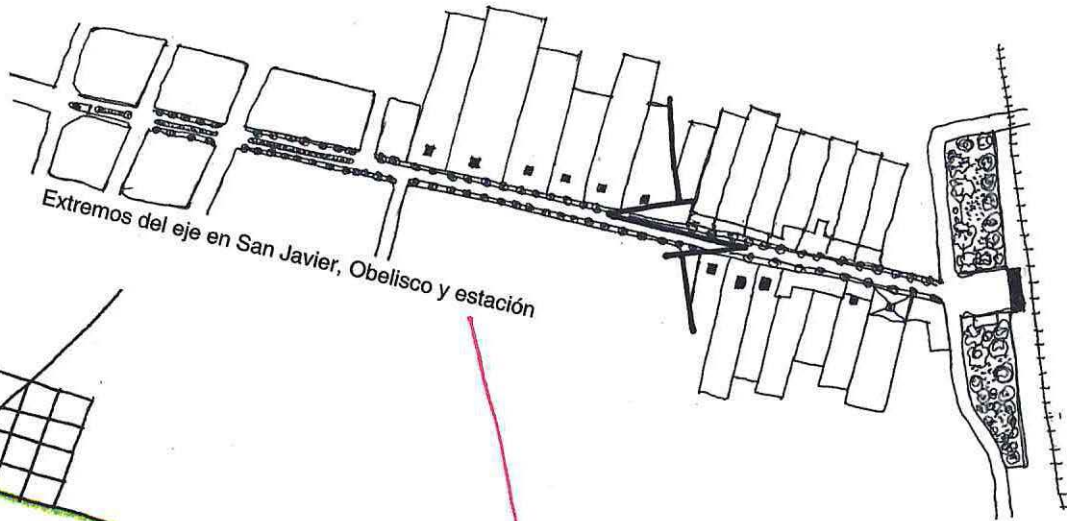


Mejillones, sector entre la estación y el parque costero

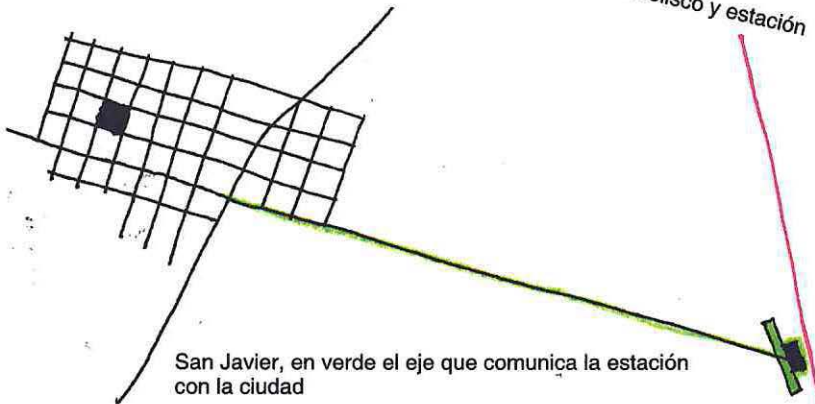
SAN JAVIER



Obelisco en San Javier



Extremos del eje en San Javier, Obelisco y estación



San Javier, en verde el eje que comunica la estación con la ciudad



BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

- GUARDA, Gabriel. Historia Urbana del Reino de Chile. Santiago de Chile, editorial Andrés Bello, año 1978.
- GUARDA, Gabriel. La Ciudad chilena del siglo XVIII. Buenos Aires, Argentina, Centro Editor de América Latina, 1968.
- GARRETÓN, Jaime. El Urbanismo en Chile. Concepción. Ediciones Universidad de Concepción 1997.
- BENAVIDES, Juan; PIZZI, Marcela y VALENZUELA, María Paz. Ciudades y Arquitectura Portuaria los puertos mayores del litoral chileno. Santiago de Chile, editorial Universitaria, Segunda Edición año 1998.
- THOMSON, Ian y ANGERSTEIN, Dietrich. Historia del Ferrocarril en Chile. Santiago de Chile, DIBAM, Segunda Edición año 2000.
- MARÍN, Santiago. Estudio de los Ferrocarriles Chilenos. Santiago de Chile, imprenta Cervantes, año 1900.
- VICUÑA, Benjamín. De Santiago a Valparaíso y de Valparaíso a La Cruz, Guía del Ferrocarril Central. Santiago de Chile, imprenta de la Librería del Mercurio, 1877.
- ALLIENDE, María Piedad. Historia del Ferrocarril en Chile.

SEMINARIOS

- SALAZAR, Macarena. Seminario: Espacio Público del Ferrocarril, como nueva centralidad en los poblados del siglo XIX y determinante en el desarrollo urbano Tramo Valparaíso - Santiago. Valparaíso, Chile. Universidad de Valparaíso, Facultad de Arquitectura y Diseño, Carrera de Arquitectura. 2007.
- ESPINOZA, Joaquín. Seminario: Cinco Variables de la Mutación del Frente Costero en las Ciudades Portuarias. Valparaíso, Chile. Universidad de Valparaíso, Facultad de Arquitectura y Diseño, Carrera de Arquitectura. 2008.
- DE LA TORRE, Carla. Seminario: Territorios Ferroviarios. Valparaíso, Chile. Universidad de Valparaíso, Facultad de Arquitectura y Diseño, Carrera de Arquitectura. 2009.
- WIKIPEDIA. Ferrocarril. < <http://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril>> [mayo 2010]
- GRUPO DE AMIGOS DEL FERROCARRIL. Amigos del Tren. <<http://www.amigosdeltren.cl/>> [mayo 2010]

HISTORIAS LOCALES

- KUNZ, Hugo. Geovirtual, traducciones y transcripciones originales de textos y escritos históricos de:
Chañarcillo <<http://www.geovirtual2.cl/minas/Chanarcillo/chan01Historia01-esp.htm>> [junio 2010]
Copiapó 1890 <<http://www.geovirtual2.cl/minas/Chanarcillo/chan01Kunz-esp.htm>> [junio 2010]
Ferrocarriles y Chañarcillo <<http://www.geovirtual2.cl/Museovirtual/FFCC/tur190JuanGodoy01.htm>> [junio 2010]
- MUNICIPALIDAD DE ARICA <<http://www.municipalidaddearica.cl/pag.php?id=6&tipo=pag>> [febrero 2011]
- MUNICIPALIDAD DE IQUIQUE <<http://www.municipioiquique.cl/iquique/historia/>> [febrero 2011]
- MUNICIPALIDAD DE MEJILLONES <<http://www.mejillones.cl/2010/09/historia-de-mejillones/#more-88>> [junio 2010]
- MUNICIPALIDAD DE OVALLE <http://www.municipalidaddeovalle.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=27&Itemid=19>
- MUNICIPALIDAD DE CURICÓ <<http://www.curico.cl/histo.htm>> [septiembre 2010]
- MUNICIPALIDAD DE CHILLÁN <<http://www.municipalidadchillan.cl/index.php?modname=contenidos&id=164>> [octubre 2010]
- MUNICIPALIDAD DE TEMUCO <http://www.temucochile.com/theciudad/turismo_historia.htm>
- MUNICIPALIDAD DE LIMACHE <<http://www.limache.cl/historia.htm>> [mayo 2010]
- MUNICIPALIDAD DIEGO DE ALMAGRO <<http://www.diegodalmagro.cl/>> [mayo 2010]
- SAN ANTONIO ANTIGUO <<http://www.sanantonioantiguo.cl/>>
- MUNICIPALIDAD SAN JAVIER <<http://www.imsanjavier.cl/home/historia.aspx>> [mayo 2010]
- MUNICIPALIDAD QUILPUÉ <http://www.quilpue.cl/municipio/historia/historia_1.php> [febrero 2010]
- MUNICIPALIDAD DE LA CALERA <<http://www.lacalera.cl/>> [agosto 2010]
- WIKIPEDIA. Ferrocarril. <<http://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril>> [mayo 2010]
- GRUPO DE AMIGOS DEL FERROCARRIL. Amigos del Tren. <<http://www.amigosdeltren.cl/>> [mayo 2010]
- PLAN SERENA Memorias / Gabriel González Videla. 1a. ed. Santiago de Chile : Editora Nacional Gabriela Mistral, 1975.

PLANOS REGULADORES DE:

- Arica, Iquique, Tocopilla, Mejillones, Calama, Antofagasta, Taltal, Chañaral, Diego de Almagro, Copiapó, Caldera, La Serena, Freirina, Vallenar, Huasco, Coquimbo, Ovalle, Illapel, Los Vilos, La Ligua, Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana, Limache, Quillota, La Calera, San Antonio, Cartagena, San Felipe, Los Andes, Santiago, Melipilla, Rancagua, Rengo, San Fernando, Curicó, Talca, San Javier, Linares, Parral, Chillán, Talcahuano, Concepción, Victoria, Lautaro, Temuco, Puerto Montt, Valdivia, Osorno.

Visualizados desde:

-Observatorio Urbano MINVU <http://www.observatoriourbano.cl/lpt/busca_decreto.asp> durante el primer semestre 2010.

DOCUMENTOS ESTADÍSTICOS.

-INE. CHILE: ciudades, pueblos, aldeas y caseríos. Junio 2005

Álvaro Flores Díaz
Tema de Arquitectura II
Profesor guía: Eduardo Emparanza
Universidad de Valparaíso
Marzo 2011

URBÁNICA FERROVIARIA EN CHILE

Universidad de Valparaíso
Chile



00150162

