



El Espacio público del Ferrocarril

como nueva centralidad en los poblados del s XIX y determinante en el desarrollo urbano
TRAMO VALPARAÍSO - SANTIAGO

S
ARQUI
S161g
2007

El Espacio público asociado al Ferrocarril

Como nueva centralidad en los poblados del s XIX y determinante en el desarrollo urbano

TRAMO VALPARAÍSO - SANTIAGO



6100

Alumno: M. Macarena Salazar Guzmán

Profesor Guía: Eduardo Emparanza Monreal



Mo S.S.

Índice

Introducción	5
Formulación de la hipótesis	7
Objetivos	8
Metodología del estudio	9
Desarrollo del tema	
1. ANTECEDENTES PREVIOS	
1.1 El espacio público	13
a).Definiciones de Espacio público	13
b).Historia, morfología y evolución del espacio público.....	15
1.2 Origen e historia del ferrocarril en Chile	24
1.3 Antecedentes históricos del tramo Valparaíso Santiago	26
Presentación del tema	31
2. TERRITORIO Y EMPLAZAMIENTO	34
2.1.1 Territorio	35
2.1.2 Tipologías de emplazamiento del Ferrocarril	38
3. FORMACIÓN DEL ESPACIO DEL FERROCARRIL	44
3.1. Ferrocarril, Estación y Espacio públic.....	44
3.2 Elementos de composición urbana del Espacio del Ferrocarril	47
4. CARACTERIZACIÓN DE LOS ESPACIO DEL FERROCARRIL	64
4.1 Área del Espacio del Ferrocarril	65
4.2 Identificación del programa de actividades y rol en el poblado	74
4.3 Características formales del espacio del Ferrocarril planificado	80
5. EL ESPACIO DEL FERROCARRIL EN EL CONTEXTO URBANO	98
5.1 La trama vial generada por el Ferrocarril	99
Síntesis y Conclusiones	113
Fuentes	119
Anexo Reseña de cada poblado	121

Introducción

La incorporación del ferrocarril, como medio de transporte e integración en nuestro país, generó un gran impacto en la evolución económica, social y cultural durante el siglo XIX.

Su desarrollo fue a partir del 1851, fecha en la que se inicia la habilitación de la red ferroviaria en el norte, tramo de Caldera a Copiapó; un segundo tramo, construido entre 1852 y 1863, que unió la capital de Santiago y el Puerto de Valparaíso; completando finalmente, en el año 1913, la integración de Chile continental hasta la ciudad de Puerto Montt.

El sistema ferroviario tuvo una gran importancia en el proceso de expansión económica, como medio de transporte de materias primas y productos agropecuarios, forestales, etc., produciéndose una integración y desarrollo de la economía, tanto nacional como con los mercados mundiales. La mayor parte de los cambios evolutivos de crecimiento económico-cultural en la estructura de la sociedad chilena están, de un modo u otro, estrechamente ligados al desarrollo del ferrocarril.

A esto se suma el transporte de pasajeros, que logra una integración social y cultural entre territorios, que hasta ese momento se encontraban alejados y en un alto grado aislamiento en relación a los centros urbanos importantes.

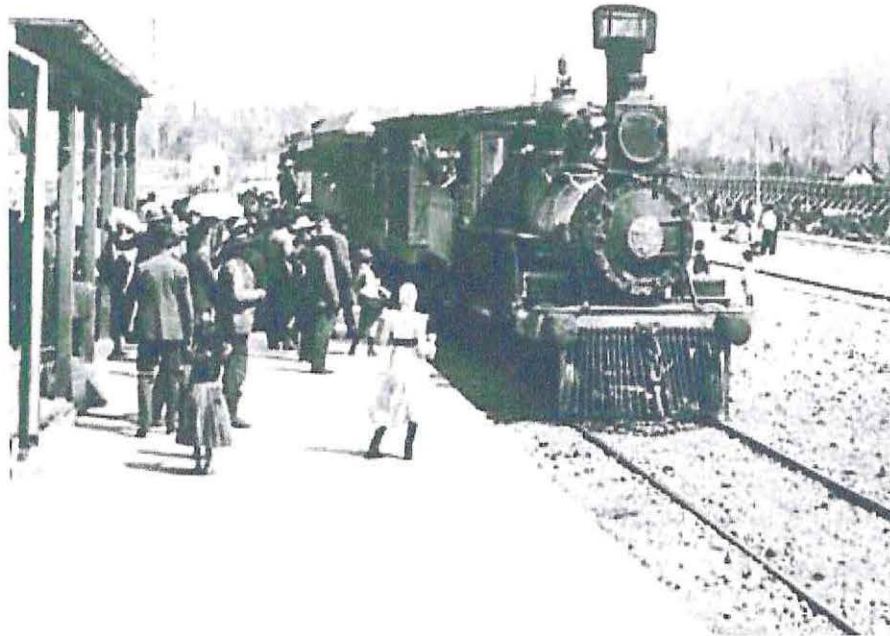
Estas áreas pobladas, de mayor y menor envergadura, se ven positivamente afectadas, por la incidencia que tuvo el ferrocarril en su crecimiento y desarrollo urbano, efectos visualizados, en algunos casos hasta el día de hoy, como ha sido la generación de nuevos espacios y aglomeración de actividades, estableciendo la definición de áreas urbanas a partir de la llegada del ferrocarril, siendo este aspecto el importante y objetivo de este estudio.

Dentro de los espacios públicos protagónicos e identificables en muchas de las ciudades chilenas, se encuentra **los Espacios asociados a la Estación del Ferrocarril**, estos se han definido como "hitos" o elementos simbólicos dentro de la trama urbana, y que a pesar de que este sistema de transporte en muchos casos ya ha perdido su función en cuanto al traslado de pasajeros, o incluso desaparecido por completo, estos espacios públicos suelen permanecer y manifestarse en las ciudades con una identidad propia.

La investigación se abordó a partir de un estudio histórico del desarrollo del Ferrocarril en Chile; se seleccionaron localidades entre Santiago y Valparaíso con espacios públicos que mantuvieran características esenciales de ese **orden espacial urbano original**, y que permitieran hacer un análisis comparativo de su origen y estado actual

Este análisis está orientado a reconocer las variables y elementos que confluyen en la conformación de estos espacios, aspectos de índole espacial, de ocupación, de circulación y de su integración a la estructura urbana. Por otra parte intenta establecer condicionantes que han propiciado su permanencia en el tiempo, como también variables que han determinado el término de estos espacios.

El área de estudio seleccionada se consideró por los siguientes motivos:



- Por haber sido uno de los tramos mas importantes dentro del país, ya que unía, el Puerto Principal con la Capital, en un momento de gran auge económico.
- Por ser un área representativa de lo que el trazado del ferrocarril generó a lo largo de su extensión.
- Por haber sido el ramal más importante de la región.
- Por existir estaciones en funcionamiento, estaciones sin uso y otras que han desaparecido, permitiendo observar el espacio en estudio en las dos situaciones.

Definiciones y consideraciones previas

- Las imágenes se encuentran enumeradas por capítulo.
- Para mayor información sobre los poblados que abarca el estudio revisar anexo pág. 121.

Términos utilizados

Para una comprensión de la lectura se definen algunos términos.

Espacio del ferrocarril Espacio asociado a la estación de ferrocarriles, como pieza urbana constituida por elementos de composición urbana.

Centralidad En el sentido programático y no formal, característica dada por la presencia de programas de actividades y buena accesibilidad.

Hito Persona, cosa o hecho clave y fundamental dentro de un ámbito o contexto. Lugar (RAE).

Elemento de composición urbano Pieza que conforma, junto con otros elementos urbanos una estructura urbana.

Elemento de diseño urbano Elemento o parte que en relación con otros elementos, ordenados de manera diseñada, conforman la una estructura urbana particular.

Bandejón Suelo libre que existe originalmente para las funciones del ferrocarril.

Formulación de la Hipótesis

“El espacio público asociado al ferrocarril se genera de manera espontánea, constituyendo una nueva centralidad que determina desarrollo urbano”.

Objetivos

Los objetivos planteados en el presente estudio son los siguientes.

- Entender el origen del *Espacio del Ferrocarril*.
- Identificar los elementos que lo conforman.
- Conocer su actual rol en la ciudad.
- Analizar su relación actual con la trama originaria y el poblado.
- Reconocer variables que determinan su trascendencia en el tiempo.

Metodología de estudio

1. Para abordar el tema de los Espacios Públicos generados por la llegada del Ferrocarril al territorio nacional fue necesario recopilar los siguientes antecedentes :

- Definiciones e historia de los Espacios Públicos.
- Historia del Ferrocarril en Chile.
- Antecedentes históricos generales del Ferrocarril del tramo objeto del Estudio.

2. Con un conocimiento general dentro del contexto que se enmarca la investigación, se procedió a realizar visitas a terreno de las distintas localidades inscritas en el tramo objeto del estudio, experiencia que permitió recoger importantes antecedentes determinantes en la selección de los poblados que en definitiva respaldan el presente trabajo.

Tras el análisis de los antecedentes recopilados y la visita en terreno se pudo programar la siguiente pauta general de trabajo:

- Estudio y análisis de los antecedentes históricos del tramo Valparaíso – Santiago.
- Visita a terreno de los distintos centros poblados con características espaciales relevantes del tramo.
- Selección de los poblados y ciudades que presentan un Espacio Público asociado al Ferrocarril.

• Utilización de las herramientas gráficas que permiten establecer aspectos reconocibles en la evolución de los espacios públicos seleccionados, pudiéndose mencionar:

- Planimetría de vialidades, tejidos y espacios públicos de cada poblado a estudiar.

- Planimetría de cada uno de los espacios públicos asociados al ferrocarril de los poblados seleccionados.

- Identificación del equipamiento de cada uno de estos espacios.

- Fotografías aéreas

- Fotografías actuales e históricas de los espacios públicos que abarca el estudio.

• Análisis comparativo de los poblados y ciudades seleccionadas, se realiza con las herramientas gráficas mencionadas y al reconocimiento en terreno del espacios a estudiar, para establecer las condicionantes y características que han sido determinantes en la conformación espacial de estos espacios y su relación con la trama.

Los poblados seleccionados del tramo objetivo del estudio Valparaíso – Santiago son los siguientes:

- Quilpué
- Villa Alemana
- Limache
- San Pedro
- Quillota
- Calera
- Llal Llay
- Til Til

Definiciones y consideraciones previas

- Las imágenes se encuentran enumeradas por capítulo.
- Para mayor información sobre los poblados que abarca el estudio revisar anexo pág 121.

Términos utilizados

Para una comprensión de la lectura se definen algunos términos.

Espacio del ferrocarril Espacio asociado a la estación de ferrocarriles, como pieza urbana constituida por elementos de composición urbana.

Centralidad En el sentido programático y no formal, característica dada por la presencia de programas de actividades y buena accesibilidad.

Hito Persona, cosa o hecho clave y fundamental dentro de un ámbito o contexto. Lugar (RAE).

Elemento de composición urbano Pieza que conforma, junto con otros elementos urbanos una estructura urbana.

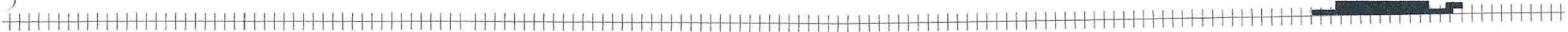
Elemento de diseño urbano Elemento o parte que en relación con otros elementos, ordenados de manera diseñada, conforman la una estructura urbana particular.

Bandejón Suelo libre que existe originalmente para las funciones del ferrocarril.



Desarrollo del tema

Antecedentes previos



1.1 Espacio Público

a) Definiciones de Espacio Público

1. Espacio como hecho físico, natural o construido, vacío o abierto, que ocupa lugar definido, determinado por el ámbito espacial rural o urbano.

2. Se caracteriza por una buena accesibilidad, condición básica y determinante para la centralidad.

La calidad del espacio público se podrá evaluar considerando la intensidad de uso y la capacidad para estimular la identificación simbólica, resultado de la expresión e integración cultural que se manifiesta en el espacio urbano ya constituido; su trascendencia está dada por la adaptación de estos espacios, a los usos diversos, a través del tiempo.

3. Por otra parte, el concepto **Público**, como sentido de dominio o de propiedad colectiva, que proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana (expresada en el catastro y vinculada normalmente al derecho de edificar) y la propiedad pública (o dominio público por subrogación normativa o por adquisición de derecho mediante cesión) que normalmente supone reservar este suelo preferentemente libre de construcciones y cuyo destino son usos sociales propios de la vida urbana (esparcimiento, actos de encuentro colectivos, movilidad, actividades culturales y eventualmente comerciales, referentes simbólicos monumentales, etc.)

4. Complementando la definición anterior, el espacio público también se debe considerar como el elemento articulador, que proporciona continuidad entre una variada gama de espacios colectivos, que a la vez **"envuelve", delimita y determina** los espacios de dominio privado, constituyendo una red o sistema de espacios de uso público, identificables que estructuran el territorio en sus distintos ámbitos; urbano, rural, regional, etc.

Las características del espacio público están dadas por atributos propios y características formales consecuentes con ellos, estas características definen el tipo de espacio público, pudiendo ejemplificar espacios de encuentro, de intercambio, de paseo, de deporte, etc.

ATRIBUTOS



Aspecto físico
dimensiones
escala
proporción

FORMA



situación urbana
usos
diseño
distancia y volúmenes que la orientan e
identifican.

Ágora en Grecia

El Ágora es la plaza antigua de la civilización Griega, era el "espacio para hablar ", espacio cerrado, conformado por edificios de carácter religioso, legislativo y profano, ordenados armónicamente para la apreciación de las escalas. Su función principal era la política (reunión de la ciudadanía), y luego paso a ser también lugar de El intercambio comercial.

Ágora es el espacio público abierto donde confluye los distintos poderes que constituyen los ejes estructurales de esa cultura, como un **Centro Cívico** se manifiesta física y espacialmente el poder político, el poder económico, el poder religioso y es por lo tanto un fiel reflejo social, económico y político.

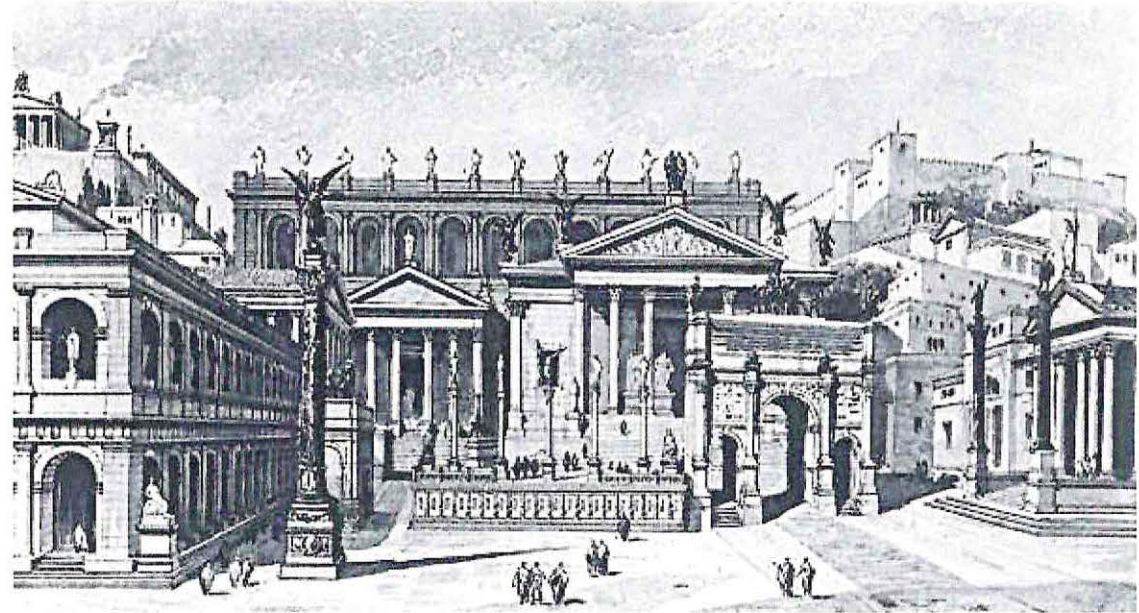


Imagen 1. Espacio Ágora

Foro Romano

Debe entenderse como la adaptación del espacio público o ágora griego original, que en la cultura romana comienza a ser ocupado por el mercado de la ciudad toma el nombre de **Foro Romano**, en torno al cual se ubicaron los edificios públicos y templos, constituyéndose en el espacio central símbolo cultural y de gobierno.

Los romanos trataban de establecer el **"ombilicus"**, es decir, **el centro de la ciudad**, para acostumbrar a los bárbaros en la conquista a las costumbres romanas.

Este espacio rectangular, **delimitado por sus cuatro lados**, se caracteriza en que la disposición del conjunto era más importante que la individualidad de cada edificio.

"A la derecha de la tribuna de oradores (en el centro), se encuentra el Arco de Septimio Severo. Al fondo puede verse el Templo de la Concordia." La descripción citada pretende destacar el carácter simbólico del espacio público más importante de la cultura romana.

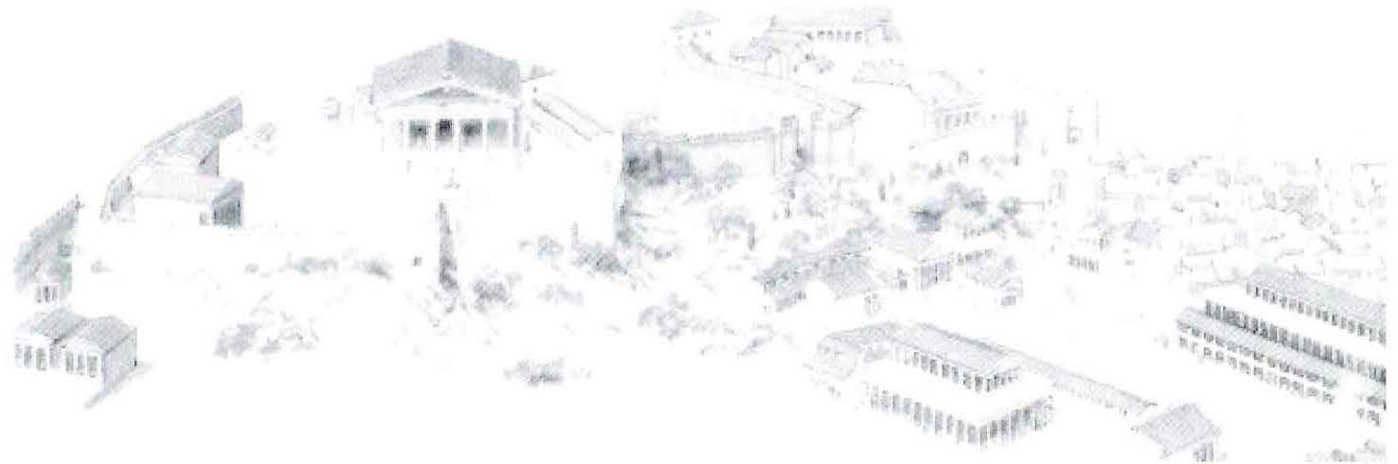


Imagen 2, Foro Romano

La Plaza Medieval

Es uno de los espacios ciudadanos más importantes que se refleja en las ciudades de la Edad Media, es un **espacio no planificado**, sino que el **ensanche de la calle** para realzar y dar cabida de las distintas actividades de la época, por lo que su forma es irregular y las fachadas que la conforman están en relación y dependencia con el vacío o Plaza Medieval.

Fue en esta época de la edad media cuando la plaza se identificó de acuerdo a sus funciones, entonces la forma y el ambiente de estas plazas diferían de acuerdo a esos usos o particularidades, distinguiéndose:

La plaza de la catedral (actividad religiosa); estaba rodeada de casas bajas y de poca importancia, resaltando así el gran edificio catedralicio, rodeado de plazas menores, que componían todo un sistema de plazas.

La plaza comunal (actividad política); estaba jerarquizada por alguno de los palacios ocupados por la autoridad que regía la ciudadanía, se pretendía que fuera un espacio cerrado y para ello se trataba de que el tráfico no pasara por el medio, sino que la circulación fuera tangencial.

La plaza del mercado (actividad económica); ocupaba un lugar central, y solía estar rodeada de portales, para favorecer las funciones comerciales en épocas de climatología adversa.

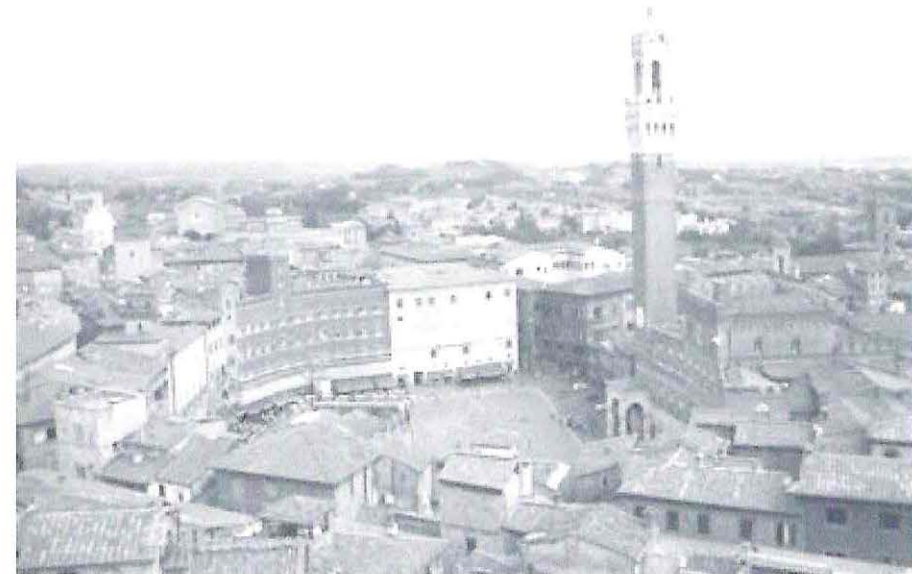


Imagen 3. Plaza Medieval

Renacimiento

Con la idea del renacimiento **"nuevo espíritu del hombre"**, la ciudad se organizó y ordenó utilizando efectos de perspectiva y continuidad a partir de los espacios públicos: **"la geometrización de la ciudad"**

El espacio público comienza a prevalecer no solo por su funcionalidad, también por su rol de ser elementos armadores de la estructura urbana y de hermooseamiento de la ciudad.



Imagen 4. Plaza Renacentista

La plaza de la ciudad Chilena

La plaza Chilena de origen establecido por los conquistadores españoles, con una metodología de trazado de ciudades, determinado en las denominadas Leyes de Indias, es una mezcla de conceptos claramente reconocidos en los espacios públicos anteriormente presentados, es reflejo y la entendemos en nuestra cultura como la Plaza Fundacional.

El trazado de damero como método de organización urbana aplicado por los fundadores españoles se reconoce en muchas de las ciudades en Chile, destacando como un elemento estructurador importante **"la Plaza central"**, a partir de la cual se proyectan coordenadas del trazado a lo largo y ancho del espacio circundante.

La Plaza se organiza en un espacio abierto central, lugar donde se constituye **el centro civil y religioso de la vida ciudadana**, suele ser el **centro geométrico de la ciudad**, se realiza su presencia por las escala que determina la altura de las torres de la iglesia y la destacada presencia del Cabildo.

"En un costado de la plaza una cuadra era para el ayuntamiento del corregidor y cárcel, y los restantes para los propios de la villa, al otro costado se ubicaba la iglesia y la casa parroquial."

Expuesta esta gama de ejemplos se puede establecer que existieron diferentes modalidades de trazados fundacionales en lo referente a plazas de las ciudades de Chile, reconociéndose en todas ellas el **rol jerárquico que asume como espacio simbólico y elemento ordenador del trazado vial urbano**, donde siempre aparecen los ejes principales de la ciudad.

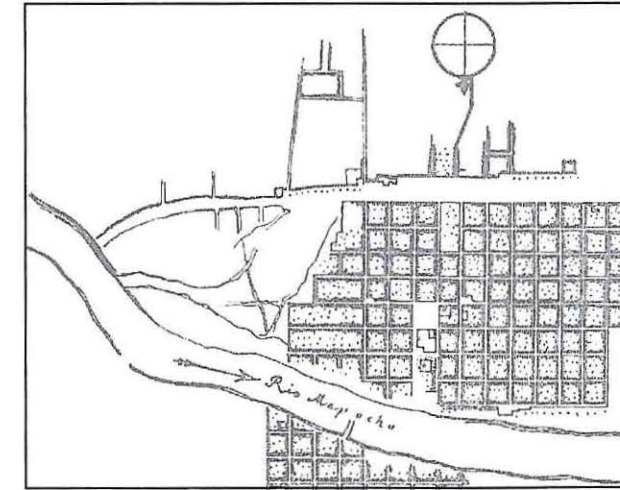


Imagen 5. Trazado fundacional, cuadrícula española de la ciudad de Santiago.

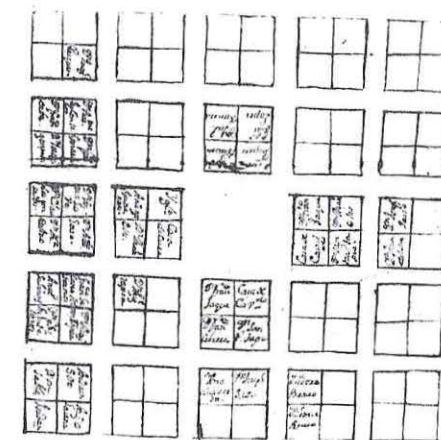


Imagen 6. Damero Fundacional.

Las distintas versiones existentes

determinante y único es el concepto de espacio central abierto, con variables de conformación espacial limitadas, las que están referidas particularmente al trazado y número de calles, o vías de circulación, que confluyen al espacio de uso público central.

Las plazas de las ciudades de Santiago, Vallenar y Santa Bárbara consideraron el desarrollo de 4 calles tangenciales al espacio central; al igual que en Rancagua con la particularidad que en esta ciudad las 4 vías confluyen al centro de la Plaza. Son también particulares los trazados de las ciudades de Illapel donde confluyen al espacio plaza 8 vías, y en la ciudad de Linares donde confluyen 12 vías.

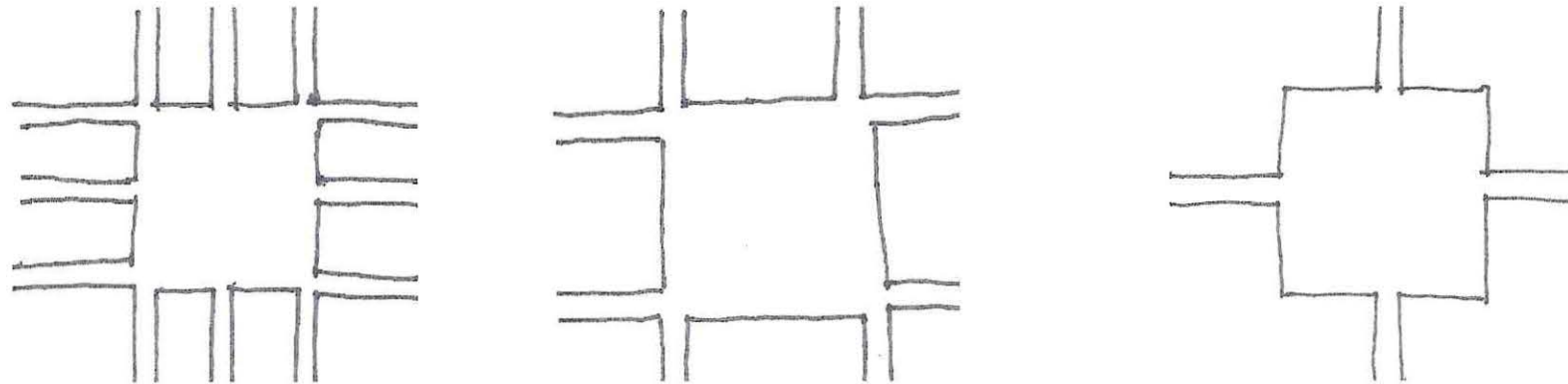


Imagen 7. Variaciones de la Plaza fundacional, en relación a las calles que convergen en ella.

Periodos de la evolución de la plaza en Chile

Se reconocen 4 periodos:

- Vigencia de las Leyes de Indias
- Advenimiento del Barroco
- Preurbanismo
- Modernismo

• Vigencia de las Leyes de Indias

Reducción de la manzana central, con fuente en el centro y rodeada de edificios importantes para la ciudad, la Plaza Mayor como el elemento central de la urbanización latinoamericana.

La Plaza regular elemento ordenador en el trazado damero, es legislada y alberga diferentes funciones sociales, cívicas y culturales.

• Advenimiento del Barroco

En la época del barroco nace el concepto de la **Plaza de la Independencia** y aparecen quioscos de música, elementos decorativos, vegetación pasando a ser un espacio de alta concurrencia de carruajes de la burguesía.

Ahora el prestigio está en la lejanía al centro y ya **no es la única plaza** de la ciudad.

• El Preurbanismo

Se incorpora el concepto de **ciudad jardín**, expansión de la habitación, aparecen plazuelas de carácter más privado.

• el modernismo

La Plaza tiende a convertirse en un espacio abierto y en relación inmediata con la vialidad.

A fines del siglo XIX y parte del XX los cambios socioculturales y el crecimiento desmesurado de la ciudad afecta la conformación y simbolismo de la gran Plaza central apareciendo plazas con roles menos importantes.

El espacio de uso público en general, aparece como el **espacio entre bloques, sin jerarquía**, ampliándose de forma irracional hasta el punto de ser difícil de diferenciar con el espacio privado.

1.2 Historia del Ferrocarril en Chile

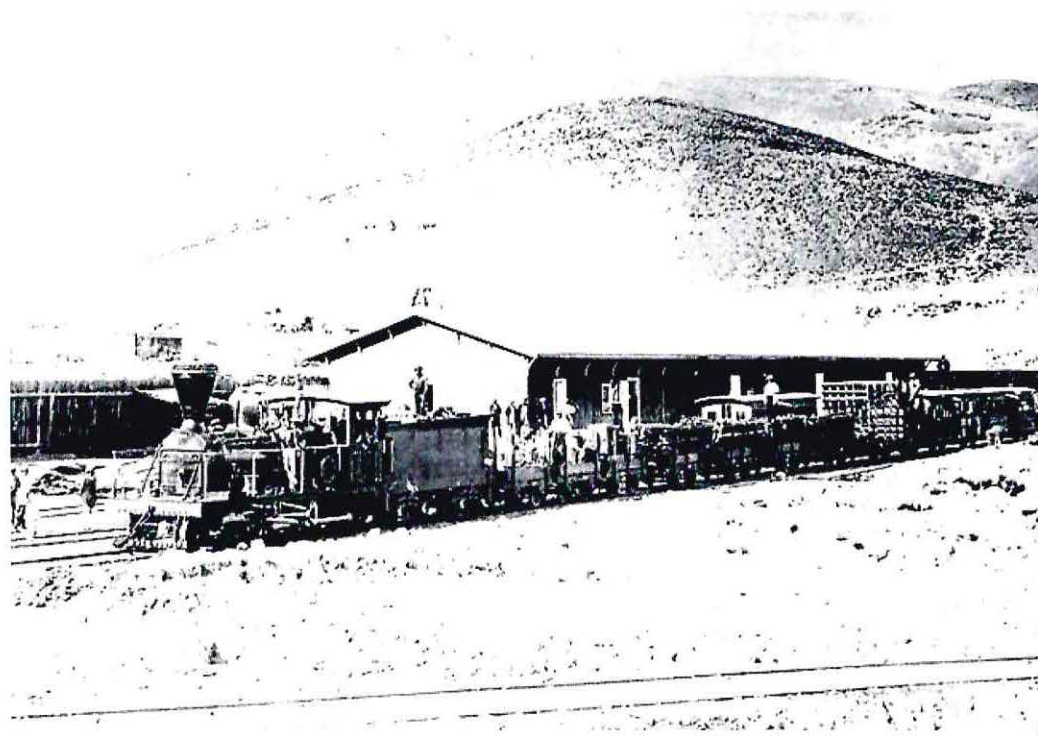


Imagen 8. Fotografía del tren en el norte.

El Ferrocarril se origina en Inglaterra, en el año 1802, el que no tardó en convertirse en un revolucionario medio de transporte masivo, expandiéndose rápidamente hacia otros puntos del planeta.

La historia del ferrocarril en Chile se inicia con la necesidad de transportar las gran cantidad de material minero producido en el norte del país a fines del s. XIX, la producción había crecido enormemente y el único obstáculo, era la incapacidad de transportar a los puertos, para exportarlo a mercados mas desarrollados.

En 1849 se decide construir el primer ferrocarril en Chile, desde Caldera Copiapó, para el transporte del mineral extraído al Puerto. En 1851 hace su primer viaje la locomotora "Copiapó", que unía los 81 Km. que separaban estas dos ciudades, naciendo el primer ferrocarril Chileno, tercero de Sudamérica e impulsor del tren desde Valparaíso a Santiago.

En 1851 el tramo de Valparaíso a Santiago es el segundo trazado ferroviario que se construye en Chile y también uno de los mas importantes.

En 1855 se funda la compañía del ferrocarril del sur, de capitales privados y estatales, en 1868 se inaugura el tramo hasta Curicó.

Hasta el año 1884 el Estado era dueño de la Red Central y los ramales, lo que significaba un desorden que perjudicaba el desarrollo fluido de este medio de transporte, sobre esta problemática y en el mismo año se crea por ley de la Republica la Empresa de Ferrocarriles del Estado, institución que se encargaría de la administración de toda la red estatal.



Imagen 9. Fotografía del tren en el norte.

En 1893 se funda en la ciudad de Temuco, se continúa extendiendo la red hacia el sur del país, llegando finalmente en 1913 construir la estación terminal en la ciudad de Puerto Montt.

Existe en este mismo momento, paralelamente una red norte, entre Caldera e Iquique, como resultado de la unión de varios tramos particulares, propiedad de las Mineras Nortinas, inaugurado en 1913.

En esa misma época coexisten importantes trazados internacionales, como el Trasandino, entre Santiago y Mendoza (1910) y el tramo Antofagasta- Salta (1948).

A principios del siglo XX ya existía y operaba una vía férrea a través de la mayor parte del país, con innumerables ramales corriendo de oriente a poniente.

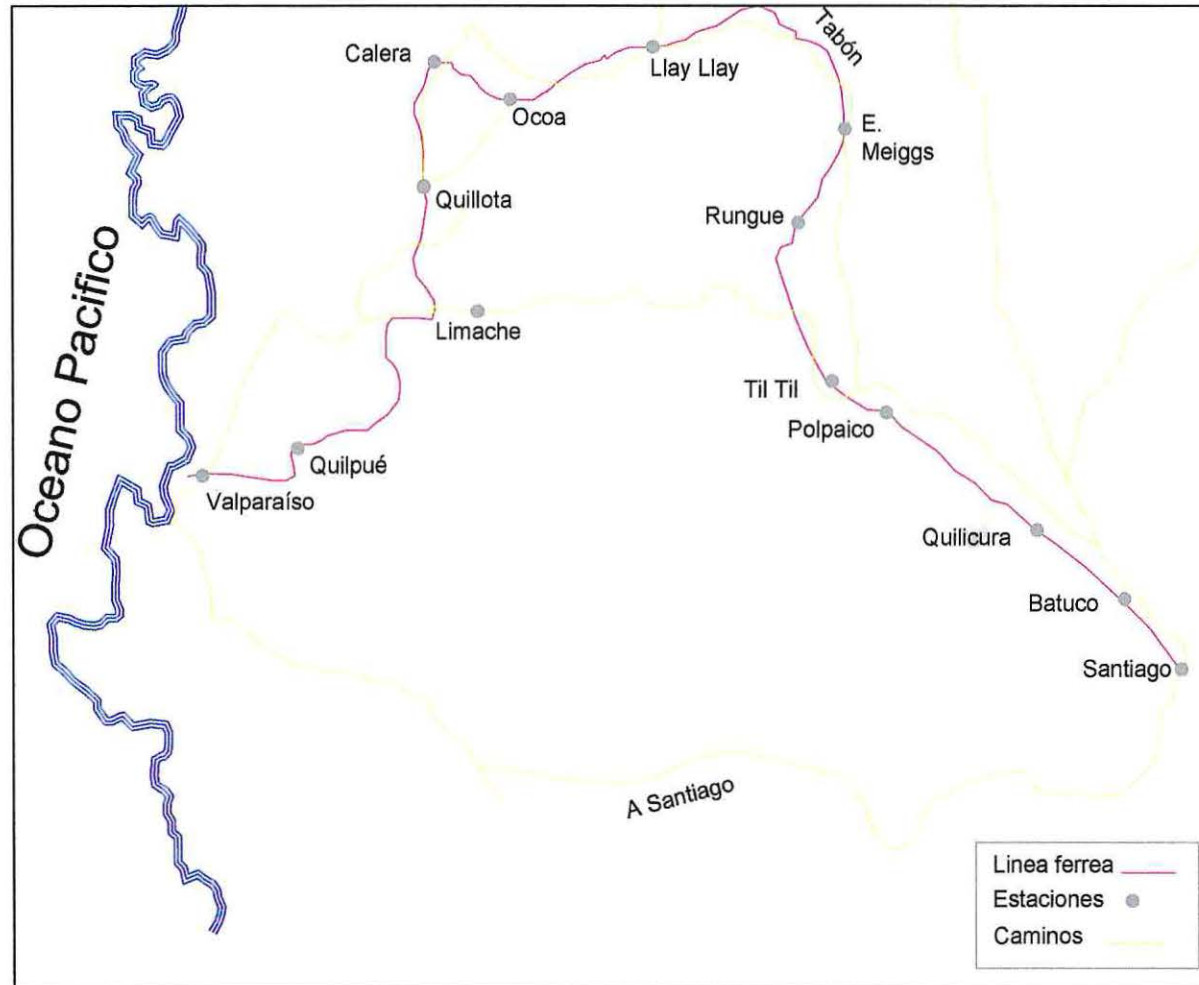
Una etapa fundacional -por decirlo de alguna forma - donde conquistar y abarcar la mayor parte del país era factor primordial; luego vendría una segunda etapa, la primera zona entre Valparaíso y Santiago, el 10 de octubre de 1924 se electrifica, y corre el primer ferrocarril eléctrico entre Valparaíso y Santiago, disminuyendo en 40 minutos, el tiempo de viaje respecto a las locomotoras a vapor. Este fue el primer servicio eléctrico de Latinoamérica, evidencia del buen momento que pasaba el país.

En la década de 1970 el servicio había mejorado notablemente, reduciendo la demora en el viaje de Santiago a Valparaíso a 2 horas con 25 minutos.

Hasta este punto la historia de los ferrocarriles en Chile era una empresa muy dinámica, estatal y en constante expansión.

En 1979 el gobierno militar se decide por el autofinanciamiento de la Empresa y este es golpe final que desarticula financieramente los ferrocarriles en Chile, y con lo que decae el servicio de los ferrocarriles hasta llegar al estado en que actualmente se encuentran.

1.3 Antecedentes históricos del tramo Valparaíso - Santiago



El trazado de Valparaíso a Santiago se realiza en dos tramos, desde 1852 a 1857 primer tramo valpo quillota, (55 Km.) – 1857 a 1863 tramo de Quillota a Santiago, (129 Km.)

Imagen 10. Recorrido y paradas del Ferrocarril en el tramo Valparaíso – Santiago.

Entorno histórico – geográfico del tramo Valparaíso – Santiago en el S XIX

A mediados del siglo XIX, la ciudad de Valparaíso, principal puerto de Chile, contaba con una población de entre 45.000 y 50.000 hab., Santiago, Capital de Chile casi duplicaba el número de habitantes de Valparaíso. Otras ciudades importantes en el área que comprendía el corredor entre el puerto y la capital, eran Quillota y San Felipe, con 10.000 hab. cada una.

La zona en ese entonces era principalmente rural, y la población total era de unos 350.000 personas. Se considera que a mediados de 1850, la mitad de la población de Chile, (un millón y medio de personas), vivían en la región de Santiago a Valparaíso.

En este periodo, antes de la incorporación de a la República de Chile las zonas salitreras de las entonces, futuras provincias de Antofagasta y Tarapacá, el corredor de Valparaíso a Santiago fue el corazón del país, tanto en lo económico como en lo administrativo, aunque en Copiapó, ya habían importante de explotaciones mineras, principalmente de cobre y plata.

Valparaíso era la base naval mas importante del país, y acogía buques comerciales de San Francisco en los Estados Unidos, y de Inglaterra, a pesar de que no abastecía de combustible, función que realizaba el puerto de Talcahuano, con sus minas de carbón.

El corredor entre Valparaíso y Santiago , era entonces el mas transitado del país , por tener a un extremos el puerto mas importantes del país y al otro la capital de la República. Estos dos puntos se encontraban distantes de app. 140 Km., por un territorio bastante ondulado, cuyo accidente geográfico mas importante era y todavía es, la cordillera de la costa, con alturas sobre el nivel del mas de unos 750 metros mas o menos. Por motivos estratégicos era necesario que la capital quedara a la menor distancia posible del puerto mas accesible.

Tramo entre Valparaíso - Santiago

Hacia 1840, el camino que unía Valparaíso con Santiago era la vía más importante del país; por ella circulaban no sólo los productos agrícolas del Valle central, orientados al consumo interno, sino también todo el tráfico de productos destinados al comercio internacional.

El importante desarrollo comercial que experimentó Valparaíso desde las primeras décadas del siglo XIX, hizo evidente, para las autoridades de la época, la necesidad de buscar una alternativa de transporte entre la capital y el Puerto, de aquí surgió un segundo ferrocarril en Chile que unió las dos ciudades más importantes de ese momento.

En 1842, William Wheelwright, presenta al gobierno de Chile un proyecto para la construcción de un ferrocarril entre Valparaíso y Santiago, capaz de cubrir en unas 8 horas el recorrido que hasta ese entonces tomaba varios días.

A raíz de esta propuesta el gobierno comienza a visualizar la construcción del ferrocarril como una necesidad imperiosa, creándose en 1851 una sociedad con capitales Chilenos, la "Compañía de Ferrocarril de Santiago a Valparaíso" (CFSV).

Los tres principales accionistas privados de la compañía poseían grandes fortunas formadas en la minería o el comercio, y además valiosas haciendas en el Valle de Aconcagua, lo que sin duda fue determinante para la elección posterior del trazado definitivo de la vía férrea.

Además los objetivos estratégicos del proyecto ferroviario Valparaíso - Santiago incluían el declarado propósito de potenciar el desarrollo económico del fértil valle de Aconcagua, asunto que vería una feliz conclusión.

Se estudiaron originalmente tres posibles rutas: una de ellas pasaba por los pueblos de Casablanca y Melipilla, la segunda se internaba por el valle del Aconcagua hasta Los Andes, para atravesar luego por Montenegro (cuesta de Chacabuco) y Alto del Puerto; y la tercera, por las cuestas de Lo Prado y Zapata.

El trazado definitivo fue encargado al ingeniero norteamericano Allan Campbell, quien ya había trabajado en la construcción de la vía entre Caldera y Copiapó, (primer tren en Chile). El determinó que la mejor opción era una ruta que partía en Valparaíso y recorría Viña del Mar, Concón, Quillota y luego cruzaba hacia Santiago por el paso el Tabón, se iniciaron los trabajos en octubre de 1852.

Luego de varios problemas y cambios de encargados de la construcción, se decide cambiar el trazado por uno que cruzara directamente desde Viña del Mar hacia Limache a través de la quebrada del estero Quilpué y el desfiladero de Las Cucharas. Esto provocó que los trabajos se detuvieran hasta 1855, año que se inauguró la Estación Barón de un tramo de 7 Km. entre Valparaíso y Viña del Mar.

Para el año 1856 la vía llegaba hasta Limache y en 1857 hasta Quillota, aunque el servicio regular no pudo ser establecido sino hasta septiembre de 1861 fecha en que fue abierto al tráfico el túnel de San Pedro cuya construcción se había iniciado en 1855.

El 10 de octubre de 1924, comenzó la era de la tracción eléctrica en nuestro país. Esta trajo consigo un gran reducción de los tiempos de viaje, la reducción de los costos operativos y el mejoramiento de la productividad de los equipos, llegando a la velocidad máxima de 130 Km./h y permitieron que el trayecto entre Santiago y Valparaíso se demorara sólo dos horas y cuarenta minutos, con una sola detención, en Viña del Mar, con esto se comienzan a generar nuevas actividades, como por ejemplo: los paseos de fin de semana, donde las familias porteñas se podían desplazar a otros lugares cercanos en cortos tiempos de viaje.

El día 4 de julio de 1863 llegó a Santiago la primera locomotora proveniente de la ciudad de Quillota, el servicio del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso se inicio oficialmente el 14 de Septiembre de 1863; la inauguración oficial se llevo a cabo en la ciudad de Llai Llay, punto central del trayecto.

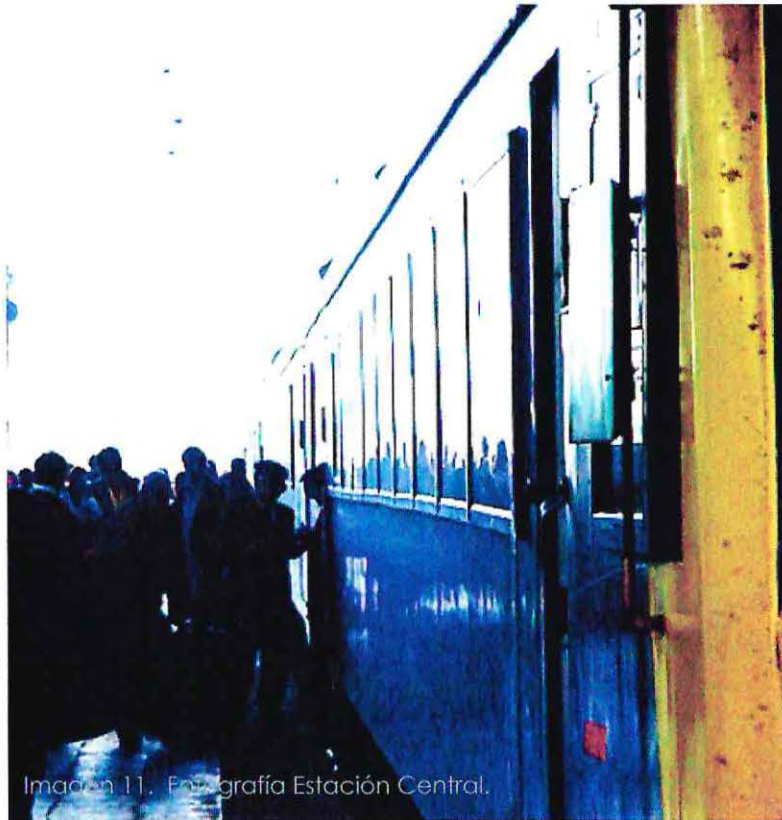


Imagen 11. Fotografía Estación Central.

Diferentes factores fueron los que terminaron con el funcionamiento de ferrocarril en Chile, entre los cuales encontramos la competencia que significaba el crecimiento y desarrollo tecnológico del parque automotriz y la mejora de carreteras, incluyendo la puesta en marcha del túnel Lo Prado en 1968, que redujo notablemente el tiempo de viaje por la ruta 68.

Con esto las personas de mayores ingresos que se trasladaban entre estas urbes, comenzaron a preferir autos, taxis o buses, dejando el tren de pasajeros para los más modestos, con lo que la comodidad del viaje en ferrocarril comparativamente comenzó a disminuir.

Sumado a esto los accidentes, como el de Queronque, ponen en duda la seguridad del trazado y de las señalizaciones, suspendiendo temporalmente el servicio, lo que acaba con este definitivamente con el cierre de la estación Mapocho en 1987, para una supuesta remodelación que termina con la transformación de este edificio en el Centro Cultural que hasta la presente fecha se mantiene.

En 1990, Ferrocarriles segregó el servicio de carga del de pasajeros. La filial encargada del transporte de carga, se llamó Ferrocarril de Pacífico (FEPASA). Esta empresa, por razones económicas, decidió emplear la tracción diesel, lo que significó la deselectrificación del sector no utilizado para el servicio de pasajeros, comprendido entre San Pedro y Yungay.

MERVAL, en 1991, volvió a circular trenes entre Santiago y Valparaíso, llegando hasta la Estación Central, pero esta iniciativa no prosperó terminando definitivamente con el tramo de ferrocarril entre Valparaíso y Santiago.

En 1995 se privatiza el transporte de carga ferroviaria en Chile, con lo que la vuelta a muchos de los servicios de pasajeros se hace más difícil y costoso.

Presentación del tema

El **Espacio Público** asociado al **Ferrocarril**, o el "**Espacio del Ferrocarril**", es uno de los espacios protagónicos que encontramos en muchas de las ciudades de Chile, a partir de un momento histórico en que este medio de transporte se incorporó al diario vivir de las ciudades o de cualquier localidad de menor escala.

Este espacio, que se originó a partir de una línea férrea y un andén, generó en su entorno un uso y dinámica preponderantemente pública y de progresivo desarrollo urbano; es oportuno, dada la extensión que puede alcanzar el tema, delimitar este estudio señalando que me referiré particularmente a estos Espacios Públicos que son actualmente reconocidos de diferentes modos, en relación al rol que han asumido respecto a la ciudad, así por ejemplo existen los denominados como "**Plaza de la ciudad**" en donde este espacio público ha logrado una notable jerarquía por variadas condiciones que respaldan este rol; también se reconocen otros como denominados "**barrio Estación**" que se caracteriza por confluencia de diversas y compatibles actividades; también es frecuente reconocer otros denominados "**Mercado Estación**" donde predomina el comercio e intercambio de distinta índole.

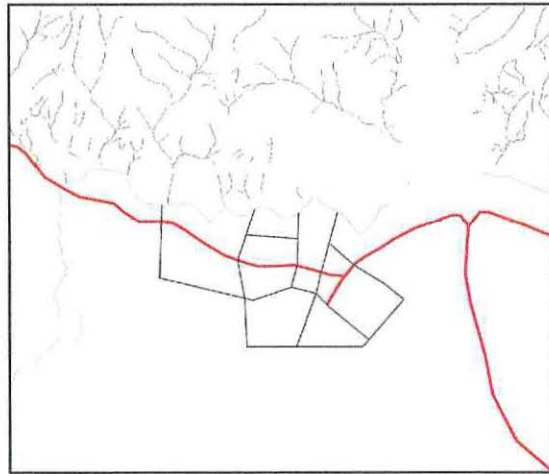
En síntesis las áreas donde se emplazaron "**Estaciones Ferroviarias**" dieron de un modo u otro origen a una célula de desarrollo urbano con distintas formas de manifestación espacial, con características propias y gran potencial de proyección como "**centro o subcentro**" urbano, integrante de un sistema de espacios públicos y partícipes de la estructura urbana.

En muchos de estos peculiares **espacios públicos** asociados a las Estaciones, lograron una identidad y centralidad tan fuerte que han permanecido en el tiempo a pesar que en muchos casos el transporte de pasajeros no siga en funcionamiento.

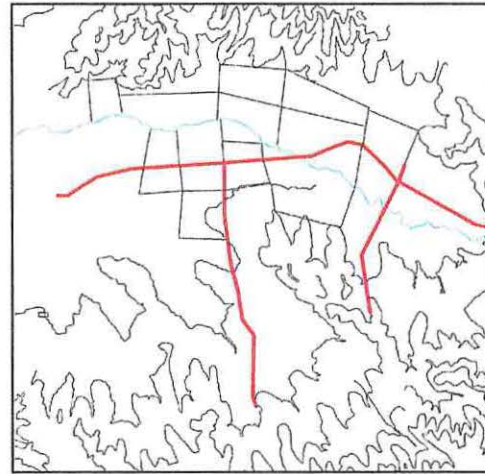
Esta investigación tiene como propósito reconocer su origen, el desarrollo y la relación con la trama urbana de estos **espacios públicos** que encontramos en muchas de las ciudades de Chile.

Territorio y Emplazamiento

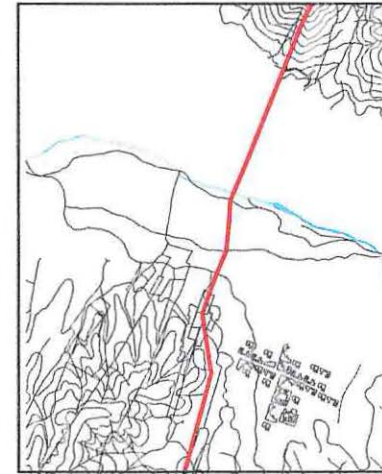




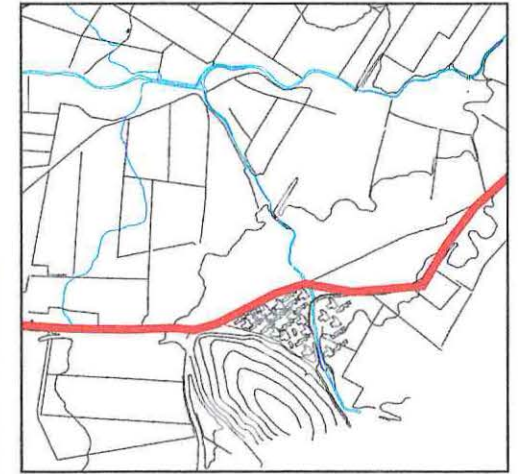
Quilpué



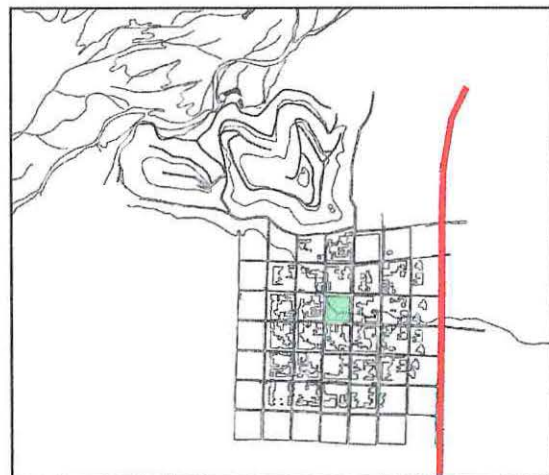
Villa Alemana



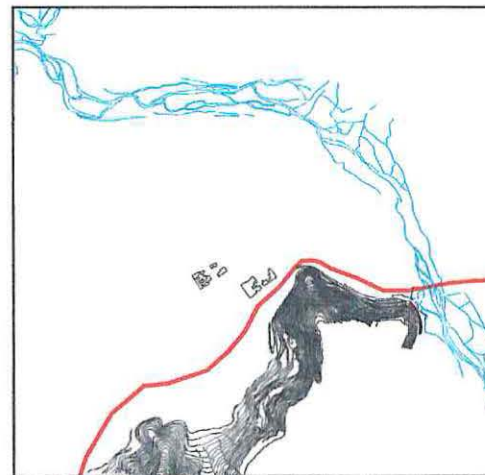
Limache



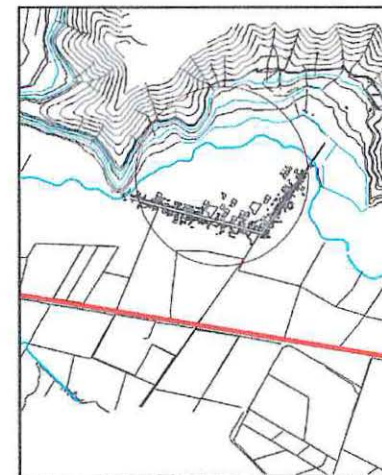
San Pedro



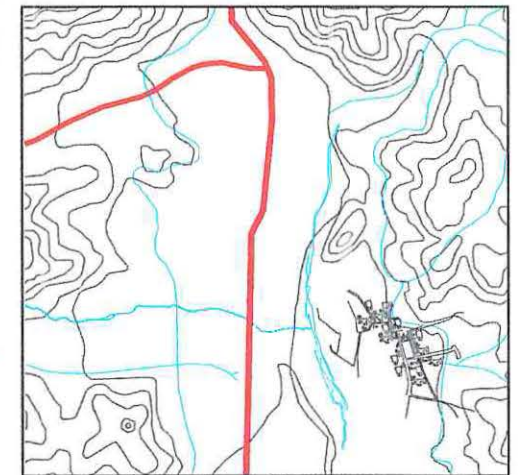
Quillota



Calera

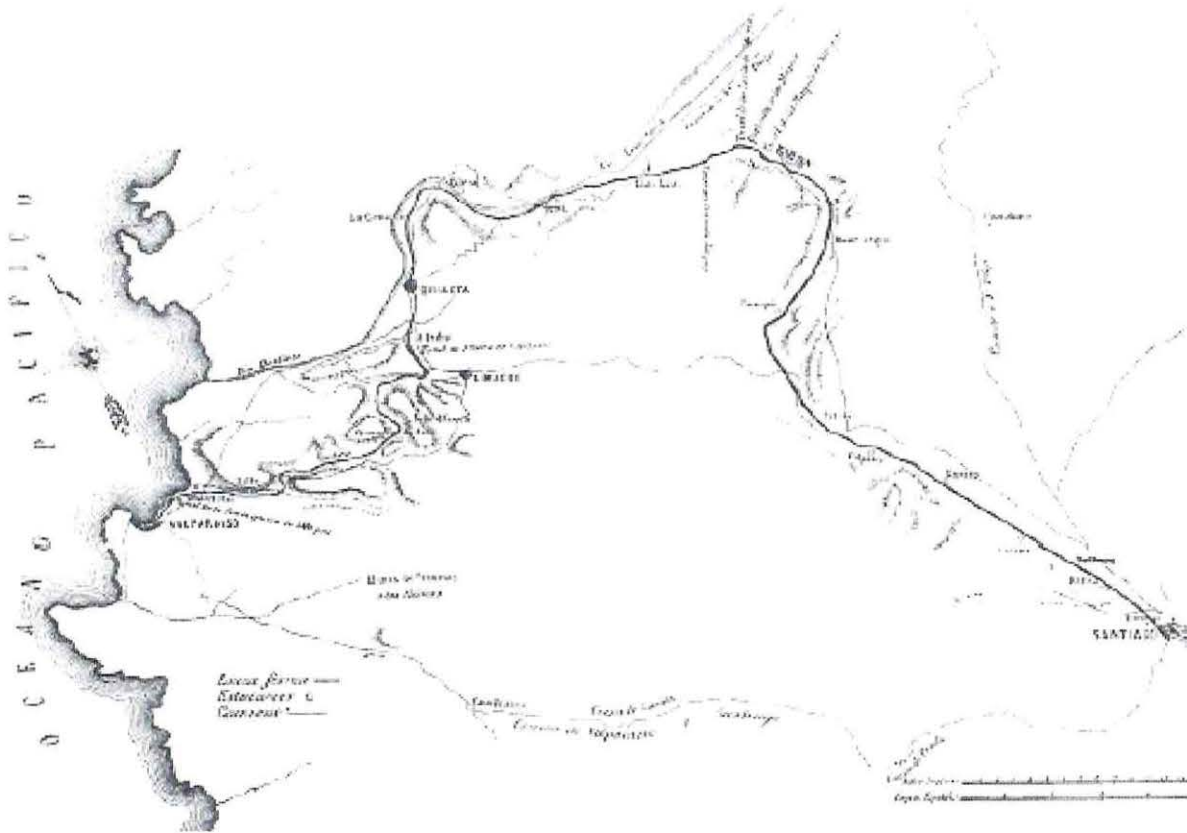


Llay Llay



Til Til

2. Territorio y Emplazamiento

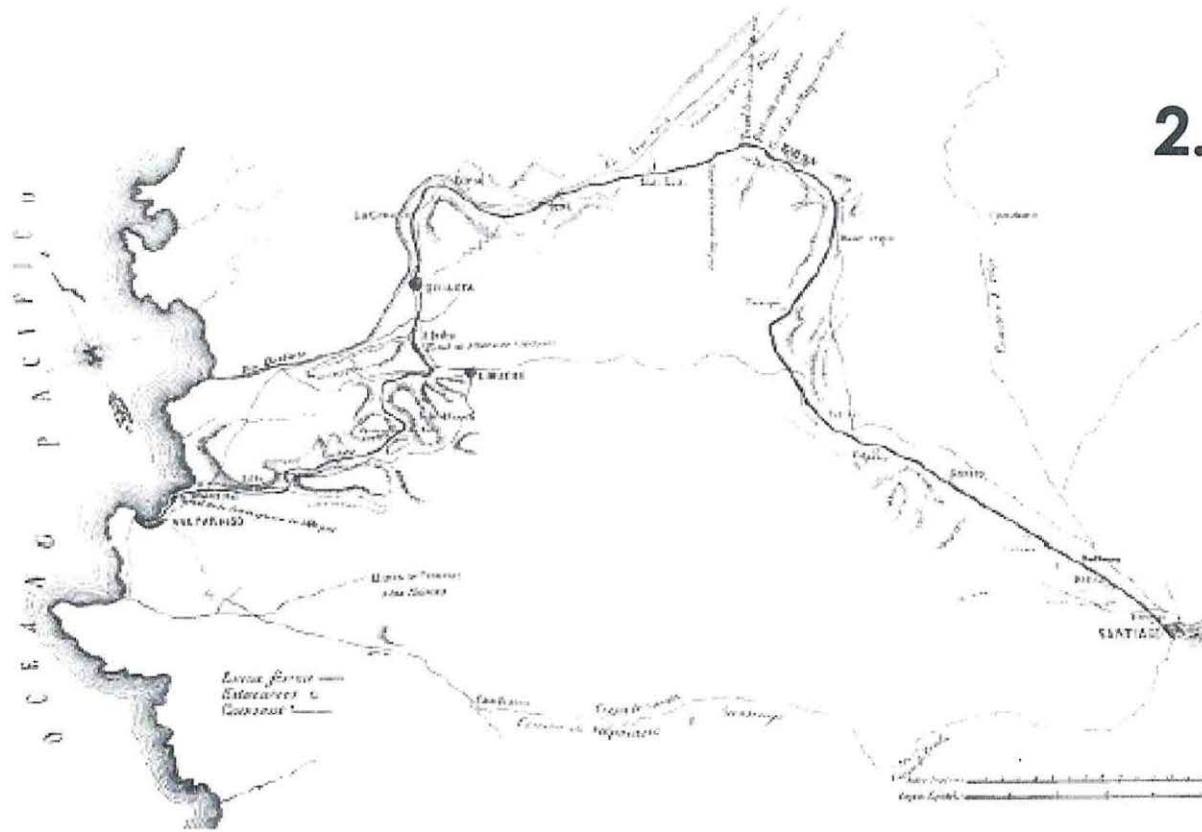


La construcción del tendido Ferroviario Valparaíso – Santiago, se inició desde El Puerto hacia la Capital correspondiendo el primer tramo de 55 Km. hasta la ciudad de Quillota y 1857 a 1863 el segundo tramo de Quillota a Santiago, (129 Km.)

En ese tiempo existía para los recorridos marítimos el paso obligado por Valparaíso para acceder al Atlántico por el extremo sur de nuestro país (aún no se abría el canal de Panamá), por lo que económicamente el llegar hasta el Puerto con los productos agrícolas del Valle del Aconcagua era prioritario, lo que hace necesario que se origine la construcción del ferrocarril desde Valparaíso hacia el interior.

La progresiva utilización de este medio de transporte de los productos agrícolas, llevo consigo la colonización de territorios que hasta ese momento tenían débiles nexos, por las condiciones geográficas de la zona; integrando las localidades y densificando la población.

Cabe destacar que en la localización de Estaciones ferroviarias primó la existencia y demanda de transporte de bienes agrícolas o recursos naturales, por sobre la demanda de transporte de asentamientos de población.



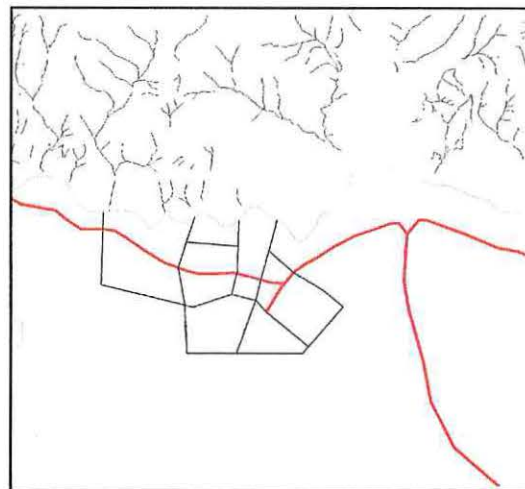
2.1 Territorio

En relación al territorio en que se instaló el ferrocarril, se pueden establecer 2 tipos, considerando las **características** y **grado de ocupación** de las localidades antes de la llegada del ferrocarril.

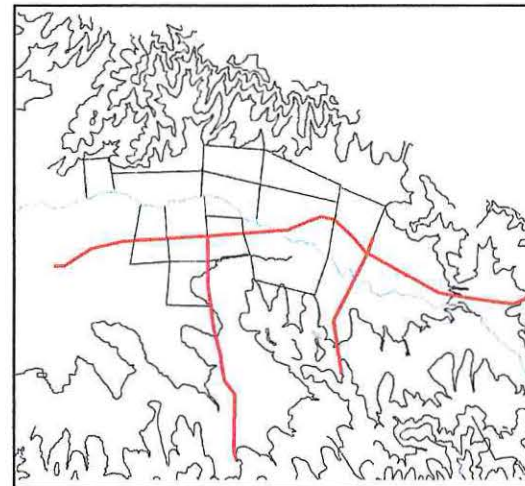
a) Territorios sin estructura urbana.

A esta característica correspondían los territorios de las actuales ciudades de Quilpué, Villa Alemana y La Calera; eran áreas de vastos y ricos predios agrícolas entre los cuales se incorporó el trazado de Ferrocarril lo que permitió a los productores locales recopilar y transportar considerables cantidades de productos o diversas materias primas.

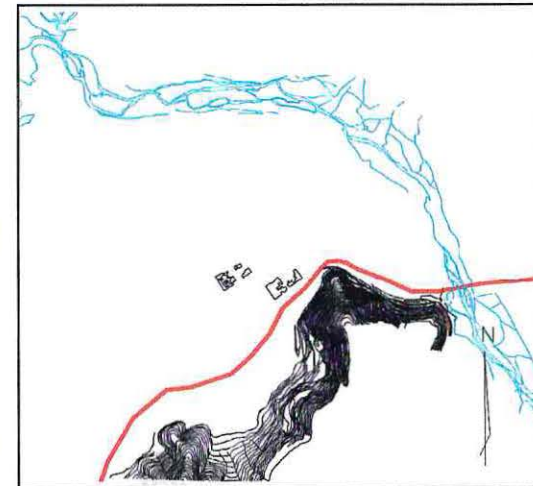
Este medio de transporte que inicialmente era predominantemente de carga, desarrollo progresivamente el transporte público, tanto para los residentes locales como para las migraciones poblacionales atraídas por las fuentes de trabajo, juntándose dos variables que dieron origen al desarrollo de nuevas localidades, transformándolas en poblados, que actualmente son ciudades que han mantenido la célula base de desarrollo urbano a partir del Ferrocarril.




Quilpué



Villa Alemana



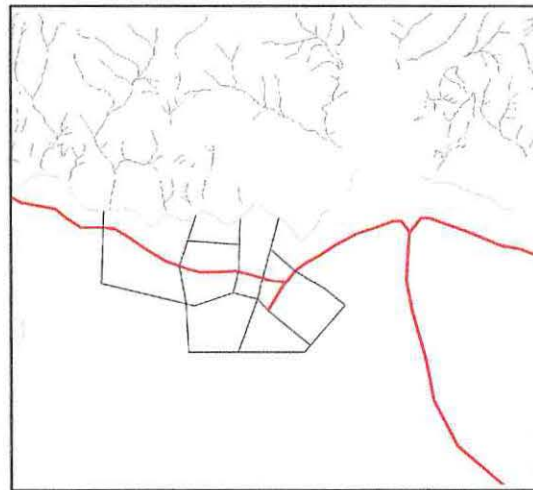
La Calera

 Estero Camino Principal

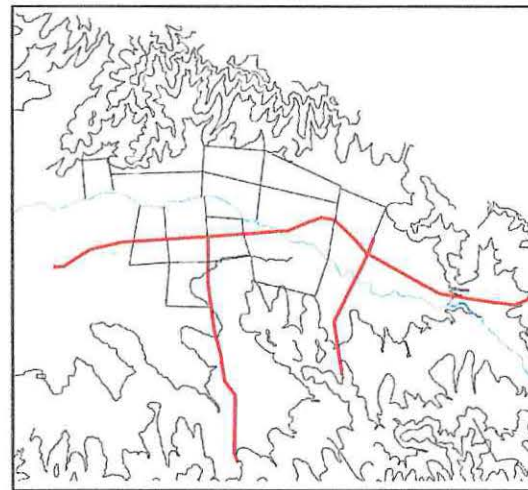
a) Territorios sin estructura urbana.

A esta característica correspondían los territorios de las actuales ciudades de Quilpué, Villa Alemana y La Calera; eran áreas de vastos y ricos predios agrícolas entre los cuales se incorporó el trazado de Ferrocarril lo que permitió a los productores locales recopilar y transportar considerables cantidades de productos o diversas materias primas.

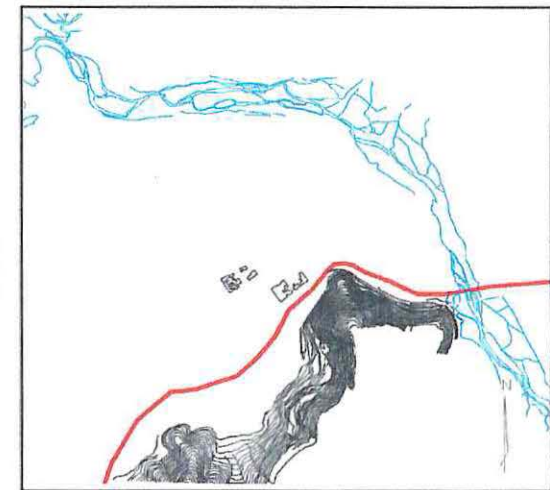
Este medio de transporte que inicialmente era predominantemente de carga, desarrollo progresivamente el transporte público, tanto para los residentes locales como para las migraciones poblacionales atraídas por las fuentes de trabajo, juntándose dos variables que dieron origen al desarrollo de nuevas localidades, transformándolas en poblados, que actualmente son ciudades que han mantenido la célula base de desarrollo urbano a partir del Ferrocarril.



Quilpué



Villa Alemana

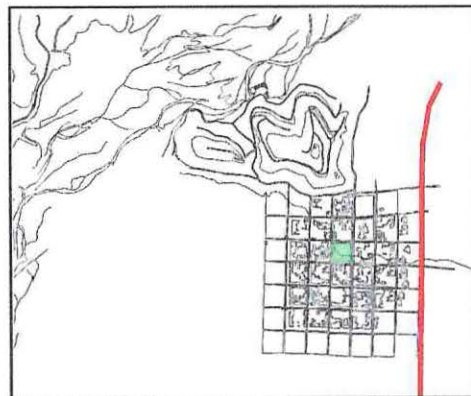


La Calera

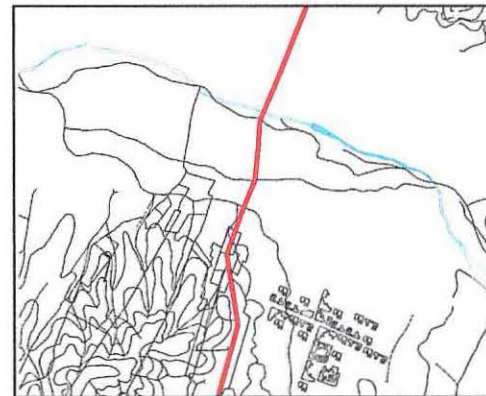
b) Territorios con estructura urbana

La segunda tipología de territorio en donde se instaló el trazado del ferrocarril fueron localidades donde existían asentamientos humanos con una estructura de ocupación territorial en distintos grados de evolución. Bajo esta condición se encuentra la ciudad de Quillota la que presentaba características fundacionales correspondiente al concepto de dameros implantados por los conquistadores españoles; otros asentamientos, como Limache, se desarrollaron de manera más espontánea a partir del encuentro de vías, similar al origen y desarrollo de Llai Llay y San Pedro cuya evolución se inicia a partir del poblamiento de los bordes del camino principal, apoyándose y adecuándose a la geografía del entorno.

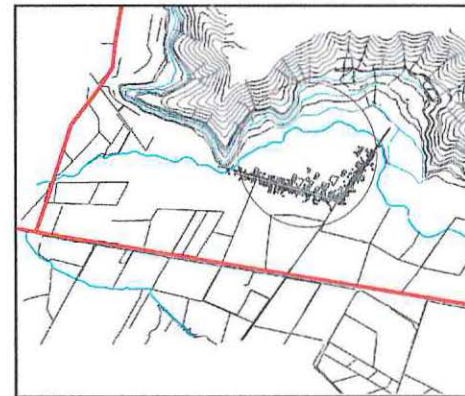
Las labores productivas eran principalmente agrícolas, y en menor grado la explotación minera local.



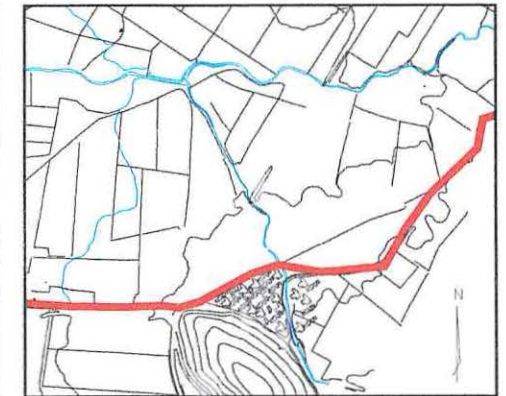
Quillota




Limache



Llai Llay



San Pedro


Estero
Camino Principal

2.2 Tipologías de Emplazamiento de las Estaciones de Ferrocarril

En las localidades seleccionadas para el desarrollo del presente estudio, y en consideración a la modalidad de ocupación de territorio donde se emplazaron las instalaciones ferroviarias, se han podido reconocer tres tipología de emplazamiento en relación a las variables más relevantes de ese momento, estas fueron:

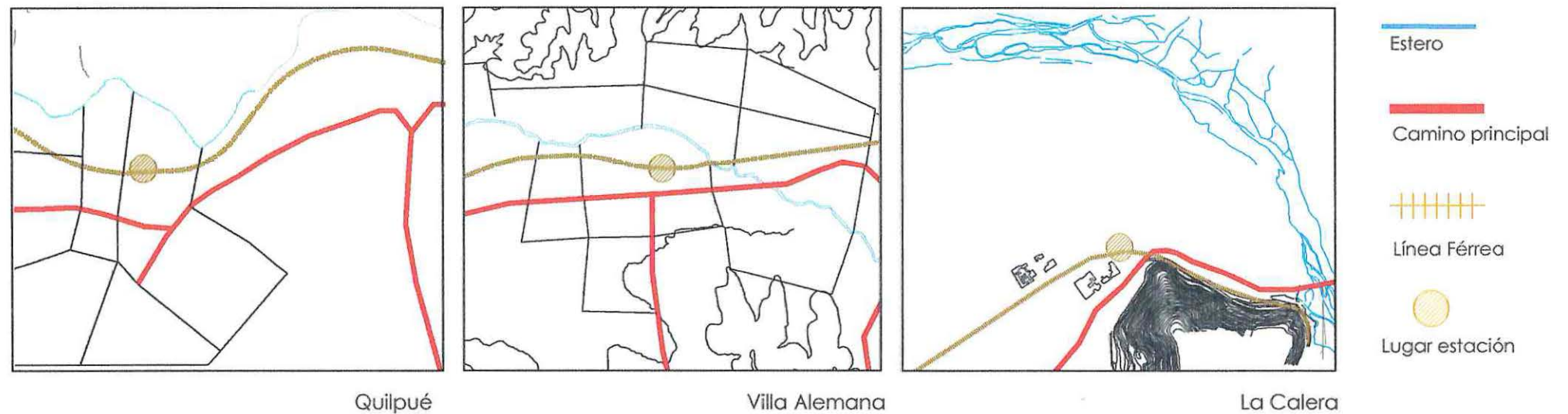
- **Geográficas**
- **Redes viales**
- **Grado de desarrollo del núcleo urbano existentes.**

a) Emplazamiento en puntos notables de áreas en desarrollo

Una primera tipología que se ha reconocido, corresponde a localización de instalaciones ferroviarias en lugares despoblados o de población incipiente, sin limitaciones de índole geográfica, aisladas en un vasto territorio, generalmente rodeado de extensas propiedades agrícolas, próximo a instalaciones productivas o a cruces importantes de caminos.

El tendido de la línea del tren generalmente corría paralelo al Camino Principal o "Camino Real", y próximo a cruces de camino por tratarse de vías conectoras de circulación que facilitaban el transporte de productos de otras áreas aledañas. También es destacable reconocer otras estaciones que se emplazaban junto a instalaciones de producción existentes, como es el caso del Molino en La Calera.

El tipo de carga correspondía generalmente para estas áreas a productos agrícolas, era el caso de Quilpué y Villa Alemana, y en menor escala de productos minerales como era el caso de La Calera.



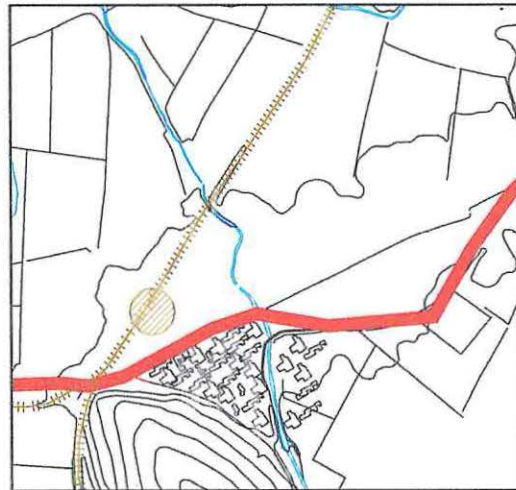
b) Emplazamiento en la periferia de la trama

Este segundo tipo de emplazamiento corresponde a un tendido de la línea ferroviaria próximas a centros poblados con un grado de desarrollo y con trazado urbano; el ferrocarril corre tangencialmente a la trama y paralelo al camino principal dejando de un área libre destinada a las actividades de maniobras y de carga.

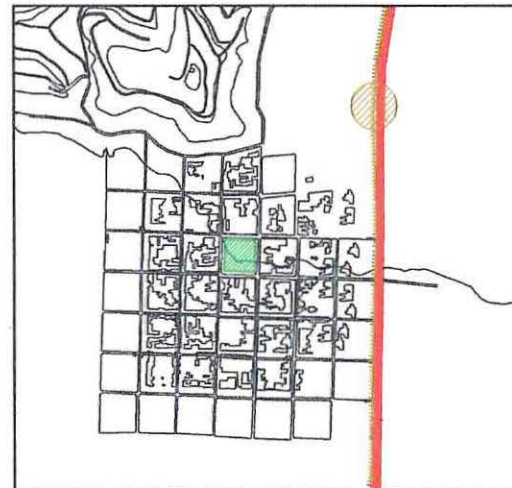
En San Pedro, poblado menor originario de una Hacienda, la línea férrea corre tangencial a la trama urbana y se emplazó, el sector de Estación distante del área poblada. Particularmente, en esta localidad el tendido del ferrocarril debió cruzarse con el camino principal debido a la condicionante geográfica de un cerro para posteriormente, volver a correr por líneas paralelas.

En la ciudad de Quillota, línea del Ferrocarril fue trazada junto al Camino Principal, ocupando lo que fue originalmente "la Alameda de la ciudad"; el tendido también se emplazó tangencial a la cuadrícula de damero y el sector Estación fue construido a cierta distancia del área poblada.

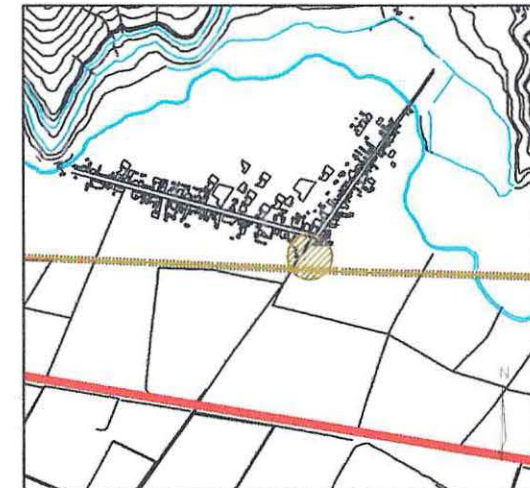
Finalmente en la localidad de Llai Llay, la línea del ferrocarril corre tangencial al área poblado, paralela al Camino Principal, mostrando diferencia en la ubicación de la Estación, la que se emplazó en el encuentro de las dos calles que dieron origen al poblado en esa época.



San Pedro



Quillota



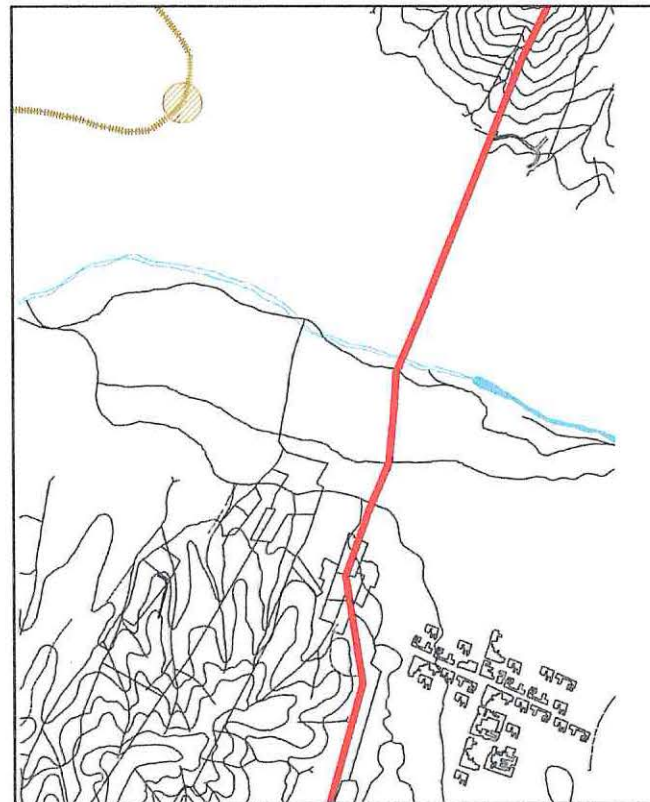
Llai Llay

c) Emplazamientos distantes a la trama por limitaciones geográficas

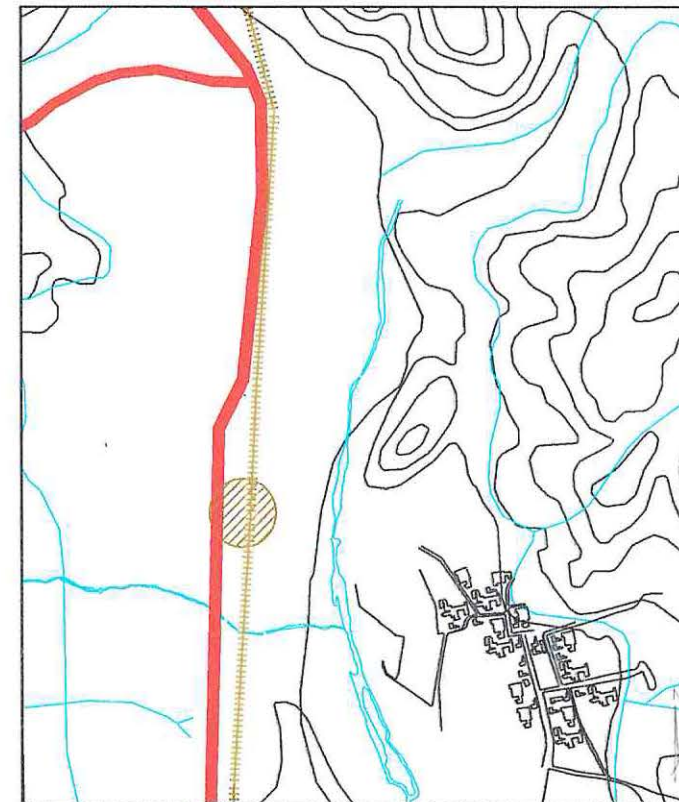
Esta última tipología se caracterizó por un emplazamiento de la infraestructura ferroviaria distante de las áreas pobladas.

Bajo esta clasificación se reconoce la localidad de Limache, donde el tendido ferroviario se concibe como "acercamiento" al área poblada, ya que se dejó una distancia considerable por cubrir a la trama de ocupación territorial. En esta localidad, además de las condicionantes dada por los cerros, existía el Estero, limitante por significar una importante inversión en infraestructura.

Similares condicionantes se observan en la localidad de Til Til, donde las características hidrográficas y geográficas eran determinantes para el emplazamiento de la infraestructura del Ferrocarril.



Limache



Til Til



Formación del *Espacio del Ferrocarril*



Formación del *Espacio del Ferrocarril*



Quilpué



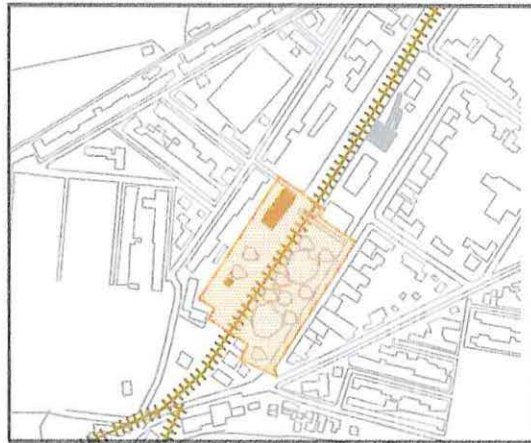
Villa Alemana



Limache



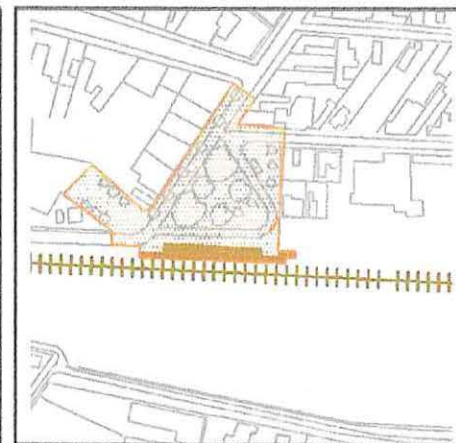
Quillota



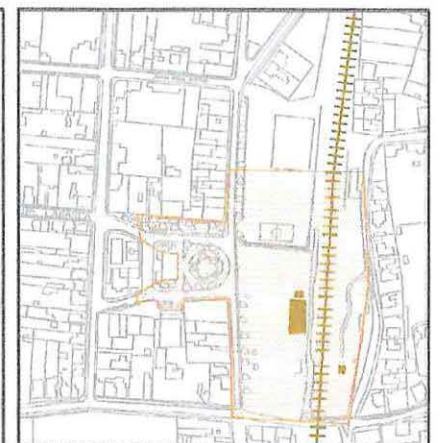
San Pedro



La Calera



Llai Llay



Til Til

3. Formación del Espacio del Ferrocarril

3.1 Ferrocarril, Estación y Espacio público

El efecto de la llegada del Ferrocarril a todas las localidades del estudio, generó el **desarrollo progresivo** del **sector Estación** y su entorno inmediato.

La evolución de esta área derivó en una **producción de suelo urbano**, proceso detectado a través del **método analítico comparativo** de las localidades consideradas en el área de estudio.

El **análisis** se inicia a partir de la *llegada del Ferrocarril*, donde las instalaciones estaban compuestas por la *línea*, la torre de control que albergaba en altura al movilizador y en la planta baja una oficina de uso múltiple, bodegas, rampas de carga, bandejón multiuso en el acceso y otros elementos básicos para el funcionamiento del sistema ferroviario. Posteriormente se construyeron viviendas para los trabajadores de la empresa, llegando a lograr el mayor auge con la incorporación del transporte de pasajeros, época en que el Ferrocarril se incorporó formalmente al entorno con el **edificio Estación**, donde apareció el andén de pasajeros, salas de espera, baños públicos, espacios exteriores urbanos y construcciones particulares de apoyo, que fueron conformando el espacio público.

Con el desarrollo del ferrocarril como medio de transporte, el Sector Estación se conformó como un polo de desarrollo determinante en la ocupación y uso del suelo, en el desarrollo de la vialidad, en la definición e incorporación de espacios de uso público y con gran influencia en el desarrollo de la ciudad, actuando como una **célula generadora de desarrollo local** y ordenamiento urbano.

La incorporación del Ferrocarril se produjo en pleno período de la **revolución industrial**, a fines del s. XIX y principio del s. XX, el cual significó notables cambios de orden tecnológico, social, cultural, económico, y otros tantos aspectos que trajeron, además cambios de costumbres y necesidades a nivel mundial.

La ciudad como reflejo de sus habitantes, también evolucionó simultáneamente con el Ferrocarril, naciendo de modo **espontáneo**, nuevos espacios públicos, nuevos comercios junto a sus nuevas construcciones; **el recinto Estación con identidad propia** aglomeró un variado sector comercial, bares, hoteles; transformando el lugar de paso, que originalmente era el entorno del ferrocarril, en un lugar de permanencia, dinámico y protagónico de la ciudad.

Las estaciones fueron y son el gran albergue de pasajeros, trenes y carga. En sus recintos no solo se encuentran instalaciones propias del público que las utiliza y visita. Ellas cuentan con espacios destinados a una compleja trama de funciones propias de la actividad ferroviaria. Es así que una estación que se precie y perteneciente a las distinguidas como de primera clase, debía contar con casa de máquinas, tornamesa, carbonera, maestranza, desvíos, patio de maniobras, estanques y caballos de agua. Bodega, corrales andenes, cobertizos, o hangares protectores, edificios para la atención de los pasajeros con amplios halls, salas de espera, custodia de equipajes y boleterías. Cabina de señales, semáforos y señales, casa del personal y del Jefe- Estación. La estación, de este modo, es el espacio ferroviario por excelencia, desde donde se conforman, controlan y se otorga vía a los trenes. Las estaciones se constituyen en el alma del mundo ferroviario, el destino de todo viaje y de cualquier tren con vía libre hasta el próximo block, la próxima posible detención. La estación es el lugar donde los trenes se sienten cuidados y acogidos como en un útero materno...."(1)

(1) Estaciones ferroviarias de Chile_ Imágenes y recuerdos Pablo Moraga Feliú_ Pág. 8

Tipos de Estaciones

La construcción del ferrocarril se debió al desarrollo económico del país, a la necesidad de abrir el mercado nacional al resto del mundo y además de la necesidad de distribución los productos de cada zona, a lo largo de Chile.

Luego, con el funcionamiento de las estaciones y la masificación del uso de este medio como transporte de pasajeros, las estaciones no solamente debieron cumplir con las funciones generadas por el transporte de carga de productos, sino además debieron complementarse con equipamiento y espacios para satisfacer las nuevas necesidades creadas por el nuevo uso del ferrocarril.

Las características reconocibles en los espacios públicos asociados a la estación son definidos por el tipo de parada, que definía la concurrencia y tipo de público y por ende las características físicas como dimensión, forma, equipamiento, etc.

Para entender los espacios públicos asociados al ferrocarril, es necesario comprender el origen y rol de cada estación:



Imagen 1. Estación Central. Archivo Diario El Mercurio, julio 2003.

Km. A Stgo.	Estación	Datos
49	Til Til	Comercialización de minerales, productos agrícolas y transporte de pasajeros a Santiago
93	Llail Llay	Ramal a Los Andes. Comercialización de productos agrícolas. Subestación eléctrica
120	La Calera	<i>Conexión con Red Norte.</i> <i>Estación con mayor tráfico de pasajeros.</i> <i>Carga de minerales, Cemento y harina principalmente.</i>
130	Quillota	Comercialización de productos agrícolas. Transporte de pasajeros.
138	San Pedro	<i>Ramal a Quintero, Sub-Estación eléctrica</i> Transporte de productos agrícolas hacia Quillota y Santiago
143	Limache	Comercialización de productos agrícolas
158	Villa Alemana	Sub-Estación eléctrica
166	Quilpué	Comercialización de productos agrícolas

En el estudio de los espacios públicos asociados al ferrocarril se distinguen dos tipos:

- **De formación espontánea**, donde se aprecian elementos originales de las instalaciones ferroviarias que se adaptaron a un nuevo uso.

- **Espacios planificados**, en los cuales se reconoce el ordenamiento espacial en relación a la actividades generadas por la Estación.

3.2 Elementos de composición urbana del *Espacio del Ferrocarril*

Como elementos básicos y originarios que dan cabida a la formación de un espacio público asociado al ferrocarril encontramos el ***Bandejón-Suelo libre*** , ***la Avenida*** y ***La Estación***.

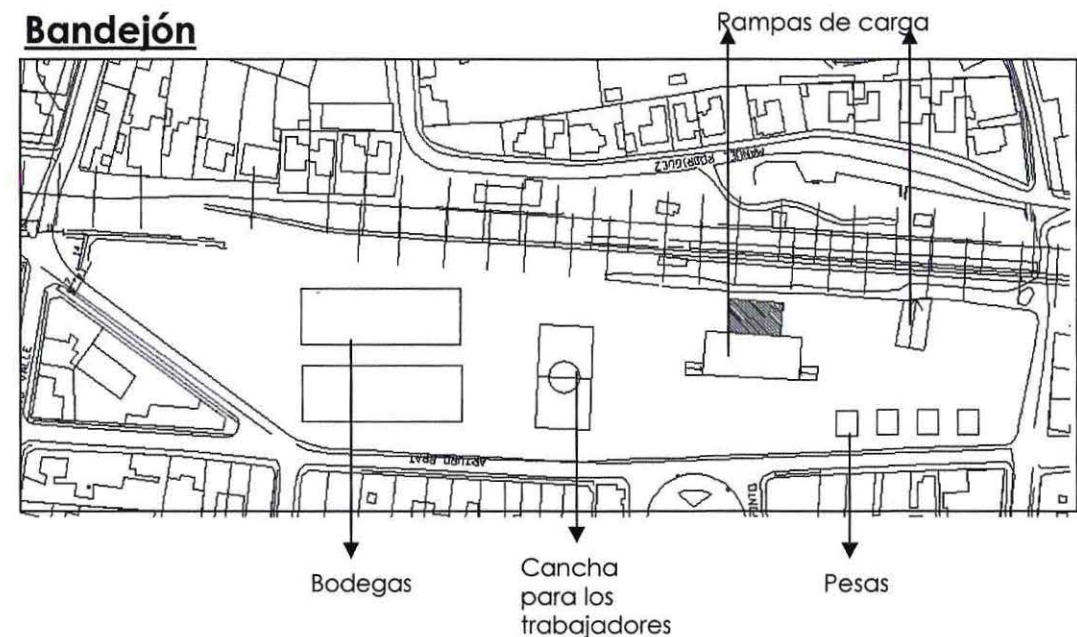
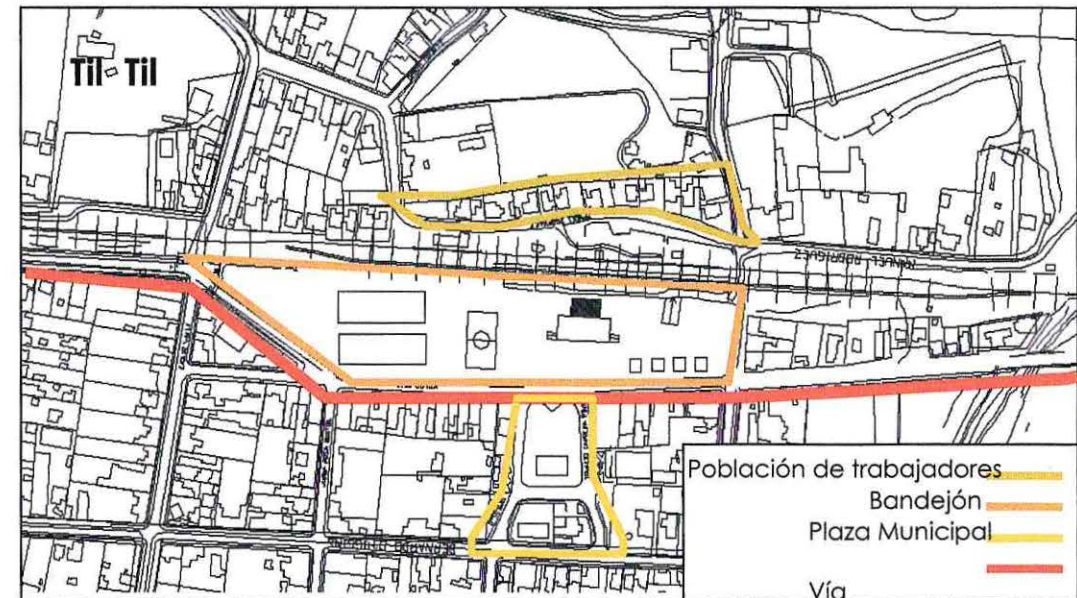
a) El Bandejón

En muchas de las estaciones que comprende el área de estudio se puede distinguir como primer elemento que organiza el suelo en los espacios públicos asociados al ferrocarril, el **bandejón paralelo al frente de la Estación**, como el **suelo libre** que se ubica junto a la línea y que en sus inicios aparece exclusivamente para dar cabida a las actividades funcionales necesarias para el transporte y la comercialización de los productos de cada zona.

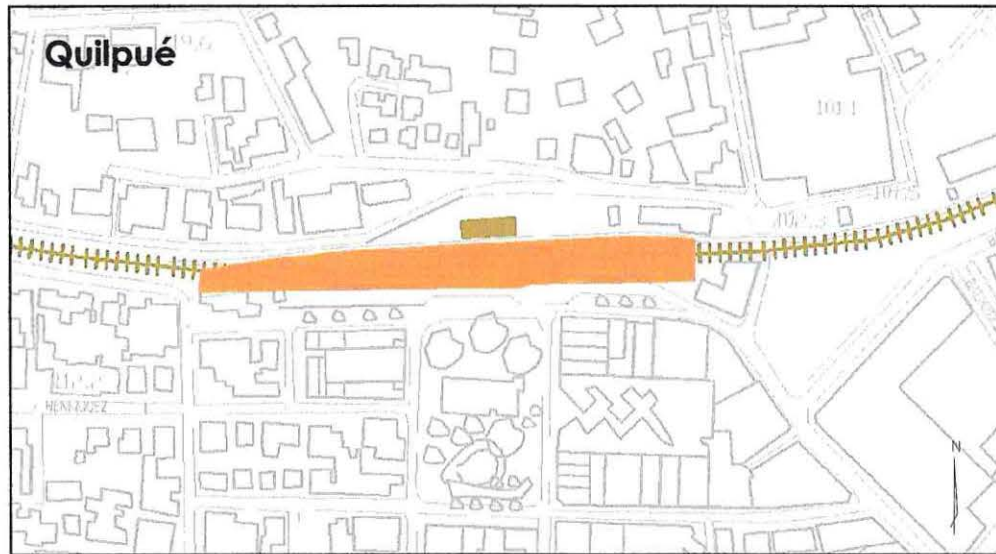
Ferrocarriles era propietario de grandes extensiones de terrenos, los que fue cediendo, arrendando o vendiendo, tanto a empresas privadas - para que instalaran sus bodegas o el tendido de pequeños ramales hasta un lugar de carga -, como para uso público - en vialidades o espacios -, uso de privados para actividades comerciales. El **bandejón**, quedó como, el suelo mínimo necesario para el funcionamiento e instalaciones del sistema ferroviario.

En este suelo libre era destinado para la realización de la **carga, descarga** y comercialización de las especies producidas, se ubicaban elementos como bodegas, rampas, y pesas, de acuerdo con la envergadura y rol de cada Estación. Además del bandejón, la empresa utilizó terrenos para la construcción de poblaciones, bordeando la línea férrea.

En Quilpué, Villa Alemana, San Pedro, Quillota y Til Til, aún se puede reconocer claramente este **bandejón**.



Quilpué



La formación del poblado de Quilpué fue originada por la llegada del ferrocarril.

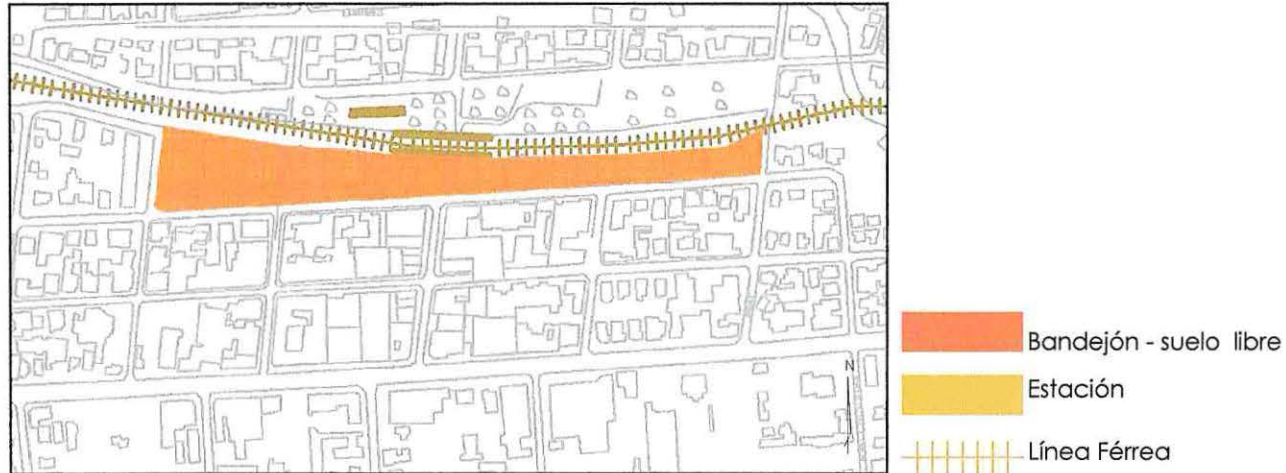
El rol inicial de la Estación era el de carga y transporte de la producción agrícola de la zona.

Para este fin, existían las bodegas y espacios para cargar, descargar y vender los productos. Este **bandedjón** es el que hoy día se reconoce como el espacio destinado a la calle de circulación y detención vehicular.



Imagen 2. Estación y Plaza Municipal de Quilpué.

Villa Alemana



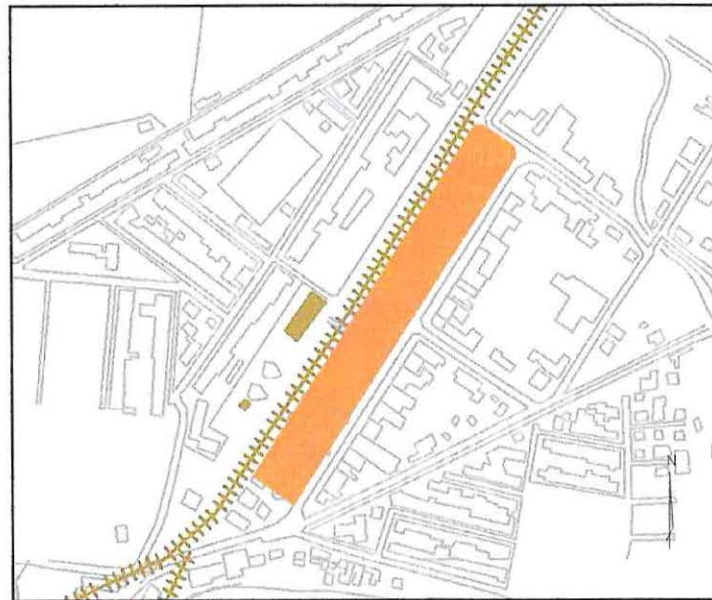
Al igual que Quilpué, la estación de Villa Alemana nace con la finalidad de transportar la producción agrícola del lugar, actividad que dio origen al poblado; en este caso, también encontramos el bandedjón como la primera expresión de el espacio público que más tarde se conformaría en el espacio social más protagonista.

Actualmente, el **bandedjón** es el área verde más importante de la ciudad, y lugar donde se realizan actos cívicos y recreativos.



Imagen 3. Bandedjón de la Estación, área verde, lugar de actos cívicos de Villa Alemana.

San Pedro



La Estación de San Pedro, se origina por la necesidad transportar la producción de la **Hacienda** que existía antes de la llegada del ferrocarril. Esta **Hacienda** conformaba una pequeña agrupación en su entorno donde vivían sus trabajadores.

Encontramos el **bandedjón** como el espacio amplio, que en sus comienzos sirvió para el bodegaje y carga de la producción que se destinaba principalmente a Quillota.

Se consolida el rol de la estación -con un carácter recreacional-, con la conformación del Ramal a Quinteros. Este, que fue construido para el desplazamiento de los dueños de la Hacienda hacia el balneario, hizo que el uso del ferrocarril comenzara a ser utilizado con mayor frecuencia como transporte de pasajeros. En el trayecto a Quinteros, la localidad de San Pedro era detención obligada para el trasbordo de los usuarios, con lo que el espacio del **bandedjón** debió ser adaptado para recibirlos, demoliendo la antigua bodega y conformando la plaza.

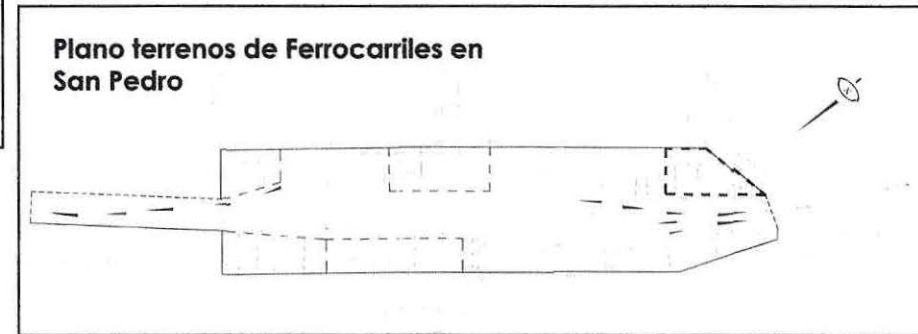


Imagen 4. Estación y Plaza Bandedjón de San Pedro.

Quillota



-  Bandedjón - suelo libre
-  Estación actual
-  Estación antigua

Aunque la estación de Quillota también tuvo un rol importante en cuanto al transporte de pasajeros -especialmente a Valparaíso-, se reconoce claramente el **bandedjón**, como el espacio original que daba cabida a la carga y descarga de los productos que eran transportados desde y hacia el Puerto.

A pesar de la demolición de la Estación y del traslado de la línea férrea hacia la nueva periferia de la ciudad - producto de la expansión urbana-, ha quedado como herencia un espacio público con un fuerte rol comercial tipo "mercado" en lo que fue el **bandedjón** original de la antigua Estación, constituyendo actualmente una de la centralidades principales dentro de la trama de la ciudad.



Imagen 5. Bandedjón y comercio "tipo mercado" en el lugar donde se emplazaba la Estación de Quillota (muro rosado).

Til Til



Para la realización del intercambio de los productos minerales extraídos de la zona, se encontraba el **bandejón** como un gran espacio donde se guardaban, pesaban y cargaban las materias primas en elementos tales como rampas y bodegas, de los cuales hasta el día de hoy quedan vestigios.

Hasta allí llegaban los lugareños a la espera de los comerciantes que les compraban su producción. Las esperas llevaron a que este lugar se convirtiera en un espacio de encuentro, construyendo una cancha de fútbol- que hasta hoy existe.



Imagen 6. Bandejón y ruinas de las instalaciones del sistema ferroviario, para la venta, bodegaje y carga de los productos mineros extraídos de la zona.

b) La Avenida

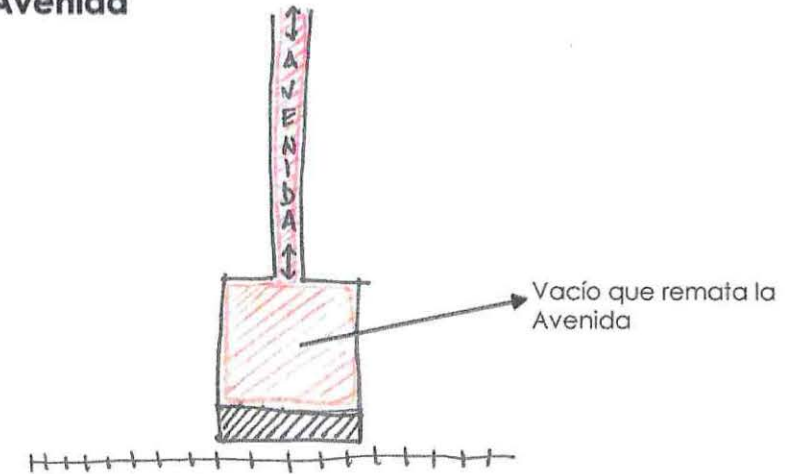
Para definir la ubicación de la Estación, era determinante la existencia una vía o camino cercano, para el acceso de los productos que se comercializarían por el nuevo medio de transporte – el ferrocarril-.

En el caso de las estaciones que no quedaron junto a la vía existente antes de la llegada del ferrocarril, como es el caso de Quilpué, Villa Alemana y Calera, prontamente apareció la **Avenida** que llegó hasta la estación desde la trama urbana o camino mas cercano. afectando directamente al espacio público del ferrocarril.

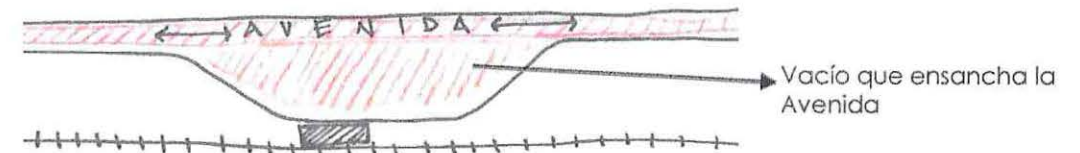
La **Avenida** o calle muestra 2 variaciones principales en relación a la estación, que son las **paralelas a la fachada de la estación** o las **perpendiculares** a esta, caracterizando el espacio público como **ENSANCHE** o **REMATE** de la avenida o calle.

El encuentro entre la avenida o calle con la estación, generan el **espacio de detención vehicular**, de espera, carga y descarga, tanto de productos como de pasajeros.

Remate de Avenida



Ensanche de Avenida



Remate de la Avenida

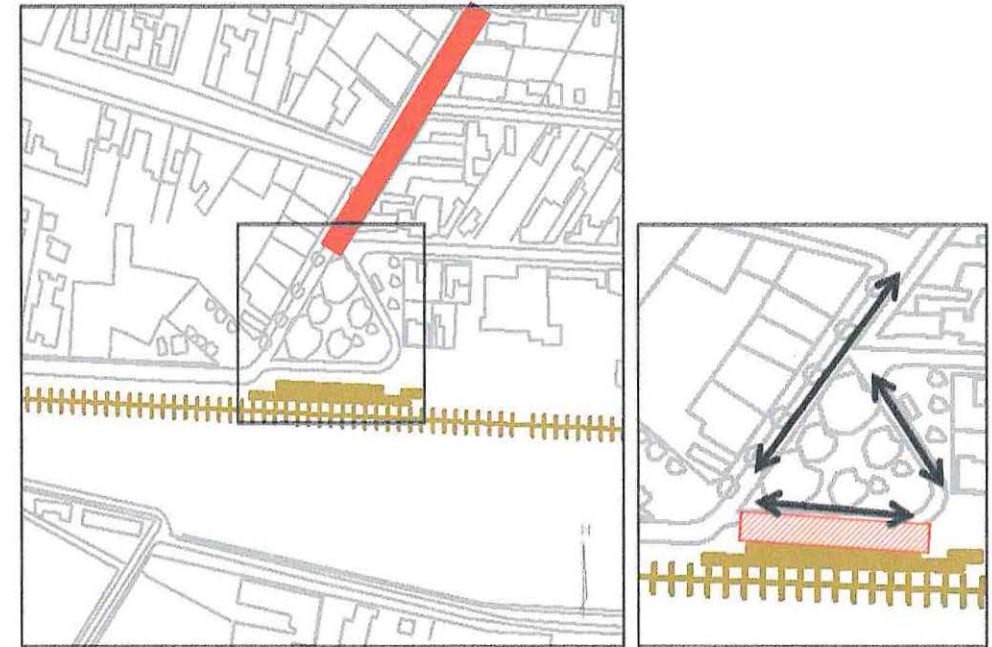
En el caso de Limache y Llai Llay, la **Avenida**, o una de las Avenidas mas importantes llega en forma perpendicular a la estación, otorgando una mayor presencia del edificio en la ciudad.

Este emplazamiento de la Estación logra que el **espacio del ferrocarril** se integre de mejor manera dentro de la estructura urbana, ya que se constituye en un remate de la trama, logrando una integración armónica.

En estos dos casos, el lugar de detención se encuentra construido para el retorno vehicular.



Limache

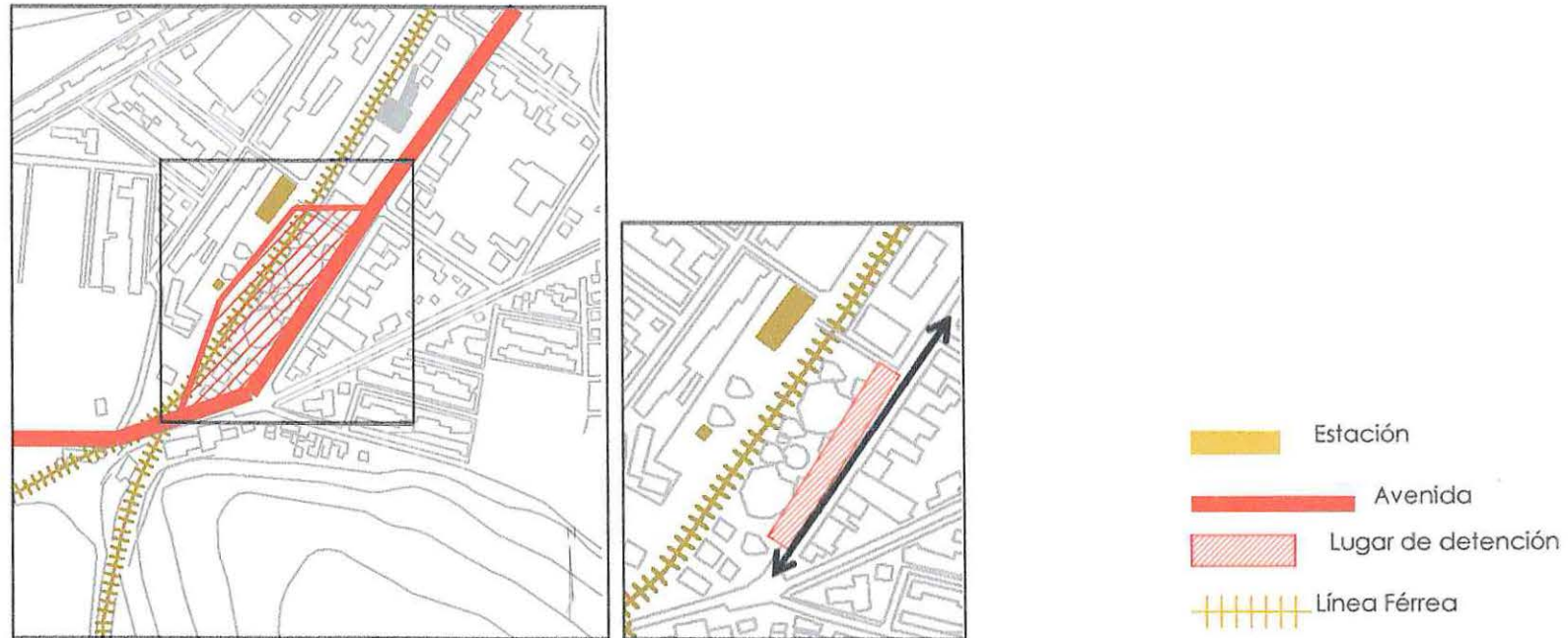


Llai Llay



Ensanche de la Avenida

Cuando la vía que lleva hasta la estación se ubica paralela a ella, el espacio público asociado aparece como un ensanche de ella, dada por la ocupación del bandejón o suelo libre necesario para la instalación y desarrollo de las actividades propias de la parada del tren, para la detención vehicular, o también como el **espacio del ferrocarril**.



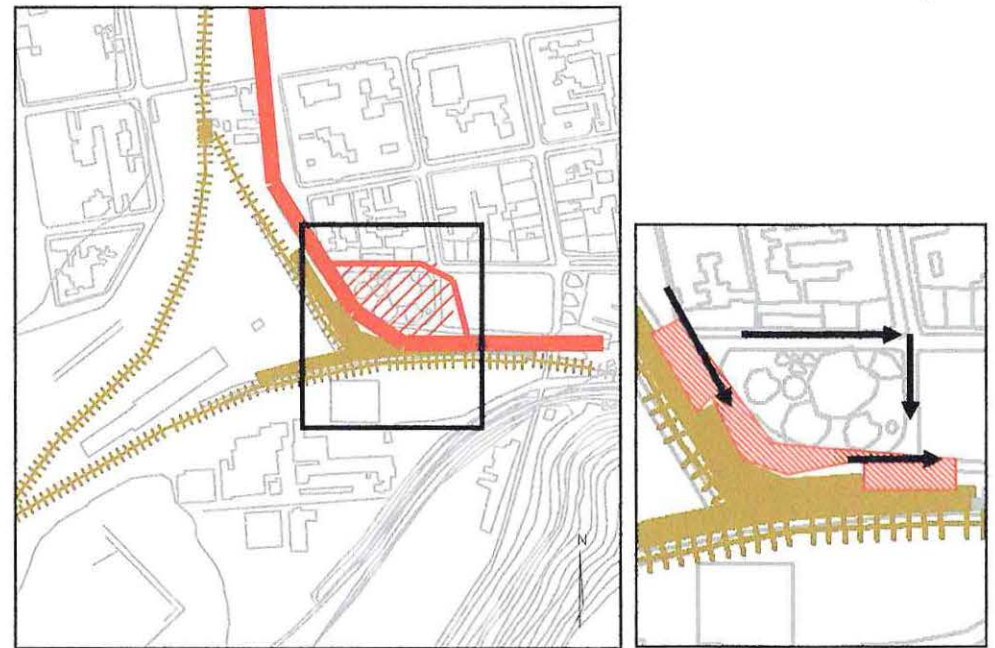
San Pedro



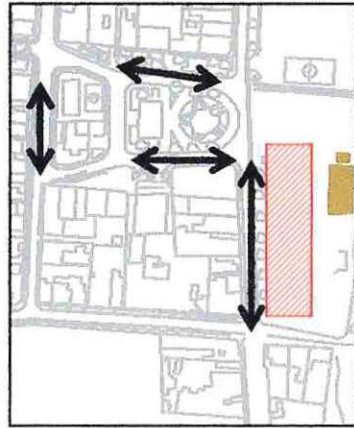
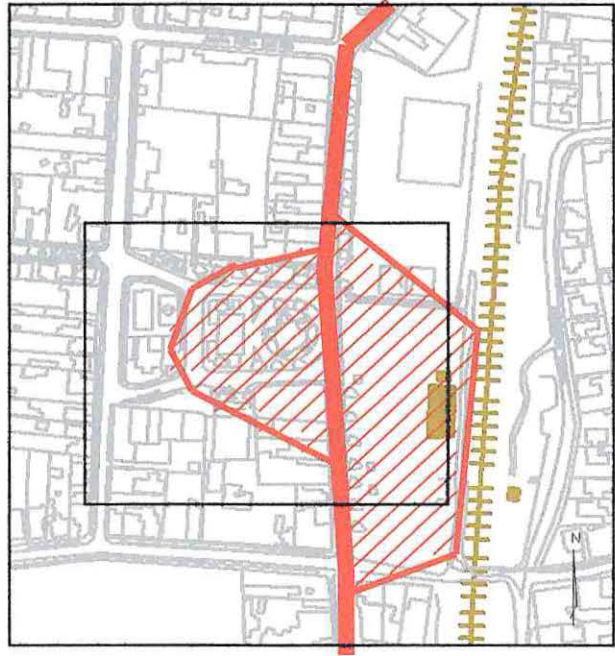
Quillota

En estos dos casos el retorno vehicular y el lugar de la detención se encuentra construido, por una vía complementaria.

-  Estación
-  Avenida
-  Lugar de detención
-  Línea Férrea



Calera

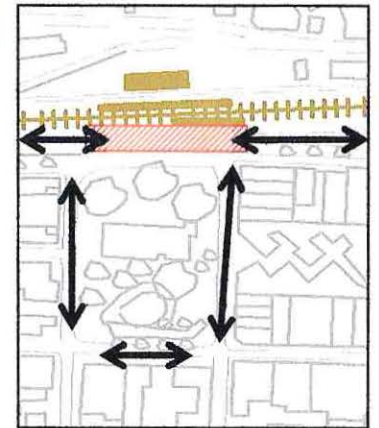
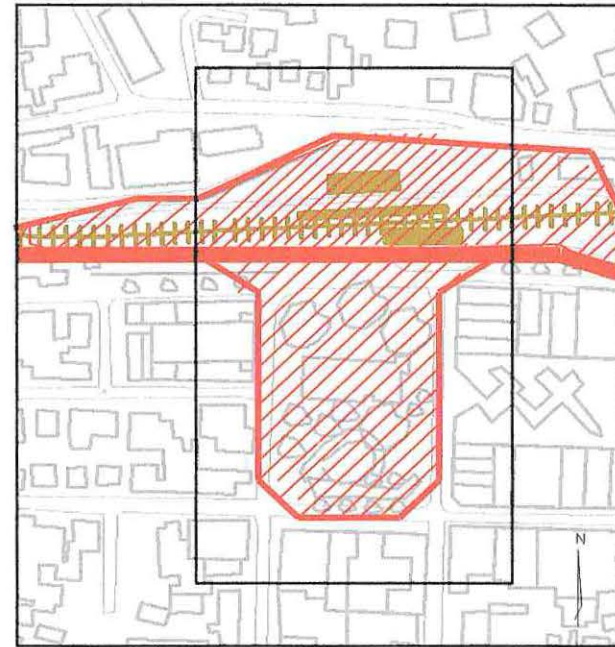


Til Til

En el caso de Quilpué y Til Til, se conformo una plaza que enfrenta al **bandejón**, dejando la vía de por medio. Esta situación le otorga una mayor amplitud y perspectiva, jerarquizando este espacio en la trama urbana.

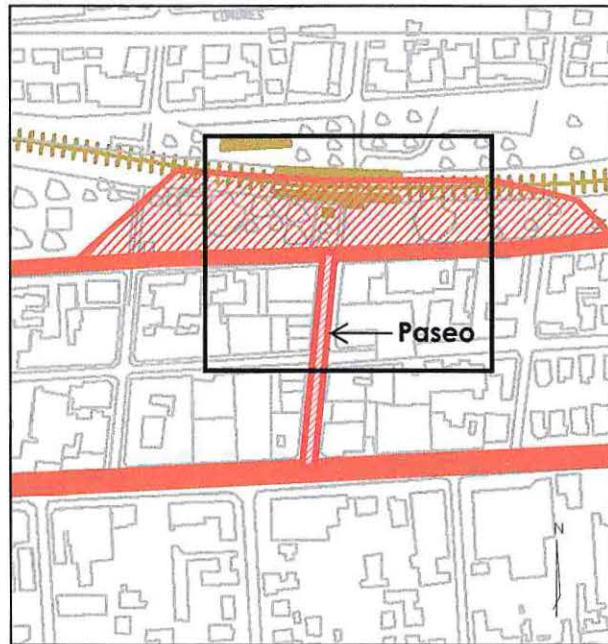
La detención vehicular se realiza en el mismo **bandejón** y el retorno bordeando la plaza.

-  Estación
-  Avenida
-  Lugar de detención
-  Línea Férrea



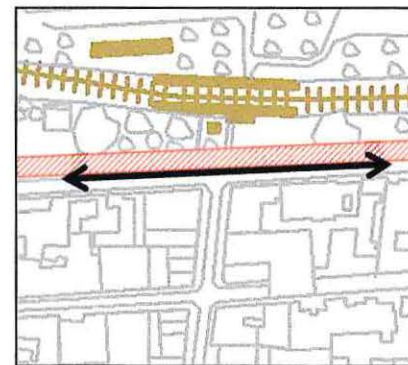
Quilpué

Remate y Ensanche de calle



En el caso de Villa Alemana, se reconocen las 2 tipologías descritas anteriormente en relación al "**espacio del ferrocarril**". Toma la característica de **ensanche de calle**, por la ocupación del bandejón, y además del **remate** del Paseo peatonal, que llega perpendicularmente, y que nació para conectar la el "Camino Real" y la Estación, consolidándose como el espacio público protagonista del poblado.

Estas dos partes se diferencian por el rol que cumplen como espacio público, el **bandejón**, como área verde y lugar para realizar actividades cívicas y recreativas y el Paseo como el lugar de comercio y esparcimiento.



- Estación
- Avenida
- Lugar de detención
- Línea Férrea

Villa Alemana

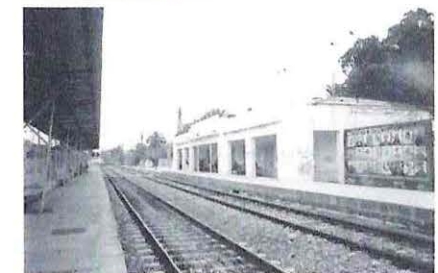
c) La Estación

La estación surge mas tarde, luego de comenzado el funcionamiento de la línea férrea, respondiendo a la nueva función de **transporte de pasajeros**. Cuando este medio de transporte comienza a generar intercambios culturales, y pasa a ser un lugar de encuentro social, el edificio de la estación es la expresión de máxima jerarquía, junto a la iglesia y la municipalidad; es una de las obras construidas mas importantes de la ciudad. Esto la hace distinguible y la transforma en un **hito urbano**.

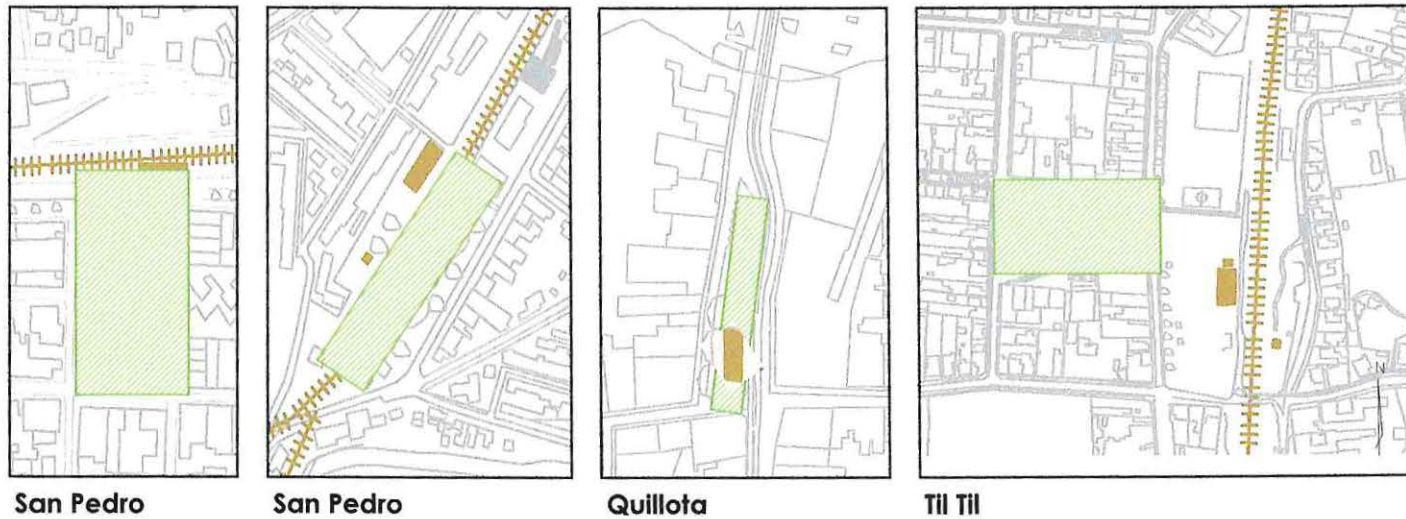
Es entendida como una nueva puerta a la ciudad, existiendo con ello una doble percepción, urbana de orden local y regional, ya que es el nuevo punto de llegada y salida de la ciudad y regional por que es el punto de contacto con otras áreas distantes, es la conexión que se dispone con otras regiones. La idea de "espacio frontera", desarrolló el concepto de "puerta", concretándose en la expresión formal de los edificios, mediante portales y arcadas.

La estación es la primera expresión del lugar que mas tarde se generaría, como nueva vida urbana, comenzando a concentrar el comercio y servicios vinculados a estas actividades en su entorno, constituyéndose en un nuevo centro de gravedad y conformando un barrio con identidad propia.

La función de la estación del ferrocarril ha ido cambiando junto con al desarrollo tecnológico y social y con ellos el **espacio del ferrocarril** ha ido adaptándose, modificando su forma y modo de uso, dando como resultado, en la mayoría de los casos estudiados, que estos espacios se han conformado de manera espontánea y solo en algunos casos específicos, se reconoce una planificación en ellos.



La estación es el elemento protagonista en del **espacio del ferrocarril**, donde su **fachada** es la referencia mas importante. A pesar de que no siempre el edificio sea emplazado según patrones establecidos. Las características formales del edificio logran que su rol sea reconocible, teniendo una fuerte presencia dentro del espacio público (Imagen).



En muchos de los casos estudiados - que no han sido planificados-, el edificio de la estación se encuentra desplazado hacia uno de los lados del espacio público.



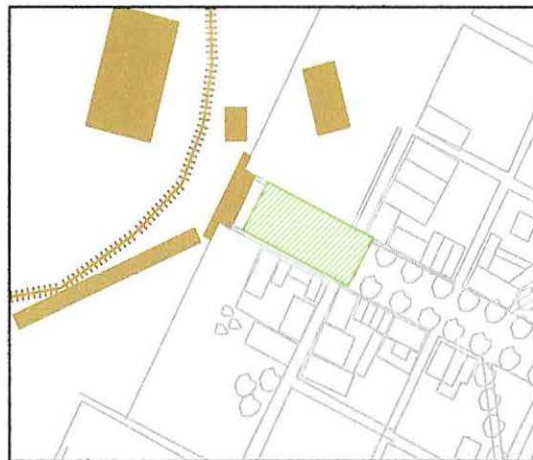
Imagen 7. Estación de Quilpué, con el corredor en altura enfrentando la plaza Irarrazabal, fachada singular que contiene el espacio de la plaza, diferenciándose de las demás envolventes.

En el caso de las estaciones del tramo en estudio, que se distinguen por haber sido sometidas a planificación, la fachada de la estación es el protagonista principal del **espacio del ferrocarril**. Todos los elementos que conforman este espacio están subordinados al edificio de la estación.

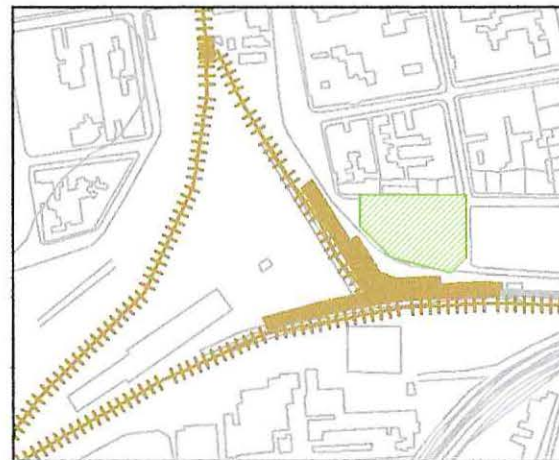
En estos tres casos la fachada de la estación es el primer elemento que se reconoce, ya sea como **remate del espacio o por su extensión**, que ocupa la mayor parte de la envolvente, como es el caso de La Calera.



Imagen 8. Espacio del Ferrocarril de Limache, Fachada de la Estación.



Limache



La Calera



Llai Llay



Caracterización de los *Espacios del Ferrocarril*



4. Caracterización de los **Espacios del Ferrocarril**

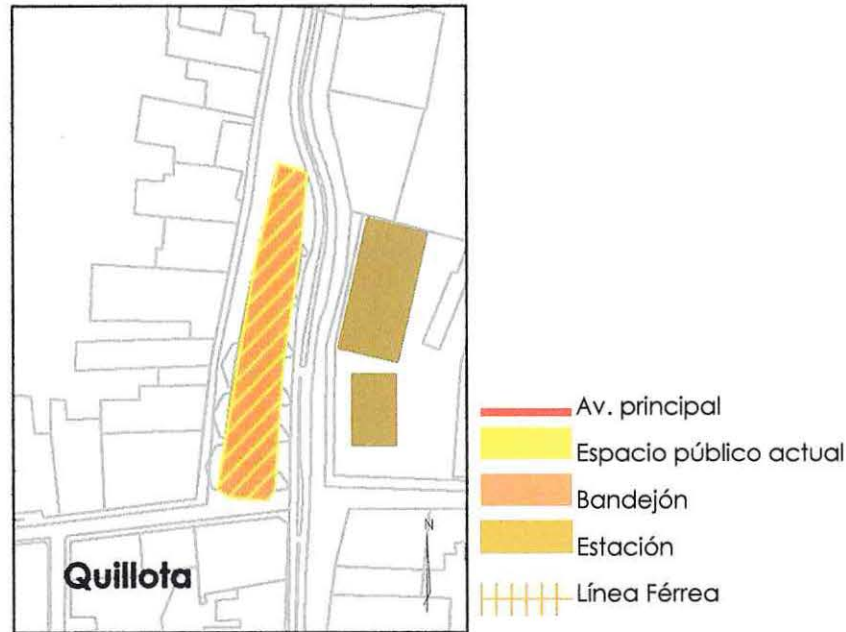
El objetivo de este capítulo es reconocer las distintas características que adquiere **el Espacio del Ferrocarril**, según las condiciones propias del lugar, tales como emplazamiento, geografía, modos de uso y su evolución en el tiempo. Estas características tienen que ver con el **área de ocupación**, el **programa asociado** y **las características formales de los espacios planificados**, encontrándonos con diferentes tipologías.

4.1 Área del espacio del Ferrocarril

Con la evolución del ferrocarril como sistema de transporte, el espacio público asociado a este se va conformando con características propias de acuerdo a las necesidades de cada Estación, según el rol que tienen en la ciudad y las posibilidades de espacio de cada caso particular.

En algunos casos el **bandejón se adapta como espacio público**, con arborización y mobiliarios urbano, como pavimentos, asientos, basureros, luminarias, monumentos, kioscos de música, kioscos de ventas, etc. En otros, el mismo suelo libre del **bandejón** se mantiene con diferentes usos **y se anexa un nuevo espacio**, conformando una unidad con la estación; y como última variable están los **espacios públicos planificados**, los que se analizarán con el objetivo de identificar los elementos de diseño urbano característicos del **Espacio del Ferrocarril**.

a) Bandedón como suelo del espacio público



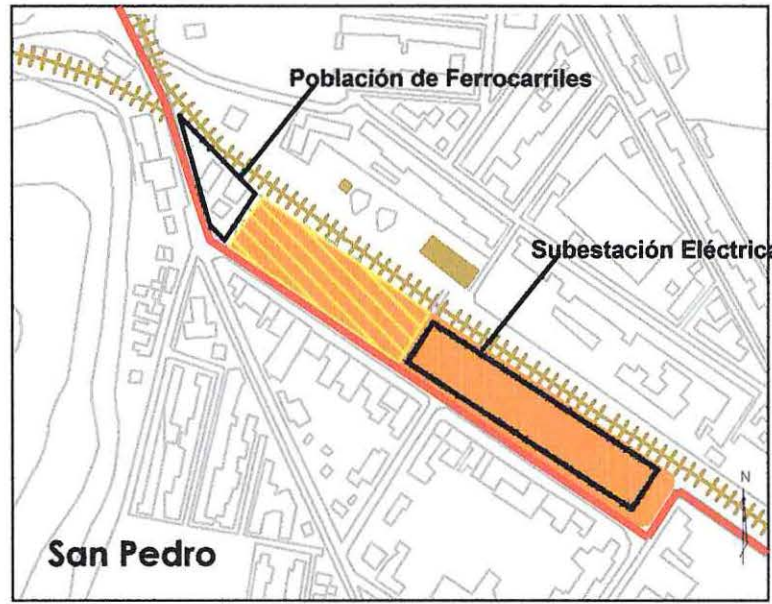
En el caso de San Pedro y Quillota es el **bandedón** original - lugar en donde se daban las actividades del intercambio comercial - el que se adapta para acoger el encuentro social, que ocurre con el desarrollo y evolución del sistema ferroviario, atrayendo los programas asociados que delimitan y contienen el espacio.

En el caso particular de Quillota, el **bandedón** - donde se ubicaba la antigua Estación - hoy día es un espacio libre que apoya y jerarquiza el espacio del "comercio tipo mercado" dentro de la trama, con los antiguos árboles que sombreaban la salida de la Estación, y que hoy acogen el descanso o la espera de locomoción que circula por la vía troncal.

Los programas de comercio, se ubican en la envolvente que respalda y limita el espacio del **bandedón** hacia el poniente y el troncal hacia el oriente.



Imagen 1. Bandedón y antiguo cierre de la Estación, (muros rosados), se observa el programa de "tipo mercado" que mantiene la vigencia del espacio y los árboles jerarquizando este vacío.



En San Pedro, con la masificación del uso de este medio de transporte, una parte del **bandejón** es adaptado como plaza demoliendo la bodega que hasta ese entonces cumplía la función de la Estación y se construye el actual edificio en el vértice sur oriente de la Plaza. En el resto del bandejón- hacia sur oriente- se instaló la subestación eléctrica; hacia el nor oriente limita con la línea férrea y la actual Estación, y hacia el nor poniente con la Población de Ferrocarriles y la Avenida principal de la localidad.

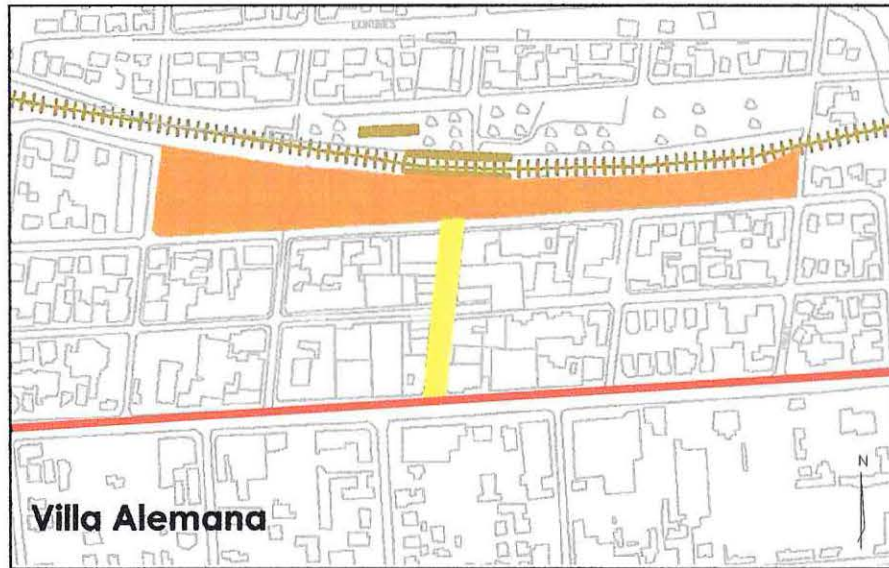


Imagen 2. Se observa la Estación en un extremo del "bandejón Plaza".

b) Bandejón y espacio anexo

En el caso de Quilpué, Villa Alemana y Til Til, el emplazamiento de la Estación determina que se genere un nuevo espacio anexo al **bandejón**, restándole protagonismo. Se identifican dos formas, el **Espacio Paseo** y el **Espacio Plaza**.

Espacio Paseo



En Villa Alemana el espacio público protagonista de la ciudad es el "**Paseo los Héroes**" que une el troncal -"Camino Real"- con la Estación. Este lugar se origina debido a que en sus inicios fue paso obligado de viajeros y habitantes del lugar hacia la Estación.

Este espacio se da como una extensión de las actividades que generó la Estación en el momento de su mayor esplendor, y que hoy se mantiene conformando la centralidad principal del poblado. Además esta apertura urbana realza la presencia de la Estación, conformando parte de la estructura principal de Villa Alemana.

- Espacio Paseo
- Bandejón
- Estación
- Línea Férrea
- Camino Real



Imagen 3. El **bandejón** funciona como parque donde se realizan actos cívicos, descanso, juego y también como lugar de paseo.

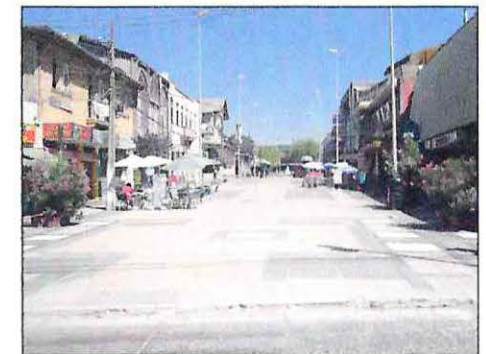
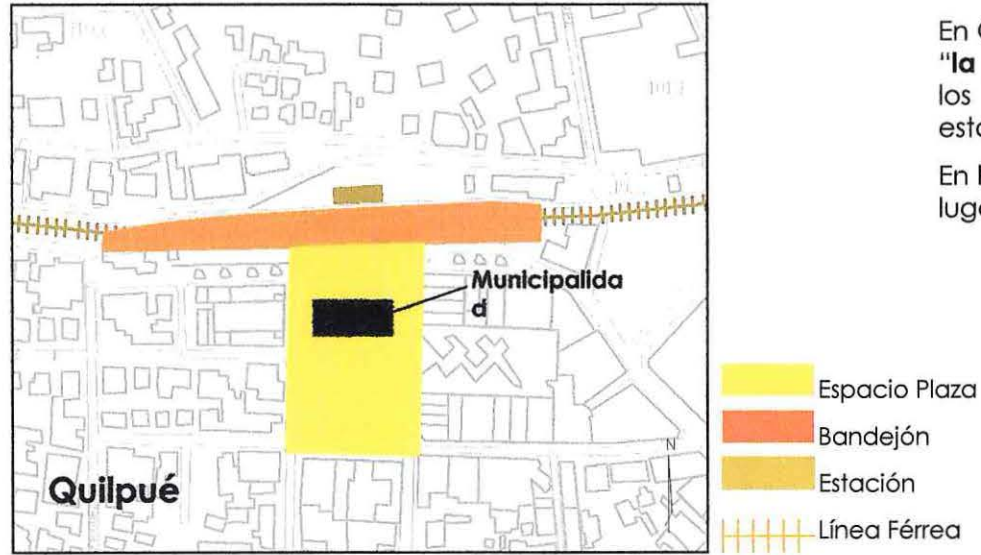


Imagen 4. Paseo los Héroes con programas de esparcimiento y comercio.

Espacio Plaza

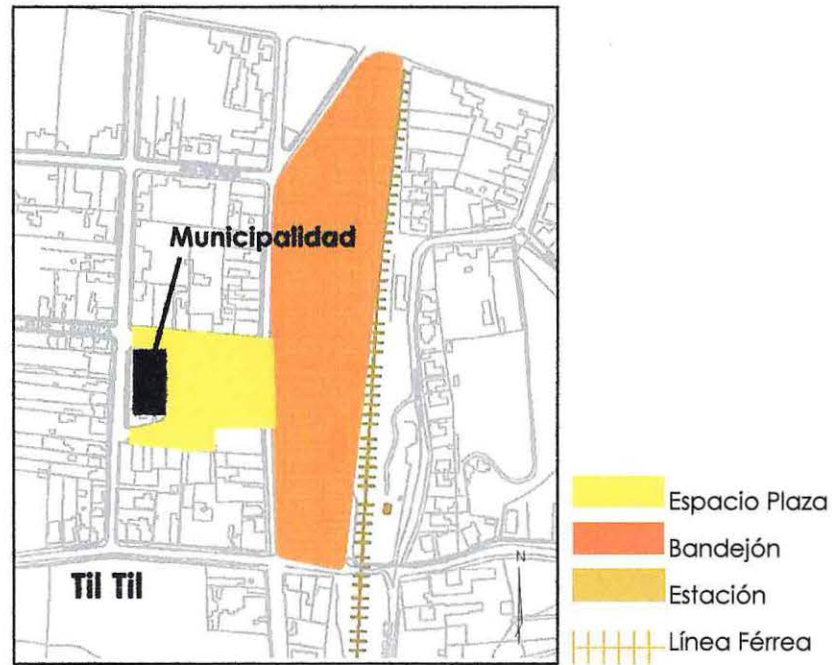


En Quilpué y Til Til el nuevo espacio que asocia a la Estación y al **bandejón**, es "**la plaza**" protagonista de la ciudad, lugar donde se reúnen principalmente los programas cívicos, atraídos por el movimiento e intercambios de la estación.

En los dos casos nos encontramos con que la **Municipalidad** se instala en este lugar, sustentando la vida de este espacio público.



Imagen 5. Plaza de Quilpué y edificio de la municipalidad, programa que refuerza la condición de centralidad al lugar de la estación.

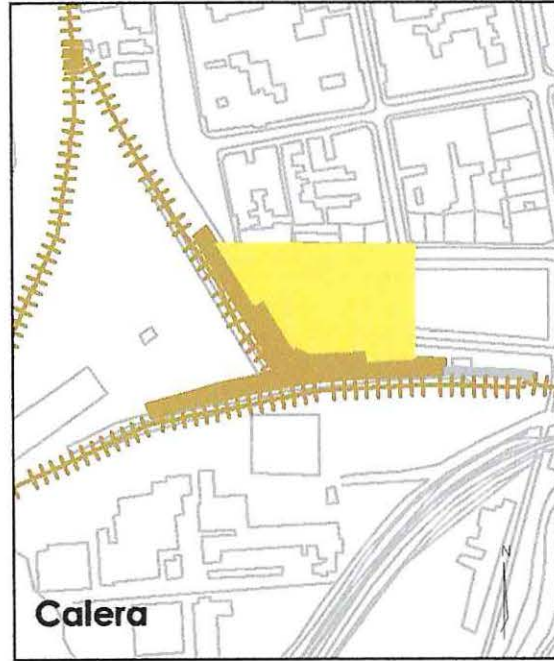


En el caso de Til Til, la importancia de este espacio queda en evidencia, con el traslado de los equipamientos comerciales y cívicos (bancos, servicios y restaurantes), desde el antiguo poblado hasta este lugar.

El **bandedjón**, en el caso de Quilpué, es utilizado para circulación y detención vehicular; y en el caso de Til Til, el bandedjón es utilizado como estacionamiento y juego (cancha).



Imagen 6. Plaza de a Til Til espacio público principal del poblado, su construcción fue anterior a la construcción del edificio de la municipalidad que data de 1958.



Esta tipología - dentro del tramo en estudio - es producto de la planificación del espacio en las localidades donde la Estación del ferrocarril tiene mayor importancia. En el caso de La Calera y Llai Llay por ser estaciones de conexión con otra red, ya sea la red Norte, para Calera o el Trasandino para Llai Llay. A partir de la llegada del tren a Limache el trazado del pueblo fue planificado incluyendo como elemento importante el **Espacio del Ferrocarril**.

El concepto de "atrio", es entendido como el espacio que antecede y realza el edificio, recibiendo y acogiendo la espera de los usuarios.



Imagen 7. Espacio Atrio a la Estación de Calera

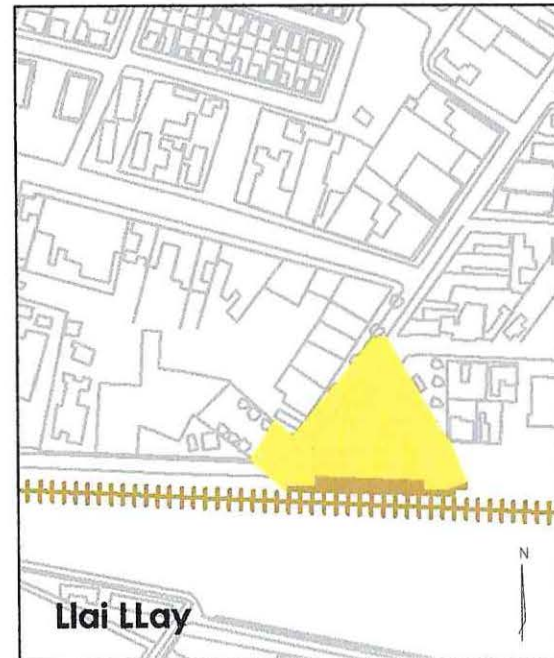
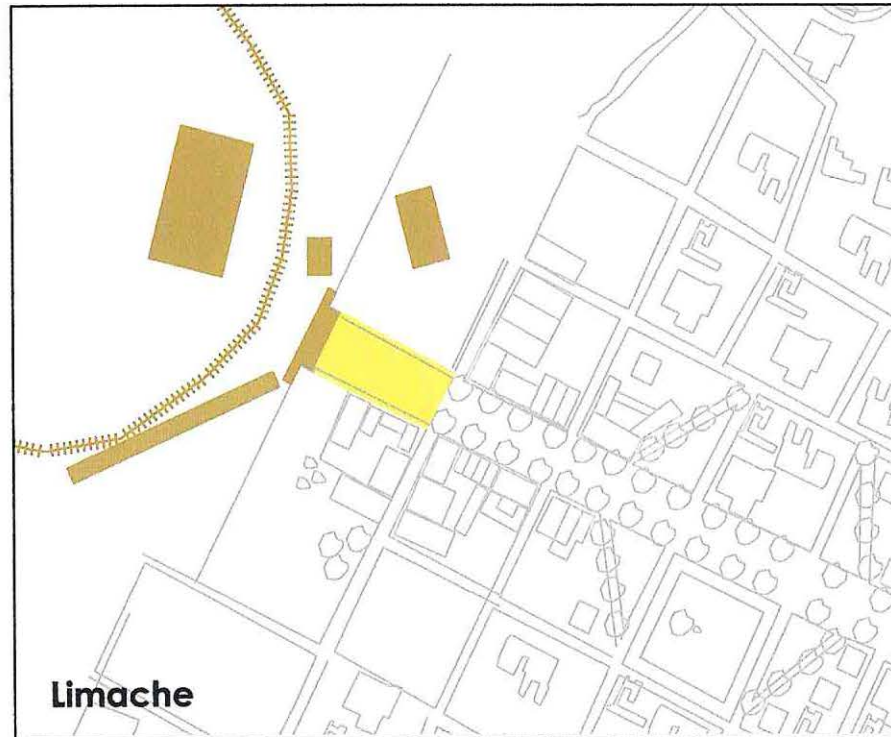


Imagen 8. Espacio Atrio y Fachada de la Estación de Llai Llay

- Espacio público
- Estación
- Línea Férrea



Limache

- Espacio público
- Estación
- Línea Férrea

A diferencia de La Calera y Llai Llay, la estación y el **Espacio del Ferrocarril** quedaron incorporados como el principal elemento ordenador de la trama urbana planificada integralmente para el pueblo de San Francisco de Limache, por lo tanto la Av. Urmeneta, que es el eje vial principal y conector con el camino a "Limache Viejo", tiene como remate la estación, otorgándole jerarquía y preponderancia .

La forma del **espacio del ferrocarril** responde a la idea de **atrio**, realizando la fachada de la estación que se presenta en todo el ancho de la Avenida, siendo un importante hito en la ciudad. Por otro lado incluye áreas de circulación y detención vehicular apropiada para la función del espacio.

La arborización toma la función estética y formal de jerarquizar el espacio, con una línea de palmeras que demarcan el bandejón central que ordena las circulaciones vehiculares.

Estación



Imagen 9. Espacio Atrio a la Estación de Limache, con bandejón que ordena las circulaciones y palmeras que jerarquizan el espacio.

En todos los espacios del ferrocarril analizados se repiten los siguientes **elementos de composición urbana** :

- **Vacío**, lugar del espacio público que realza el edificio de la Estación.
- **Fachada del edificio de la Estación** como elemento protagonista.
- **Avenida** de acceso.
- **Lugar de detención** y parada.
- **Envolvente** que delimita y contiene el espacio, aportando el **programa**.
- **Arborización y mobiliario** urbano que equipa el espacio.

4.2 Identificación de los programas de actividades y rol en el poblado

Los programas que se encuentran en estos espacios públicos asociados a la estación - **el Espacio del Ferrocarril** -, se distinguen: comercio, teatro, restaurantes, edificios institucionales (municipalidad, juzgados), servicios (bancos, bomberos), terminales de transporte colectivo, iglesia.

Estos además de ser un apoyo para la vida que se genera en la estación y hoy el sustento de estos lugares -en los casos donde no funciona el ferrocarril como transporte de pasajeros-, es la envolvente que delimita y da forma a el espacio.

Según el tipo de programa que se encontró, se distinguen 2 grupos de acuerdo al rol y jerarquía de centralidad asumida dentro de la ciudad: Los **espacio público central y protagonista** de la ciudad, y con espacios que se integran con el sistema de espacios público, **como subcentros dentro de la ciudad** del lugar y que tienen un rol definido



Imagen 10. De izquierda a derecha, Municipalidad de Til Til, Municipalidad de Quilpué, Teatro de Lai Llay y Teatro Pompeya de Villa Alemana; programas que se encuentran en los Espacios del Ferrocarril.

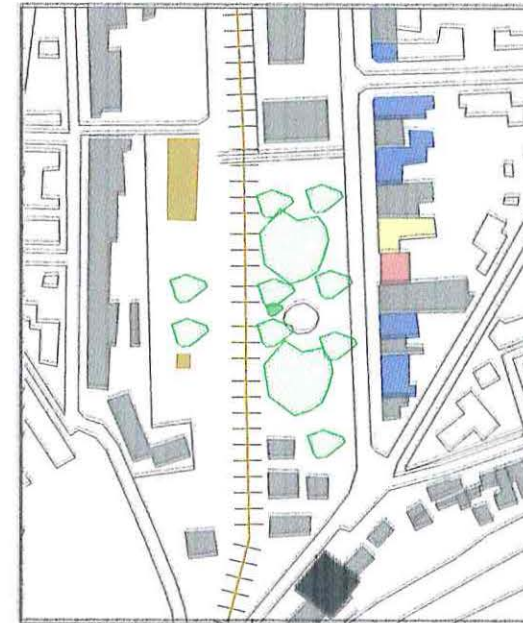
a) El espacio público central de la ciudad

En el caso de estos 4 ejemplos, el espacio asociado al ferrocarril es reconocido como el espacio público protagónico del poblado, debido a que a la llegada del ferrocarril, los territorios no presentaban agrupaciones ni estructura poblacional, siendo el espacio del ferrocarril el que da origen a la trama urbana.

En Til Til, San Pedro, Quilpue y Villa Alemana, el edificio de la municipalidad es, en gran parte responsable de la vigencia estos espacios conformando una centralidad con rol cívico, comercial y además de esparcimiento como lugar de encuentro.



Til Til



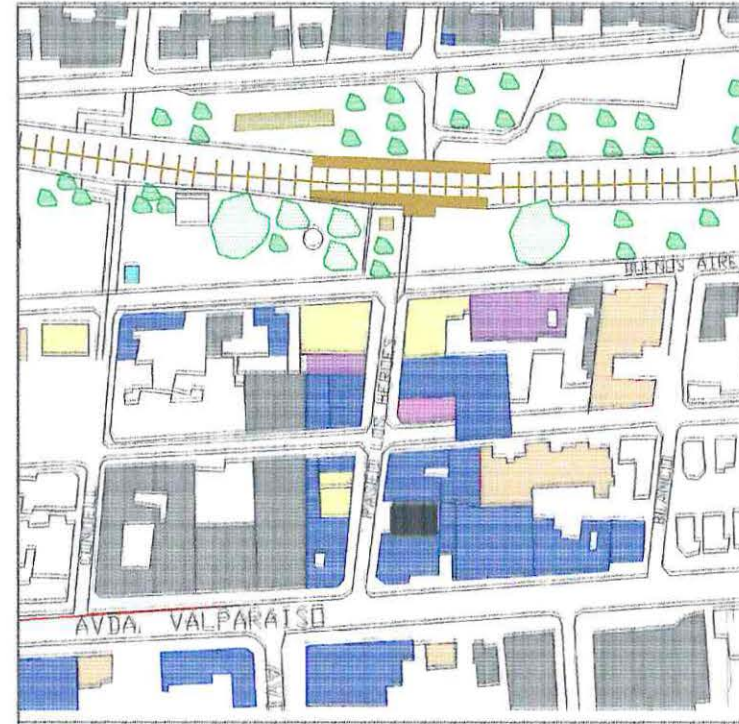
San Pedro



En el caso de Villa Alemana el paseo es el que toma el rol de espacio público principal, comparable a la plaza principal de la ciudad, es el referente central para los ciudadanos. Se encuentra el comercio, restaurantes, terminales de buses y teatro.



Quilpué



Villa Alemana

- Comercio 
- Teatro 
- Restorán 
- Transporte Público 
- Servicios Públicos 
- Viviendas 

a) Espacio público como subcentro en la ciudad

Como espacio que constituye una nueva centralidad relacionada con otros espacios públicos, sin alcanzar el protagonismo principal, y que forman parte de un sistema con un rol definido dentro de éste, encontramos a Quillota, Llai Llay, La Calera y Limache.

En la ciudad de Quillota se distingue claramente un rol de **transporte y comercio "de tipo mercado"**, en el **espacio del ferrocarril** heredado de la antigua estación; esto debido a que a la llegada del tren, Quillota ya existía como ciudad, y el lugar de la parada del tren se emplazó en la periferia de aquella época, sumándose a la trama original que ya contaba con un espacio público central y protagónico e incorporándose al sistema de espacios públicos existente, mediante vías conectoras.



Quillota



Limache

Transporte Público	
Comercio o Viviendas	
Restorán	

A Partir del análisis de estos espacios desde el programa de actividades, se reconocen los siguientes roles:

- Cívico
- Comercial
- Recreacional
- Transporte público

4.3 Características formales en el Espacio del Ferrocarril planificado

A partir del **Espacio del Ferrocarril** de Limache, La Calera y Llai Llay – que cuentan con planificación – se hará un análisis para reconocer las características de diseño urbano relacionadas con este tipo de espacios.

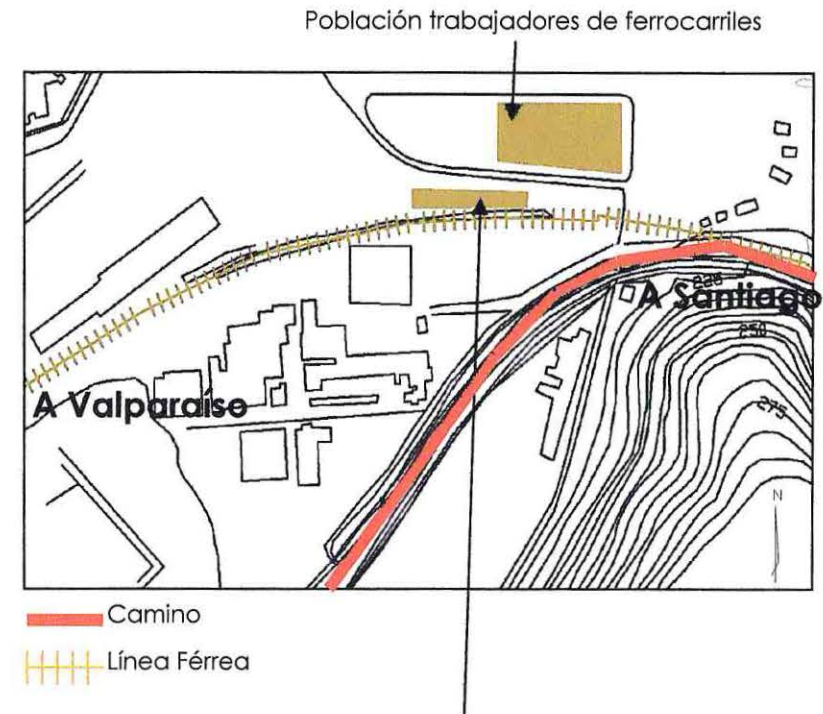
La Calera

La estación de Calera se origina en 1857, formando parte de la segunda etapa de la construcción del tramo del tren de Valparaíso a Santiago.

Recién en 1916 comenzó a funcionar el ramal norte; tomando a partir de esa fecha la forma que hoy se aprecia.

En 1935 se construye el edificio de la estación para recibir la llegada del ramal al norte, valorando la importancia de la estación y su espacio público, como lugar dentro de la ciudad.

Estación de La Calera antes de 1916



Estación antes de la conexión con la red Norte

Con la conexión al Ramal Norte, se amplía la Estación, construyendo mas andenes y conformando una extensión del volumen, paralela a la nueva red. Con esto, el espacio público queda definido y delimitado por el mismo edificio de la estación, que construye la fachada mas importante de este espacio.

El espacio del Ferrocarril, se conforma como **atrio**, "abrazado" por el volumen de la estación, como el elemento mas importante de la envolvente espacial. Contienen el resto del espacio, las fachadas continuas, de menor altura que el edificio de la Estación, aportando el programa de uso con restaurantes, que le otorgan un rol de **esparcimiento** al lugar.

El sector de los andenes se levanta mediante **GRADAS**, por sobre el nivel de la vereda, para alcanzar la altura de piso del vagón en el abordaje, situación que refuerza la presencia del edificio, por una mayor altura, por sobre los edificios del entorno.



Imagen 11. Acceso Estación de Calera

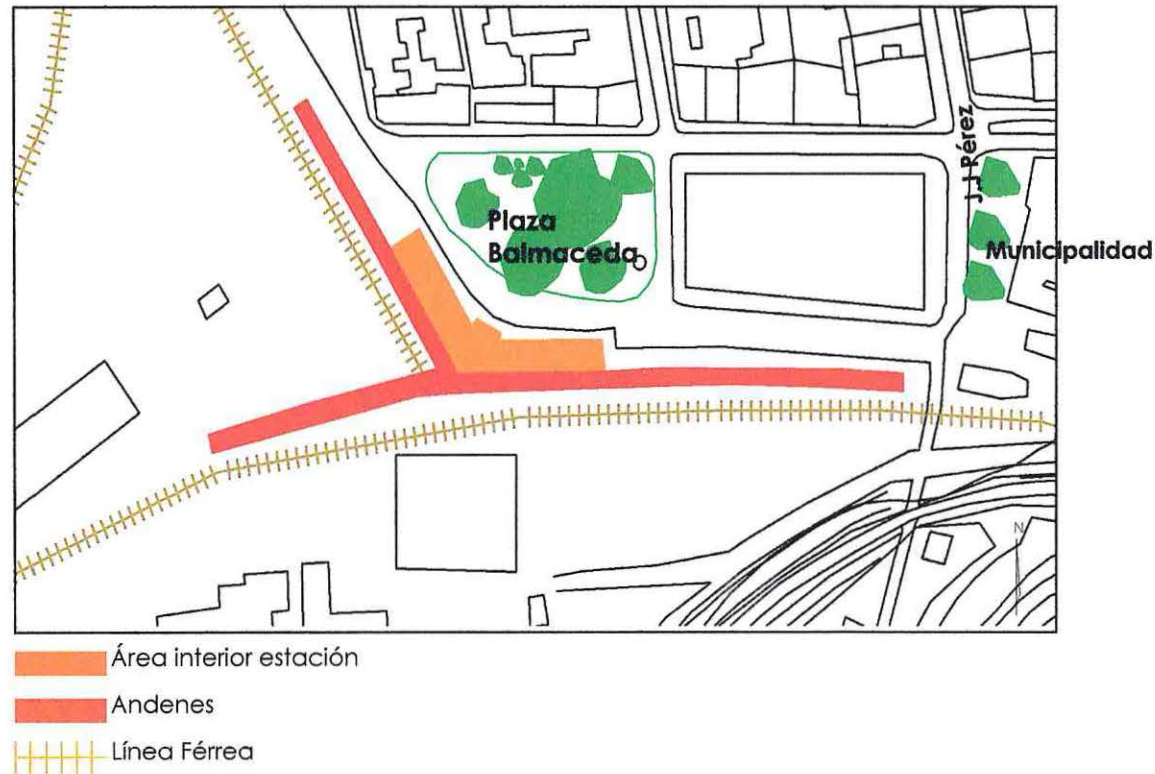


Imagen 12. Andén Valpo-Stgo, cubierta de pórtico que sostiene losa en volado.



Imagen 13. Estación de La Calera 1963

Antigua Estación de La Calera



Se reconocen como elementos que conforman y jerarquizan este espacio público :

- Vacío a modo de **atrio** que destaca el edificio de la estación, equipado con mobiliario urbano y arborización que lo jerarquiza dentro de la trama (Imagen 2).
- El **edificio de la Estación**, como elemento ordenador más importante del **espacio del ferrocarril**, por su **emplazamiento, volumetría y aporte arquitectónico**, que lo destaca por sobre las edificaciones próximas, con andenes cubiertos por estructura conformada de pórticos que sostienen una losa en volado (Imagen 2).
- Avenida que cruza el vacío conectándolo con la Calle principal (J.J Pérez).
- **Fachada continua y simétrica, protagonista** por su gran tamaño en relación al espacio público que la antecede.
- Con el **alero**, como elemento importante que demarca y acoge el acceso peatonal del edificio de la Estación, ubicado en la intersección de las dos alas del gran volumen.
- **Gradería** en el sector de los andenes, destacando el edificio por sobre los otros.



Imagen 14. Espacio atrio, fachadas de la Estación envolvente principal, con alero demarcando el acceso.



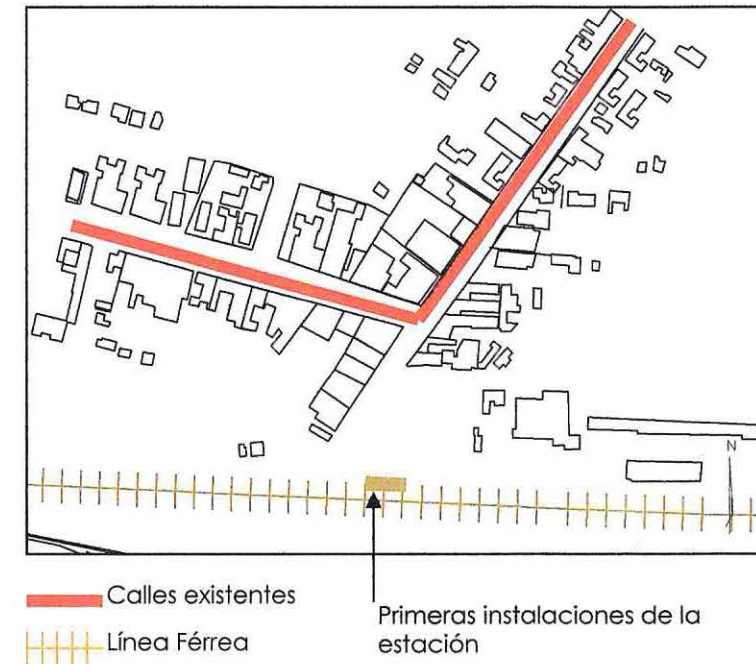
Imagen 15. Espacio Atrio con arborización y mobiliario urbano.

Llai Llay

El ferrocarril llega a la localidad de Llai Llay en se define esta parada para la carga y transporte de los productos agrícolas producidos en la zona, incrementando su importancia como estación, con la conexión al ferrocarril transcordillerano (hacia Argentina), convirtiéndose en un punto obligado de parada y tránsito.

En esta estación los trenes se detenían obligatoriamente para acoplar locomotoras y cruzar la cuesta del "Tabón", mientras los pasajeros en el mismo sitio aprovechaban de almorzar, surgiendo así el primer restorán de la ciudad.

El primer edificio de la estación de Llai Llay se construyó en 1862 app. Siendo el lugar donde se celebró la inauguración del trazado entre Valparaíso y Santiago, ocurrida en 1863.



La llegada del tren transcordillerano la estación de Llai Llay, se construyó - en el año 1935 -, una estación acorde a la importancia servicio que prestaba. Junto con planificar el edificio de la Estación, se organizó el espacio exterior conformando la **plaza atrio** que hoy día reconocemos.

Esta plaza con forma triangular, tiene como **envolvente principal la fachada de la Estación**, primer elemento que se reconoce en **espacio del ferrocarril**, destacándose por sobre el resto de las construcciones por su particularidad como **edificio con aporte arquitectónico**, de volumetría simple, destacando su **acceso ubicado en el medio, con alero** en voladizo. La línea de **palmeras reafirma y destaca** la presencia del edificio en el espacio, que se encuentra equipado con **mobiliarios y arborización**.



Estación
Línea Férrea

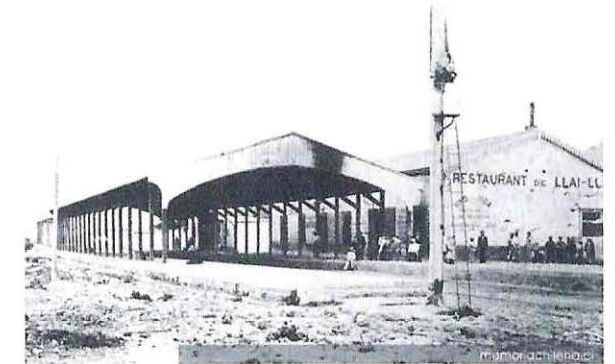


Imagen 16. Primera instalaciones en la Estación de Llai Llay



Imagen 17. Acceso con alero

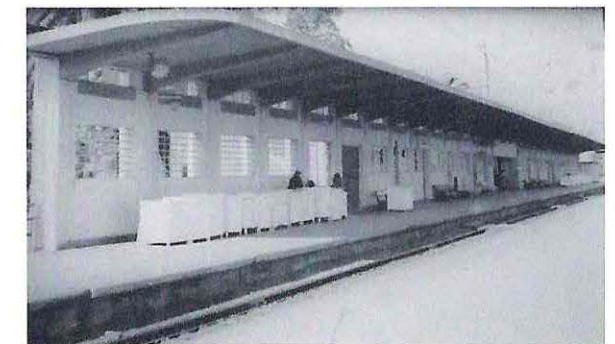
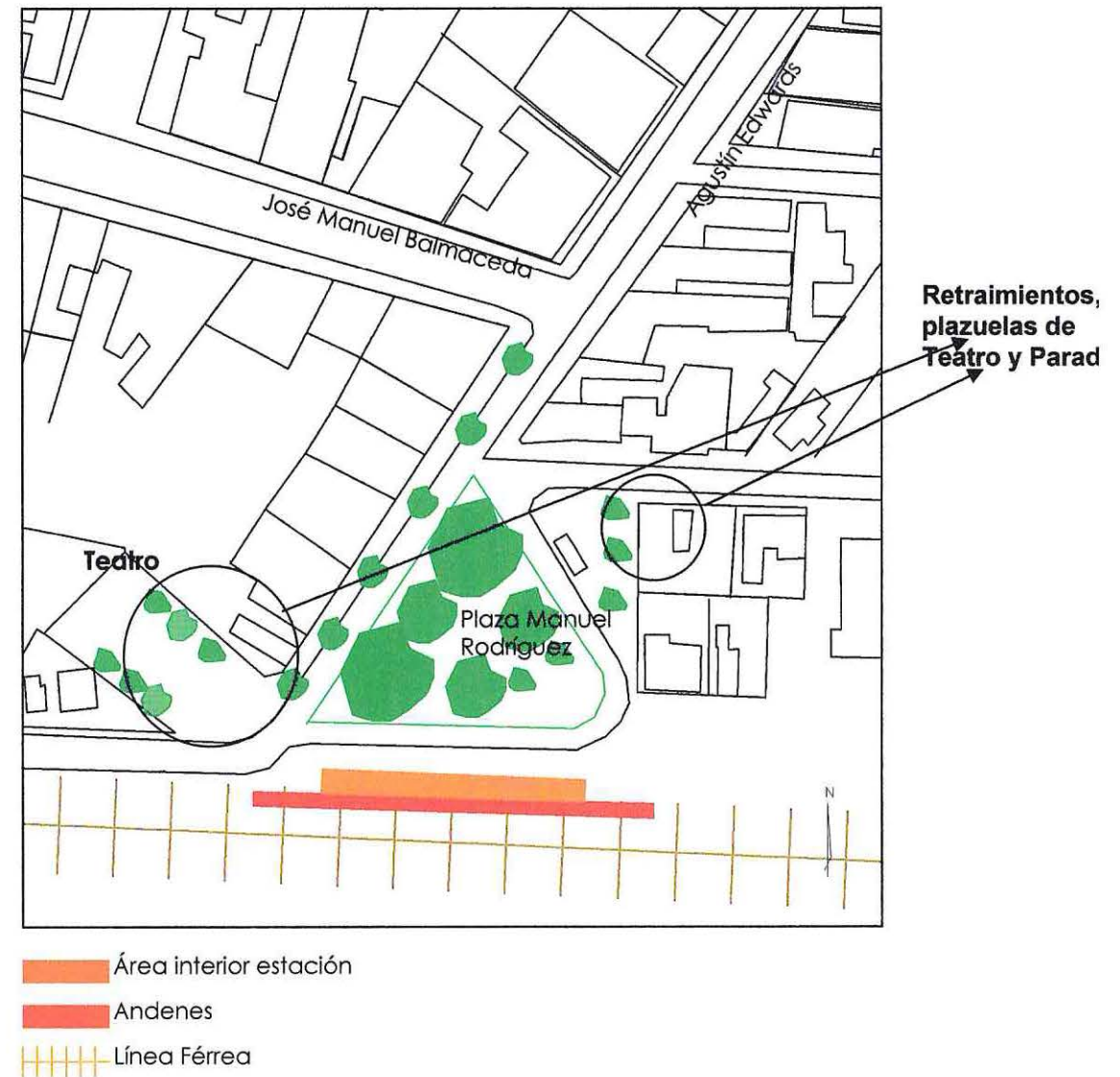


Imagen 18. Andén cubierto de losa en volado

Estación
de
Llai Llay

En este **Espacio del Ferrocarril** se reconocen como elementos de diseño urbano:

- Vacío a modo de **atrio** que destaca el edificio de la estación, equipado con mobiliario urbano y arborización que lo jerarquiza dentro de la trama (Imagen 3).
- El **edificio de la Estación**, como **elemento ordenador** que se **emplaza respaldando** el **espacio del ferrocarril**, con **aporte arquitectónico** que lo destaca por sobre las demás construcciones (Imagen 1).
- **Fachada continua como fondo protagonista, que se enfrenta en la llegada a la plaza atrio**, destacando y extendiendo la presencia del edificio con **alero central en volado** y línea de palmeras le dan jerarquía dentro del espacio (Imagen 1).
- **Avenida** Que conecta con la trama urbana, integrándolo.
- Dos retraimientos de las demás fachadas que delimitan el espacio, conformando **pequeñas plazuelas que se integran al espacio mayor**; una como antesala al teatro, ubicada al lado oriente de la estación y otra que da lugar al paradero de la locomoción interurbana, ubicada al lado oriente del edificio principal.
- El sector de los andenes del edificio se eleva sobre el nivel de la vereda, con una **gradería** realzando aún mas su presencia. (Imagen 2).



Fachada de la Estación de fondo en el acceso de a la Plaza Manuel Rodríguez



Imagen 19. Fachada de la Estación como respaldo del espacio atrio.

Plaza Atrio a la estación

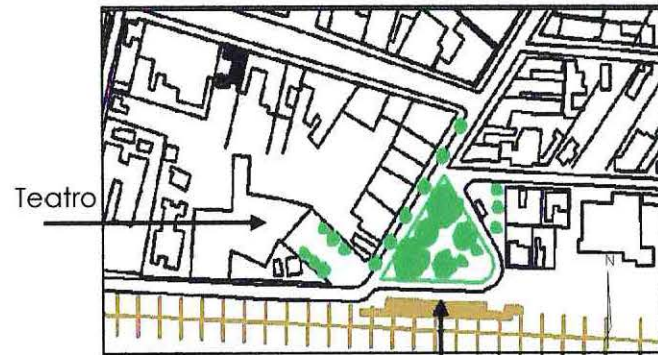


Imagen 20. Gradería que eleva el andén hacia la plaza destacando el edificio

Acceso central demarcado por alero en volado y palmeras.

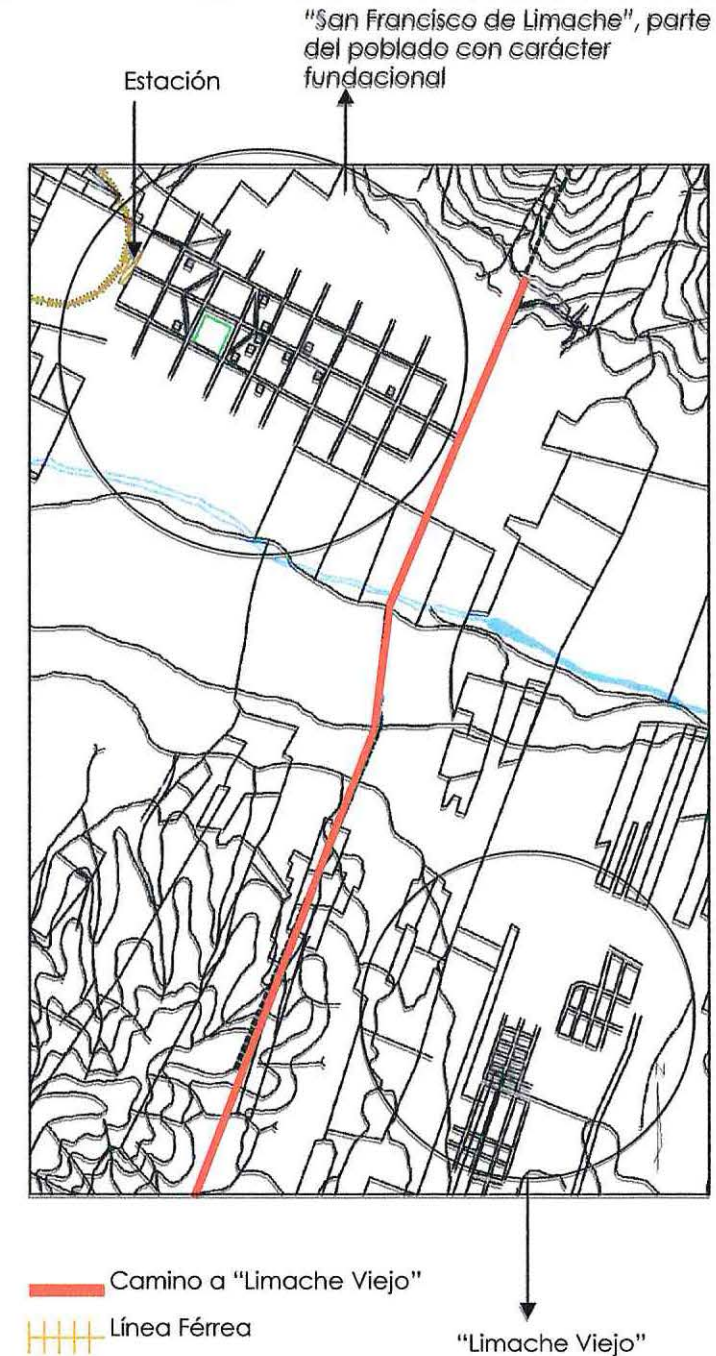


Imagen 21. Espacio Público arborizado, con mobiliario urbano y palmeras que dan jerarquía al edificio de la Estación

Limache

La Estación de Limache fue un caso **excepcional** dentro de los **Espacios del Ferrocarril** comprendidos en el estudio, debido a que junto a la planificación de la Estación, se proyectó el espacio público y el poblado San Francisco de Limache, como una segunda parte del poblado, con trazado fundacional, que se ordena a partir de la Estación.

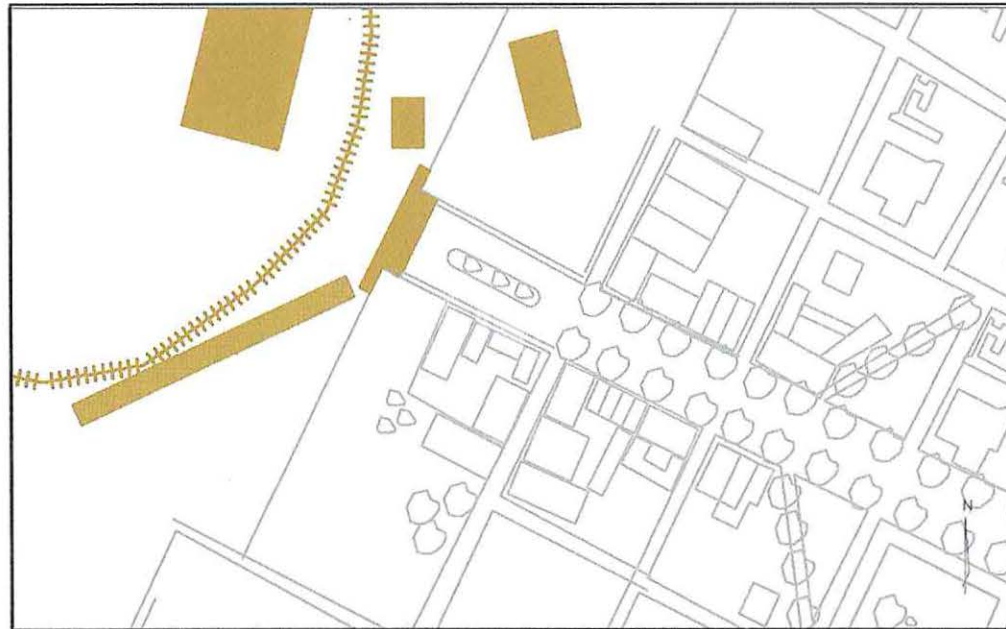
El motivo de que se conformara este poblado, radica en la distancia – 3 Km. –, que separaba la parada del ferrocarril de "Limache Viejo", debido a las intrincadas condiciones geográficas del lugar, que dificultaban la llegada del ferrocarril hasta el mismo poblado; pasando a ser la **Estación, el elemento de ordenamiento y producción urbana** en San Francisco de Limache.



En 1856 se inaugura el trazado ferroviario hasta Limache, y se traza el poblado, consolidándose con propiedades de tipo quintas de agrado, para habitantes de Valparaíso.

La fecha de construcción del edificio original de la Estación, no se conoce con precisión, pero se sospecha antes del 1900, "según un anciano nacido en Limache en 1889; desde que tuve razón ahí estaba la Estación".(2)

El **Espacio del Ferrocarril** en Limache, es el remate de la arbolada Av. comercial Urmeneta, como espacio que antecede al edificio de la estación a modo de **atrio**, destacando y proyectando su fachada a lo largo de la Avenida.



Estación
Línea Férrea

(2) Seminario "Estaciones de ferrocarriles V región".....

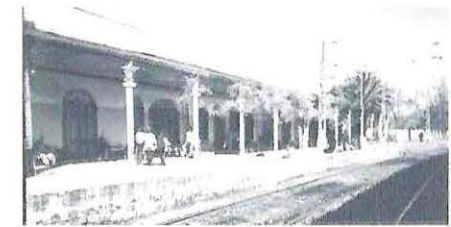


Imagen 22. Av. Urmeneta en 1930

Antigua Estación de Limache

La estación de Limache, debido que fue parte de un proyecto general del poblado, presenta una mejor calidad de diseño que las demás estaciones comprendidas en la investigación, además es la que tiene el edificio con mayor antigüedad.

El edificio de la estación con que nos encontramos hoy día, es una reconstrucción realizada hace unos 3 años app., debido al mal estado en que se encontraba el antiguo edificio.

En este espacio del ferrocarril se reconocen como elementos de diseño urbano:

- Vació a modo de **atrio**, que destaca el edificio de la Estación. (imagen 1).
- **Bandejón central** que ordena las circulaciones vehiculares, (Imagen 1 y 3).
- Lugar de **detención vehicular** en frente a la Estación (Imagen 5)
- Línea de **palmeras** en el bandejón central, **jerarquizando y destacando el espacio** del ferrocarril dentro de la trama (Imagen 6).
- Edificio de la **Estación como elemento ordenador**, que ubica como **respaldo** del espacio atrio, con **aporte arquitectónico**, que lo destaca por sobre las demás construcciones que delimitan el espacio, de fachada continua.
- **Fachada de la Estación** como envolvente principal que se enfrenta desde la Av. Urmeneta., con **corredor** como espacio intermedio que acoge la espera, y **pilarización** que le otorga la expresión al edificio (imagen 2)..
- La arbolada **Av. Urmeneta como eje principal** del poblado que contiene el comercio y que extiende la **presencia de la Estación** dentro de la trama (Imagen 7)

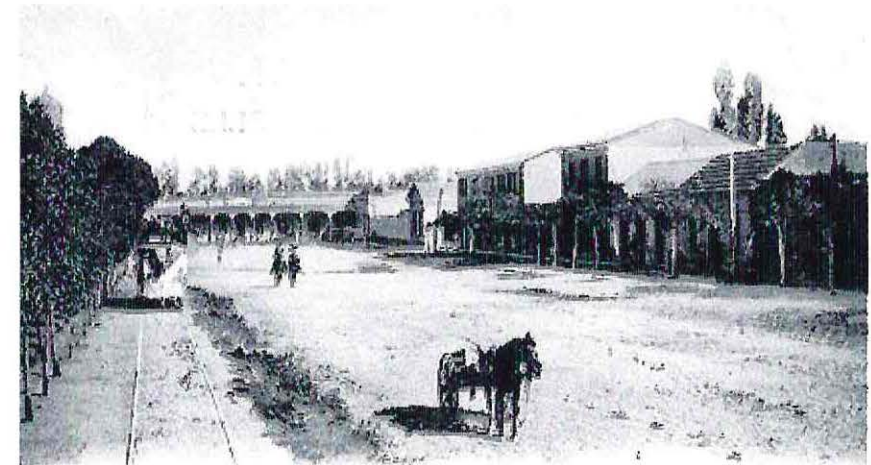
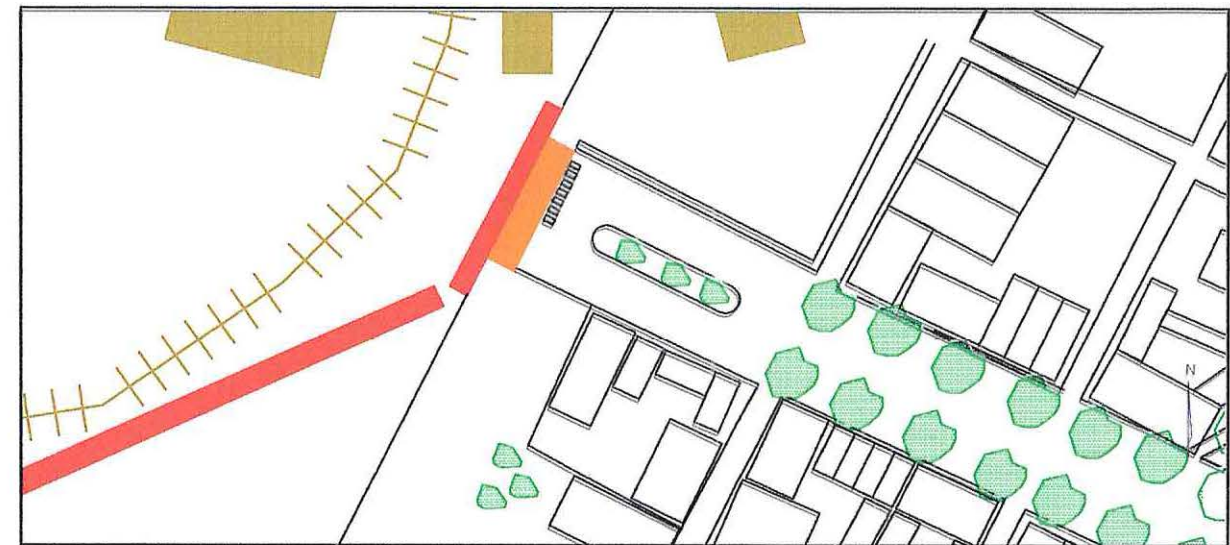


Imagen 23. Avenida Urmeneta y Estación de fondo 1910



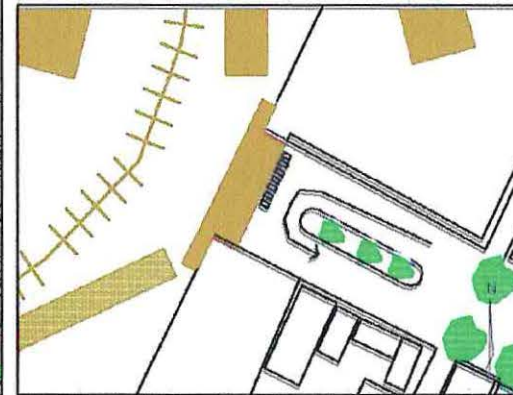
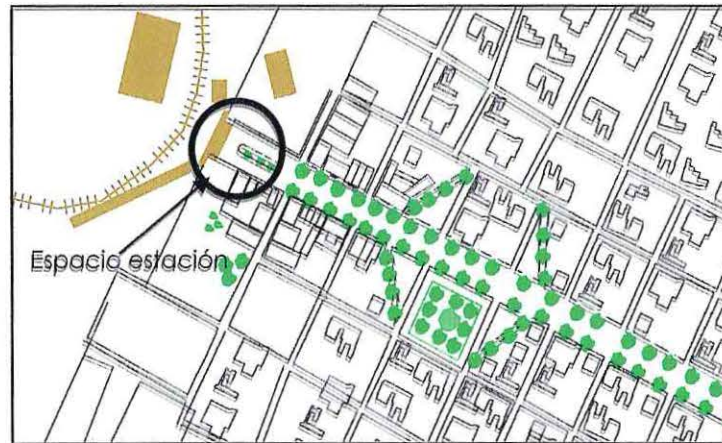
- Área interior estación
- Andenes
- Línea Férrea



Imagen 24. Espacio atrio con bandejón que ordena las circulaciones y palmeras que destacan este espacio dentro de la trama.



Imagen 25 Fachada de la estación como respaldo del espacio atrio.



- Estación
- Línea Férrea

Imagen 26. Bandejón central que ordena la circulación, para recoger o dejar a los pasajeros.



Imagen 27 . Corredor de acceso , lugar de espera.



Imagen 28. Lugar de detención vehicular y corredor



Imagen 29. Bandejón con palmeras que jerarquizan el espacio dentro de la trama.



Imagen 30. Av. Urmeneta, arbolada con comercio.

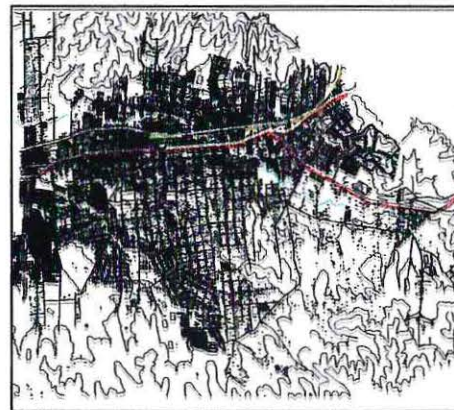
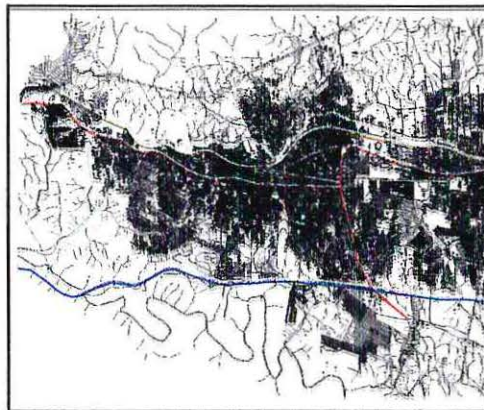
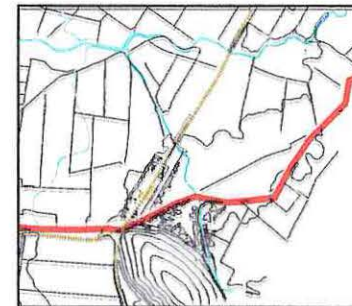
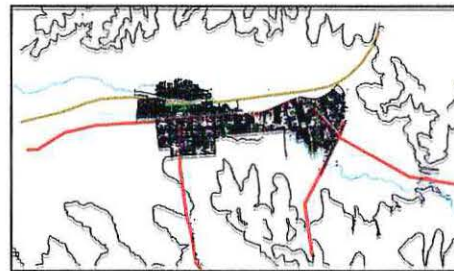
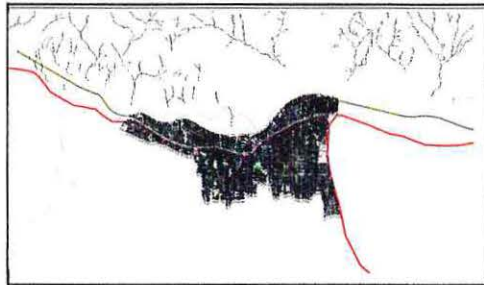
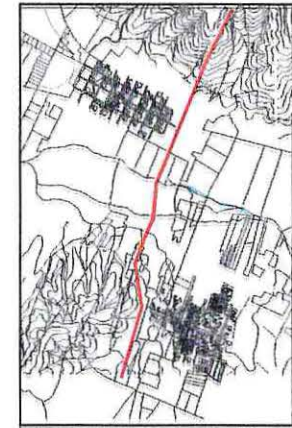
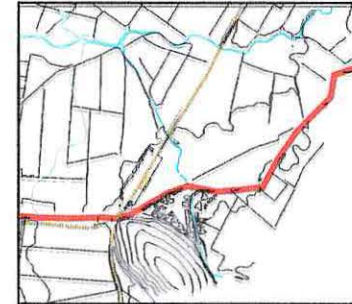
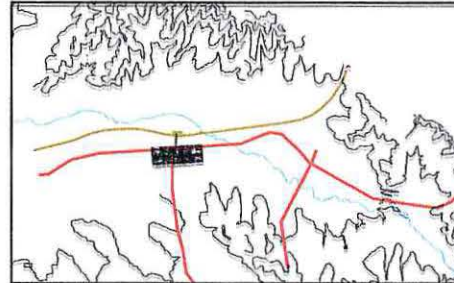
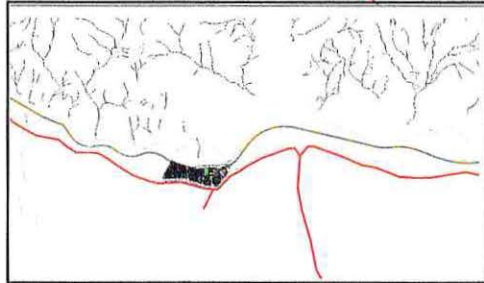
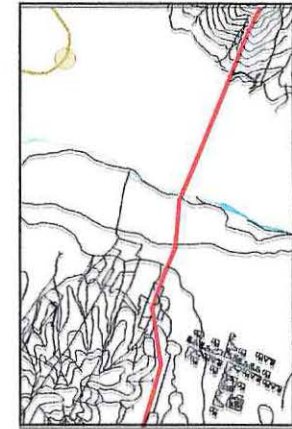
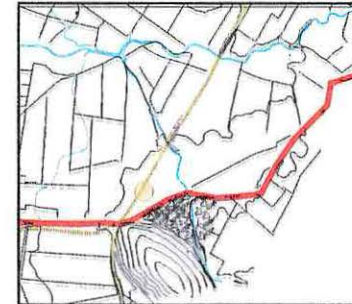
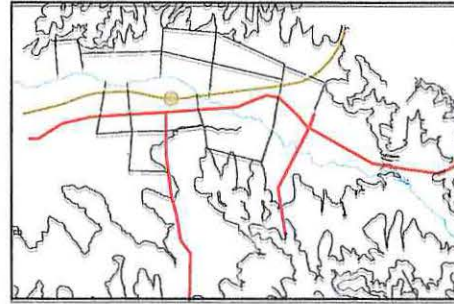
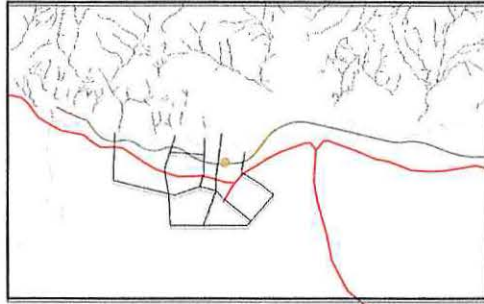
Los elementos identificados en los **Espacios del Ferrocarril** que cuentan con **planificación**, son prácticamente los mismos que se reconocen en los espacios **espontáneos**, con excepción del bandejón que en este caso no aparece. La diferenciándose fundamental es el **ordenamiento espacial** que se identifica en los espacios con diseño urbano, donde se disponen en **relación a la Estación**, por lo que el espacio público queda integrado y en dialogo con el edificio.

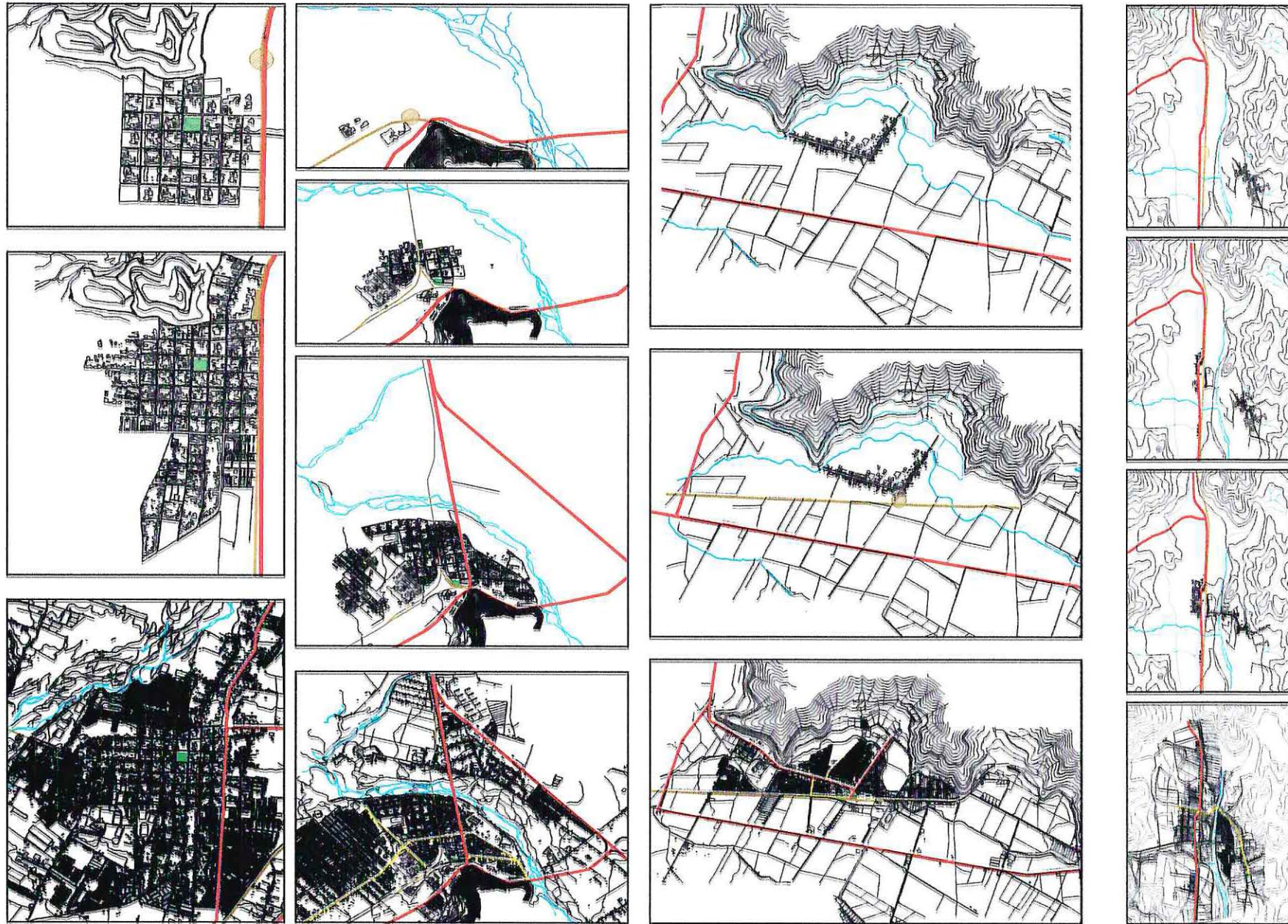
Como patrones o características identificables en el ordenamientos espacial, se encuentra:

- Emplazamiento de la **Estación** ocupando en el **frente mas importante del espacio público**, en relación a la **Avenida** de acceso al espacio.
- El **área del espacio del ferrocarril**, se mide por el **ancho de la estación** enfrentándolo, apareciendo como espacio **atrio**.
- Edificio de la estación siempre tiene **valor arquitectónico**, destacándose a partir de su fachada por sobre los demás edificios, con elementos que jerarquizan el edificio y a su vez el espacio público, como lo son el alero, gradería, y elementos que componen la fachada, ya sean pórticos, pilares, arcadas.
- Arborización como elemento que equipa y **jerarquiza** el espacio dentro e la trama, dispuesta de manera que se **realzar** la **fachada** de la Estación.
- El espacio para la circulación y detención vehicular se encuentra construido, y enfrentado a la fachada de la estación.

El *Espacio del Ferrocarril* en el contexto urbano







5. El Espacio del Ferrocarril en el contexto urbano

El **Espacio del Ferrocarril**, con las variadas actividades - comerciales, sociales y culturales -, constituye en un **polo de desarrollo** para los habitantes, conformando una **nueva centralidad** cívica en los poblados donde se emplazó.

El rol y jerarquía de centralidad que adopta el **Espacio del Ferrocarril** dentro de la ciudad, está relacionado con el grado de desarrollo en que se encontraba el territorio antes de la llegada del tren, al momento de ubicar las Estaciones. Las características del emplazamiento, derivan en la **consolidación de tejido urbano**, a partir de las vialidades que se trazan para acceder a la Estación, generando **nuevo suelo urbano**.



"Junto al despliegue de las líneas y el avance del ferrocarril se diseñan y construyen las estaciones como importantes emplazamientos arquitectónicos que a poco andar se constituyen en centros de la vida social de ciudades y pueblos, dando origen a la urbanización de los mismos..."

(1). Subcapítulo 1.1 Territorios

(2). "Estaciones Ferroviarias de Chile"- Imágenes y Recuerdos - Pablo Moraga Feliú_Pág 7.

5.1 Trama vial generada por el Ferrocarril

En relación al **emplazamiento de la Estación**, el **camino y la trama existente** antes de la llegada del ferrocarril, nos encontramos con 4 tipologías para la trama vial generada:

- En los lugares donde no había estructura urbana, fue la ubicación de la Estación la generatriz de la estructura urbana, **originando la trama**.
- En los lugares donde las Estaciones se emplazaron "*en la periferia de la trama existente*", surgieron vías con el fin de conectarla con el lugar de la Estación, **extendiendo la trama original**.
- En lugares donde las estaciones se emplazan "*en la periferia de la trama existente*", pero en directa relación con ella, el trazado férreo **define la extensión de la estructura urbana**, actuando como límite.
- Con la ubicación de la Estación "*distante a la trama existente por limitaciones geográficas*", se generó un **nuevo tejido urbano compitiendo con la trama original**.

Por otra parte, el trazado ferroviario junto con generar trama, **estructura el tejido urbano** : con el trazado férreo **constituyendo límite y separando áreas**, y con la Estación como *centralidad* **generadora de aglomeración urbana**, logrando con ello **determinar el crecimiento y desarrollo urbano** en distintos grados, de acuerdo a las características particulares de cada caso.

a) Origen de la trama

La necesidad de llegar hasta la Estación desde los sectores productivos, en los territorios donde no existía estructura poblacional (trama), nacen vías de comunicación comenzando a construirse el tejido urbano a partir de ello.

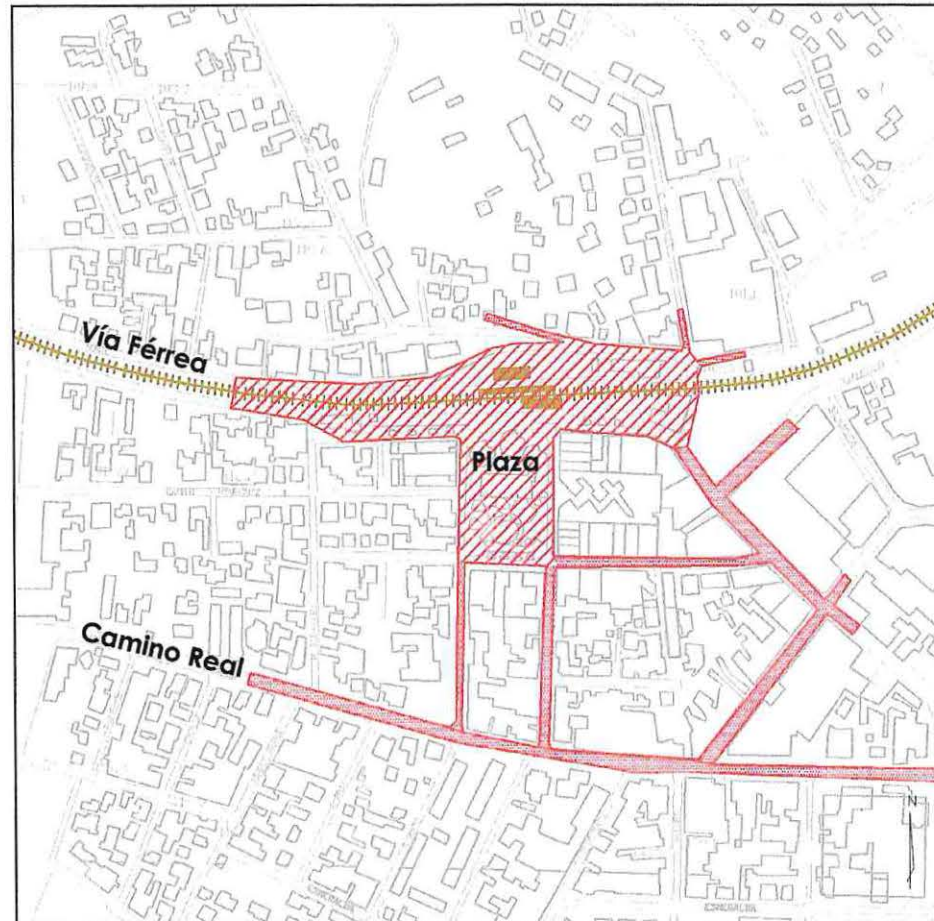
A su vez, la Estación - con las variadas actividades que genera - constituye una **centralidad cívica**, consolidando un **nuevo suelo urbano**, que con el desarrollo y crecimiento se transforma en los poblados que hoy reconocemos.

En estos casos el espacio del ferrocarril queda determinado como el **espacio público protagonista** del poblado, concentrando en él, comercio, servicios y equipamientos de centralidad cívica.

En esta condición encontramos las ciudades de Quilpué, Villa Alemana y La Calera.

Quilpué

El poblado de Quilpué se origina a partir de la Estación ferroviaria, y su plaza constituye hasta hoy, la centralidad principal de de la trama.



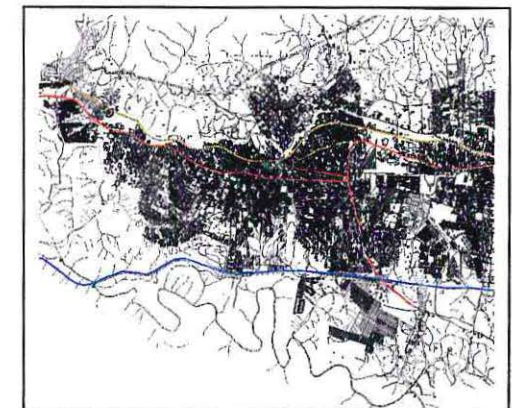
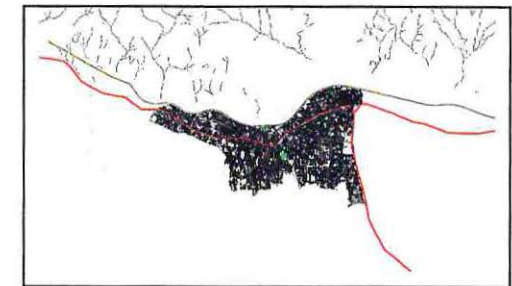
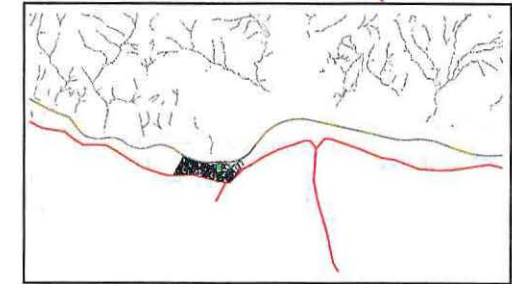
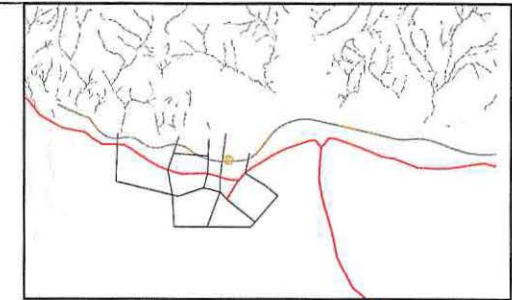
-  Espacio de la estación
-  Estructura vial originaria del poblado.
-  Estación
-  Línea Férrea

Imagen 1

La trama vial estructurante de Quilpué esta dada por el "Camino Real", - que une Valparaíso con Santiago, pasando por la Dormida -, y el trazado ferroviario, desde los cuales se descuelgan las calles que unen estas vías, construyendo la trama urbana primitiva del poblado.

El **desarrollo longitudinal** del poblado, se debe a el paralelismo y la corta distancia - dos cuadras - (Imagen1), entre el Camino Real y la línea férrea, característica que conserva hasta hoy.

La línea férrea, con su **condición de limite**, separa la ciudad en dos sectores, siendo el lado **sur el que logra un mayor desarrollo**, por ser el lado al cual se abre la Estación, para relacionarse con el "Camino Real".



Desarrollo urbano Quilpué

Villa Alemana

Este poblado al igual que Quilpué, nace con la llegada del ferrocarril, y tiene como espacio público principal el "**Paseo**" que enfrenta la Estación, originado como el **elemento de conexión** entre ésta y el "Camino Real", - utilizado por los comerciantes y usuarios del tren entre -, conformando la centralidad urbana.

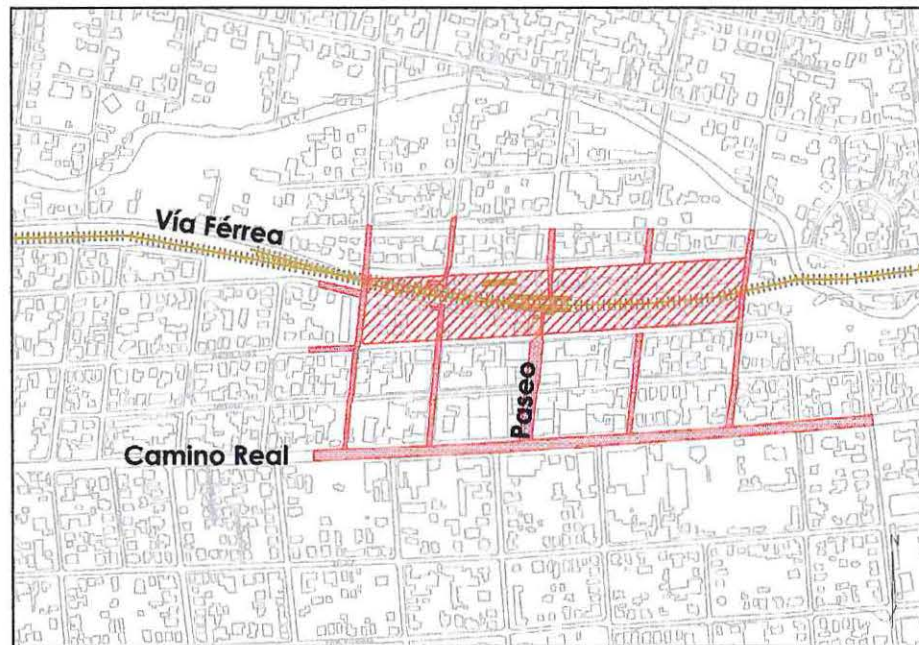
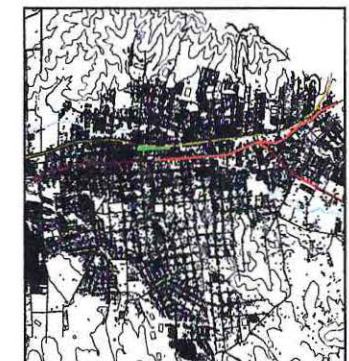
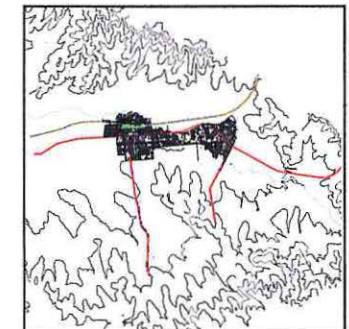
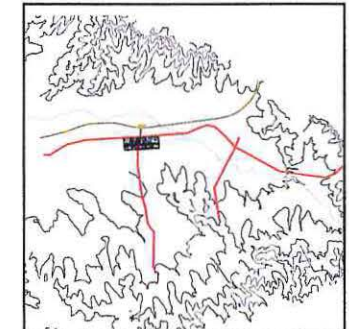
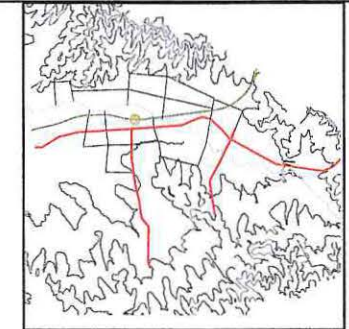


Imagen 2

-  Espacio de la estación
-  Estructura vial originaria del poblado.
-  Estación
-  Línea Férrea

El **desarrollo longitudinal** de la trama, se debe a las dos vialidades que originan el tejido urbano, (el Camino Real y la línea férrea), las que se mantienen paralelas y cercanas - 2 cuadras -, en toda la extensión del poblado (Imagen 2).

El acceso de la Estación se orienta hacia el Camino Real, por lo que el lado sur de la ciudad, logra mayor desarrollo como primer área de ocupación, lo que evidencia de la **condición de limite** que significa el trazado férreo en una trama urbana.



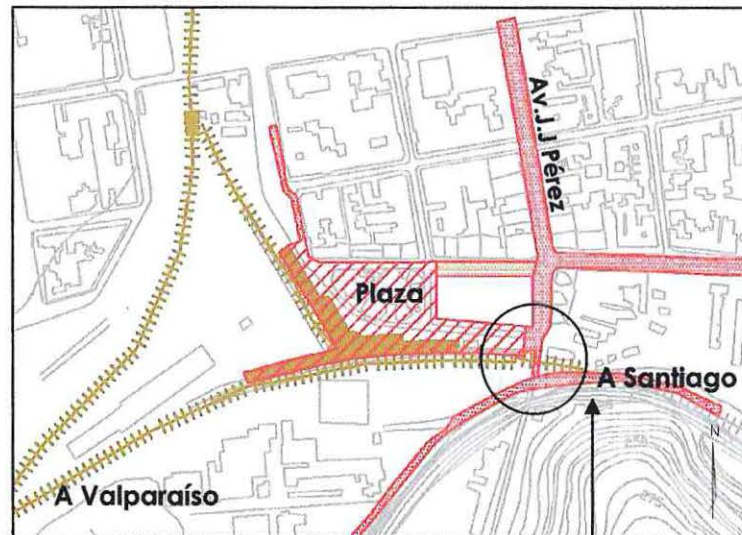
Desarrollo urbano Villa Alemana

La Calera

La Calera es el tercer poblado comprendido en el área de estudio que se origina con la llegada del ferrocarril, y por lo tanto su **estructura vial es generada por la Estación** y su uso.

El ferrocarril **determina la estructura urbana** de La Calera, con **el trazado férreo de la red norte**, que cruza la ciudad separándola en dos y condicionando el crecimiento, el que se desarrolla principalmente hacia el poniente de la línea férrea, dejando el área comercial - calle J.J Pérez - hacia el oriente de ésta.

La presencia del ferrocarril en la ciudad, aparece desde la llegada - en su acceso - con el cruce de la línea férrea por la calle principal (J.J Pérez), y como imagen el andén del recorrido Valparaíso - Santiago. (Imagen 1)



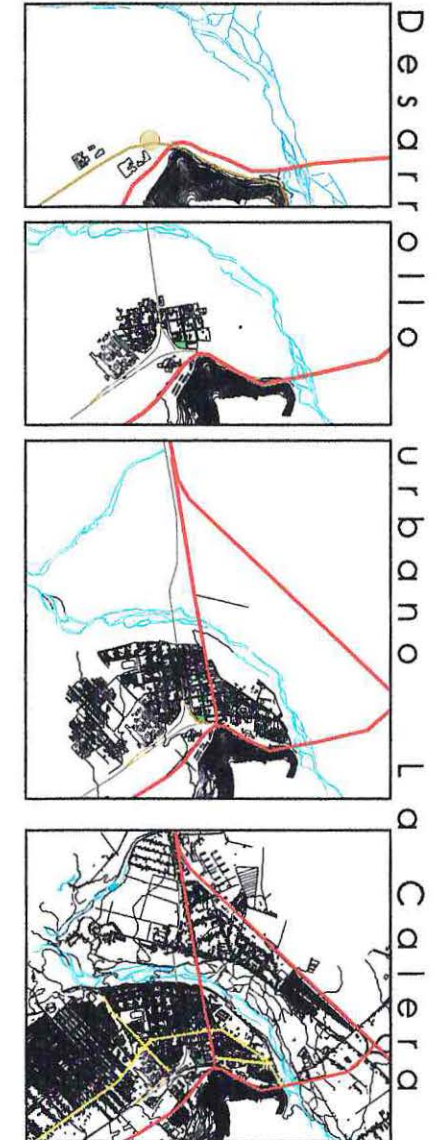
-  Espacio de la estación
-  Estructura vial originaria del poblado.
-  Estación
-  Línea Férrea

Imagen 3

Acceso a Calera,
cruce de la línea
férrea y la Av.
Principal

Las vialidades estructurantes de La Calera que contienen el programa cívico y comercial, se encuentran relacionadas con el espacio de la Estación (Imagen 3).

Debido a la magnitud de esta parada, - lugar de conexión con la red norte -, se encuentra gran cantidad de suelo libre que con el término del funcionamiento del servicio de pasajeros, quedó en desuso y hoy comienza a ser ocupado por tiendas comerciales y supermercados, definiendo esta área como un lugar de comercio a gran escala (Imagen 4).



Desarrollo urbano La Calera



Imagen 5 Acceso a La Calera, cruce de la vía con la línea férrea



Imagen 6. Andén del tramo férreo Valparaíso-Santiago y Estación,



Imagen 7. Acceso a La Calera desde el andén del tramo Valparaíso-Santiago.







-  Estación
-  Multitienda comercial y supermercado
-  Calle comercial principal J.J Pérez
-  Ruta 60

Imagen 4. Nuevos equipamientos comerciales instalados, en el suelo libre de la Estación.

b) Extensión de la trama

Cuando la Estación se emplaza en las periferias de la trama, aparecen extensiones de calles o avenidas, para conectarse con la parada del ferrocarril. A su vez la centralidad de la estación, comienza a generar un nuevo tejido urbano, en torno a las actividades del ferrocarril, que por consecuencia, presenta diferente lógica de crecimiento que la del tejido del poblado en su origen.

Con el crecimiento del poblado y el desarrollo del ferrocarril como transporte de pasajeros, la trama existente y el lugar de la estación quedan unidas, constituyendo la trama del poblado.

Este nuevo polo de desarrollo, toma el rol de centro principal o subcentro con programa definido, perteneciente al sistema de espacios públicos de la ciudad y conformando la estructura urbana.

En esta condición se encuentran San Pedro y Quillota.

San Pedro

Antes de la llegada del ferrocarril, existía una pequeña agrupación conformada por la población de trabajadores de "la Hacienda" que originó la localidad, construyendo una pequeña trama en torno a ella, la que se vio afectada, con la llegada del ferrocarril, **extendiéndose hacia el lugar de la estación.**

A partir de la Estación se comienza a consolidar una nueva parte de la estructura urbana, que toma el rol de **centralidad principal**, donde concentran las actividades cívicas y de esparcimiento (bares, restaurantes, municipalidad, etc.); que conforman y enriquecen este espacio.

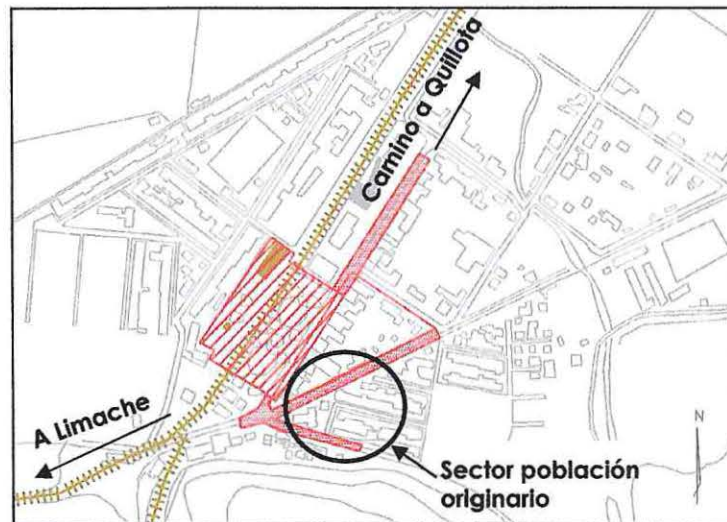
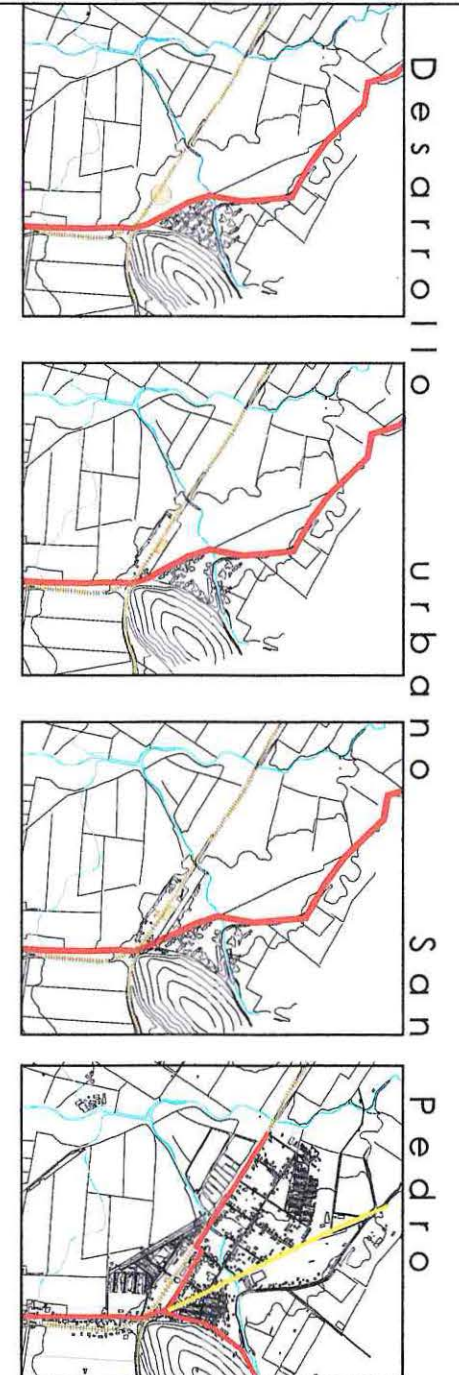


Imagen 8

-  Espacio de la estación
-  Estructura vial originaria del poblado.
-  Estación
-  Línea Férrea

La estructura de San Pedro se construye a partir, de las vialidades que comunican el sector poblado originario, con la ciudad de Limache y Quillota. El camino a Quillota, paralelo a la línea férrea, y limitando el bandejón de la Estación, toma el rol de vialidad principal, albergando el equipamiento que alimenta el espacio del ferrocarril.

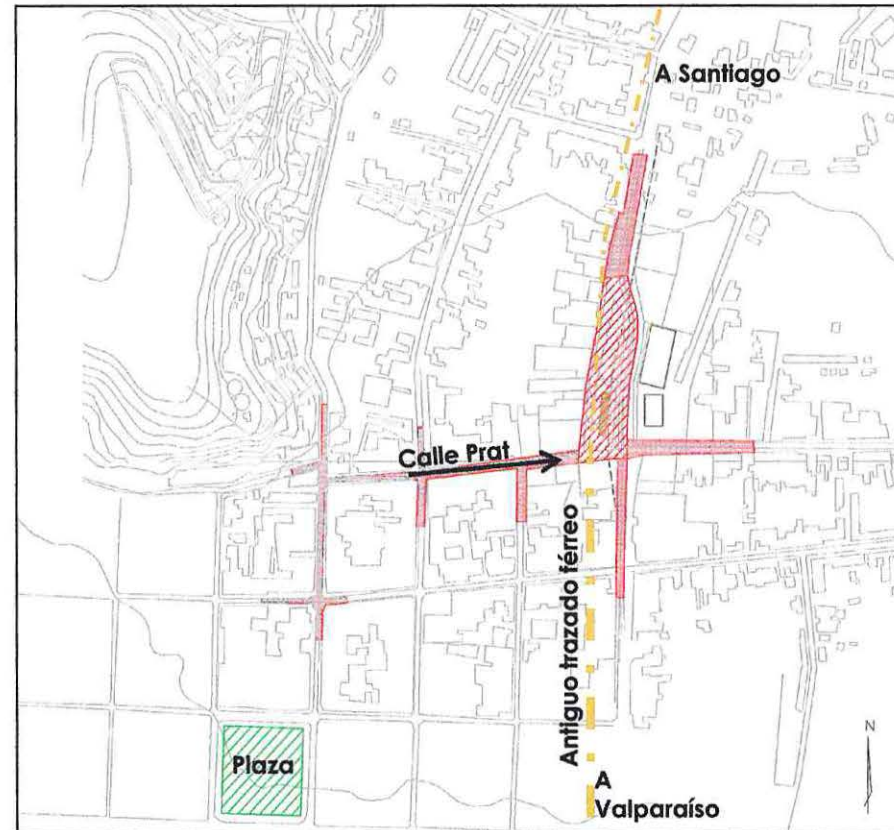
Estas 3 vías conforman un nodo en el acceso a San Pedro, y constituyen la trama de manzanas irregulares con las que cuenta hoy esta localidad.



Quillota

La antigua ciudad de fundación española, al momento de la llegada del ferrocarril, presentaba una estructura consolidada por el damero y su plaza central. Debido a esto la estructura urbana no se modifica, sino que **se extiende**, con una nueva lógica de crecimiento, en relación a la Estación

La calle Prat (Imagen 1), se extiende desde el damero para acceder a la Estación, lugar que mas tarde se consolido como un sector con nueva trama urbana en torno a ella.





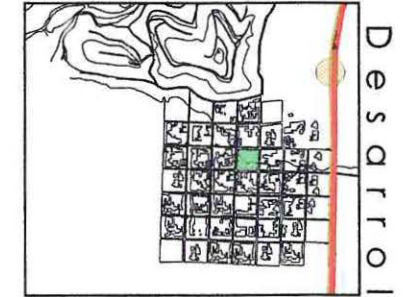
-  Espacio de la estación
-  Estructura vial originaria del poblado.

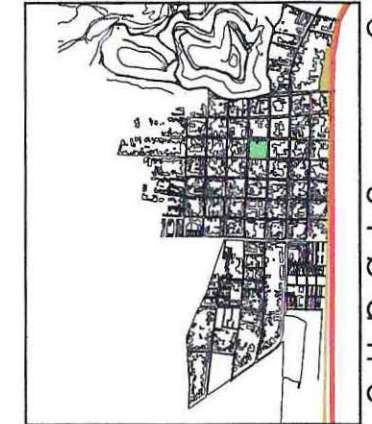
Imagen 9

El espacio de la Estación no toma el protagonismo como espacio público, sino que asume un rol de subcentro, lugar donde se comercializaban los productos agrícolas de la zona y se trasladaban por medio del ferrocarril, principalmente hacia Valparaíso. La centralidad de este lugar aún se mantiene, a pesar de que la línea férrea se haya trasladado y la Estación demolido, el lugar queda definido como un subcentro con **identidad definida como "mercado estación"**, y transporte por la parada de buses interurbanos que circulan por el troncal.

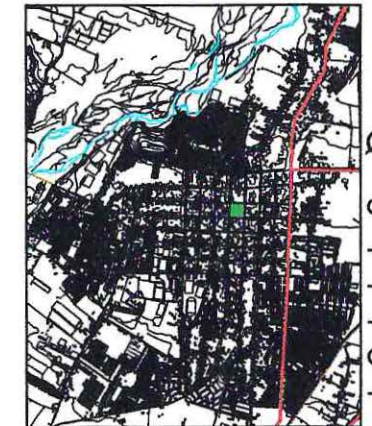
La **línea férrea genera un limite**, evidenciado por el cambio de lógica en el crecimiento de la ciudad hacia el oriente.



Desarrillo



Urbano



Quillota

C) Definición de la estructura urbana

Cuando el ferrocarril se instala en poblados donde la estructura urbana es incipiente y se encuentra en gestación, éste es capaz de determinar el crecimiento y desarrollo del poblado a partir de la condición de límite que tiene la línea férrea.

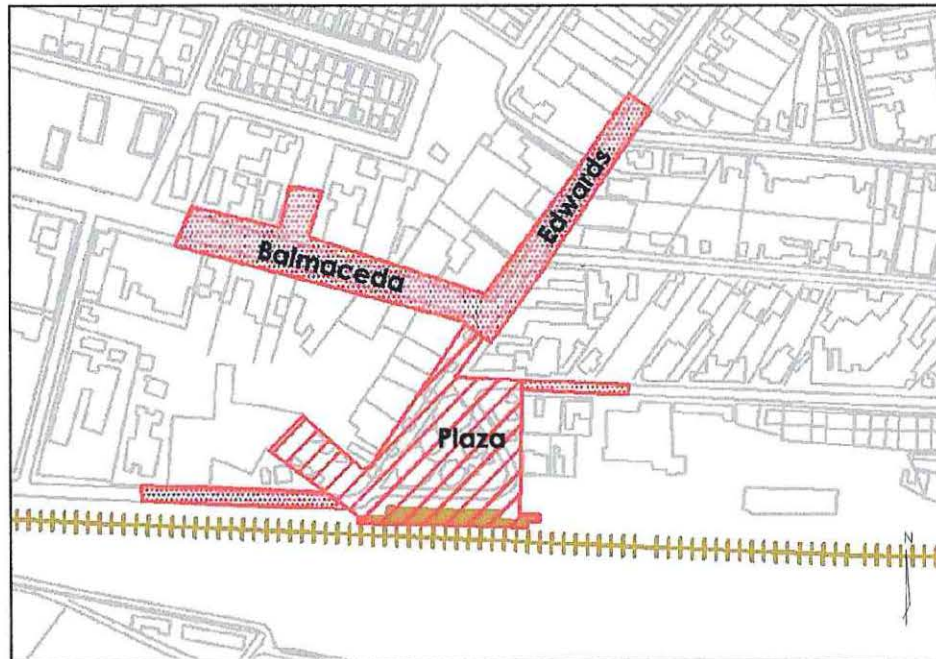
En esta condición encontramos al poblado de Llai Llay.

Llai Llay

EL trazado ferroviario se ubica muy próximo a la incipiente trama conformada por dos vialidades perpendiculares entre ellas, ubicándose la Estación, cercana a la intersección de estas. La línea férrea con su condición de limite, determina hasta su ubicación el crecimiento urbano, por lo que el **Espacio del Ferrocarril** pasa a tomar el carácter de **remate** a estas dos calles principales que originan el poblado.

Se reconoce como la estructura vial principal de Llai Llay, las dos calles originales, que estructuran el crecimiento hacia el norte y poniente, limitando con los cerros, y la línea férrea como limite sur.

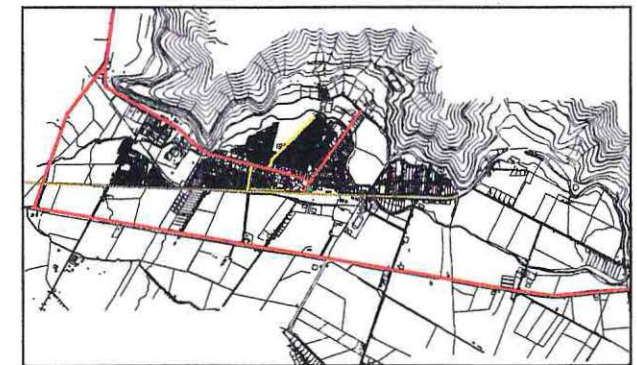
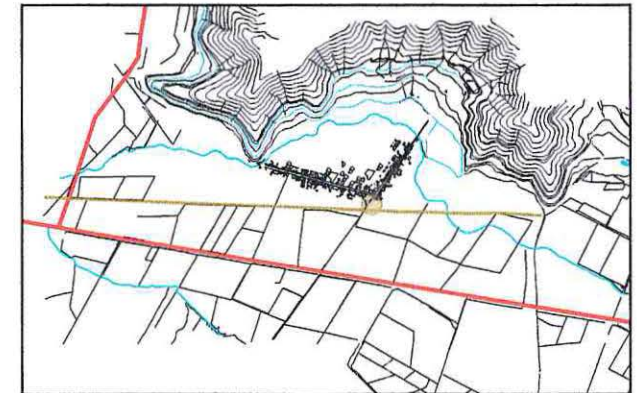
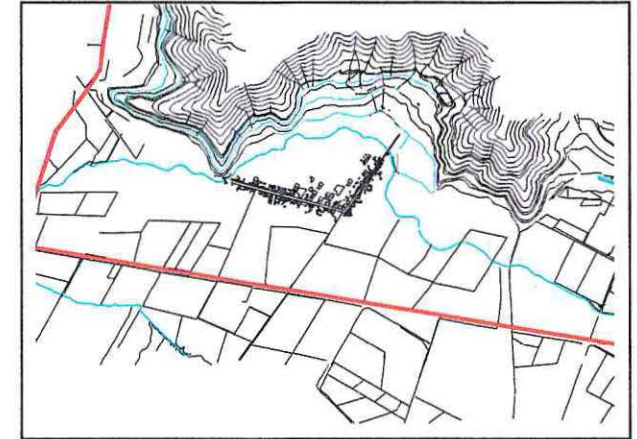
Este lugar toma el rol de **espacio público protagonista** y formando **parte del sistema de espacios públicos** que conforman la centralidad del poblado, dado por las 2 vialidades originales – Balmaceda y Edwards -, que albergan comercio, servicios y programas cívicos, y la plaza del ferrocarril como el lugar del esparcimiento y paseo originalmente (Imagen 10).



- Espacio de la estación
- Estructura vial originaria del poblado.
- Estación
- Línea Férrea

Imagen 10

Hoy en día esta plaza de encuentra casi sin programa que la sustente, pasando a ser como un apéndice de la trama - el teatro y los restaurantes no funcionan -, solo se mantiene el programa de movilización, tomando un rol de paradero para los buses y colectivos interurbanos.



Desarrollo Urbano Llai Llay



d) Nueva estructura urbana

Las Estaciones que determinan la parada por la existencia de una localidad productiva, pero se emplazan distante a estas - debido a limitantes geográficas -, comienzan a consolidar una nueva estructura urbana, independiente pero comunicada por vías con la trama que origina la parada; terminando por conformar una segunda parte del poblado, que logra una centralidad mayor desplazando los equipamientos hacia el lugar de la Estación.

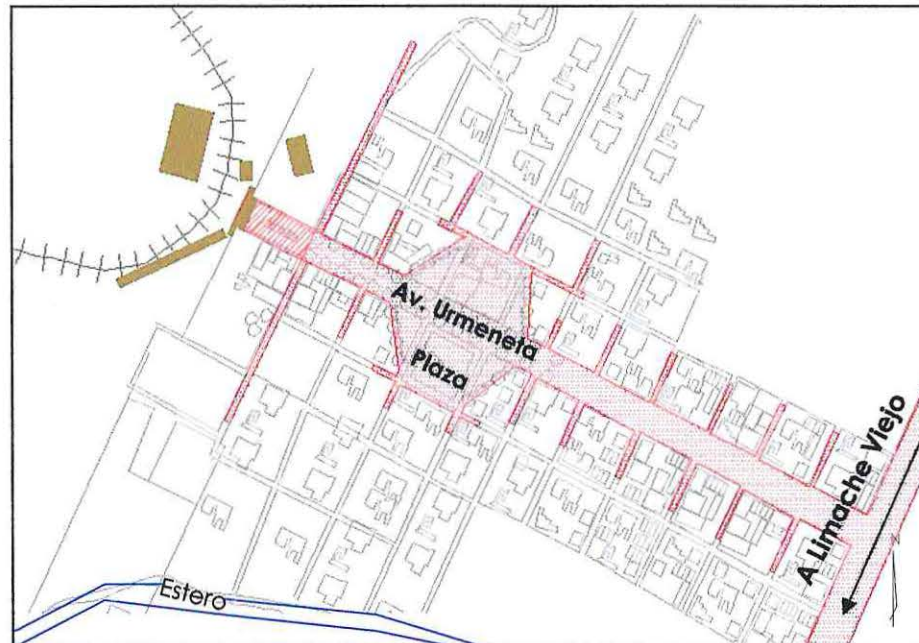
En este caso se En este caso encontramos los poblados de Limache y Til Til.

Limache

Para la Estación de Limache, la presencia del Estero fue un barrera que impidió llegar hasta el pueblo mismo; quedando a unos 3 Km. de este y de por medio el Estero.

La distancia y limitantes geográficas, entre la Estación y el pueblo, derivaron en la **proyección de un trazado urbano junto con la Estación**, naciendo "San Francisco de Limache", como una **segunda parte del poblado, "Limache nuevo"**.

Este trazado comienza a poblarse con quintas de descanso para habitantes Porteños, y se desarrollo llegando a tener la importancia que determino el desplazamiento del comercio y muchos de los equipamientos cívicos hasta la Av. Urmeneta – vialidad estructurante –, pasando a tener la **centralidad protagonista del poblado**.

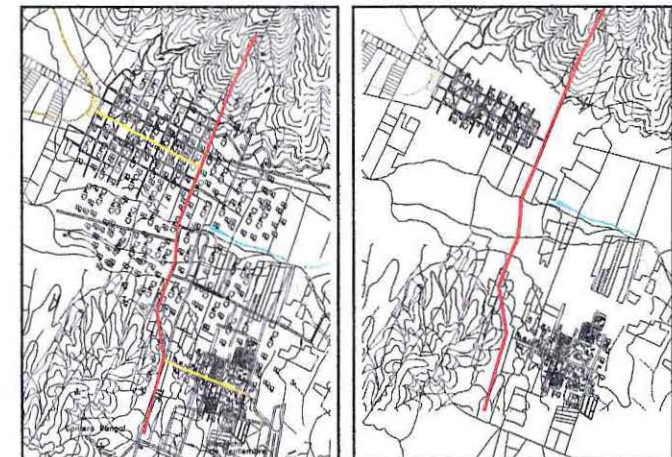


-  Espacio de la estación
-  Estructura vial originaria del poblado.
-  Estación
-  Línea Férrea

Imagen 11

La **Avenida Urmeneta** es la vialidad con mayor importancia del nuevo trazado, ya que **estructura la trama** y comunica con "Limache Viejo", **rematando en el edificio de la Estación**, elemento por el cual se origina todo el trazado (Imagen 11).

Debido a que el poblado completo fue diseñado a partir del ferrocarril y la Estación, la condición de limite no afecta al poblado.



Desarrollo

Urbano

Limache

Til Til

La estación de Til Til se **emplaza tangente al "Camino Real"** - que comunica Valparaíso con Santiago y es hoy, la vialidad principal del poblado -, quedando **distante de la trama urbana existente** y además con **el Estero de por medio**, lo que dificultó la llegada hasta la Estación hasta el poblado mismo.

Debido a esto, se comenzó a **generar un nuevo tejido en torno a la Estación**, independiente de la trama original y que tiene como **centralidad el Espacio del Ferrocarril**. Este espacio compite con el lugar central de "Til Til antiguo", **desplazando los equipamientos** comerciales y cívicos, de los cuales se destaca la municipalidad, como el programa que hoy vitaliza **"la Plaza principal"**.

Este nuevo tejido se comienza a desarrollar a partir del camino, con vialidades menores que se desprenden del de él, construyendo una cuadrícula, que tiene como lugar protagónico el **Espacio del Ferrocarril**.

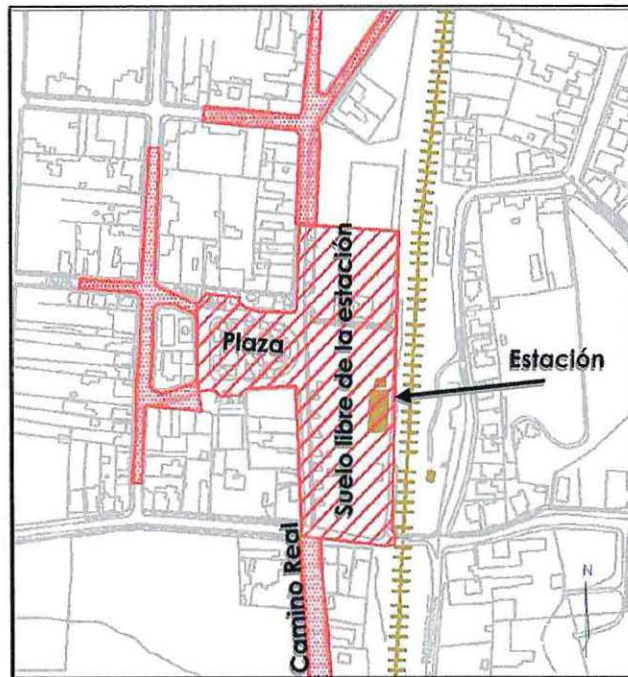
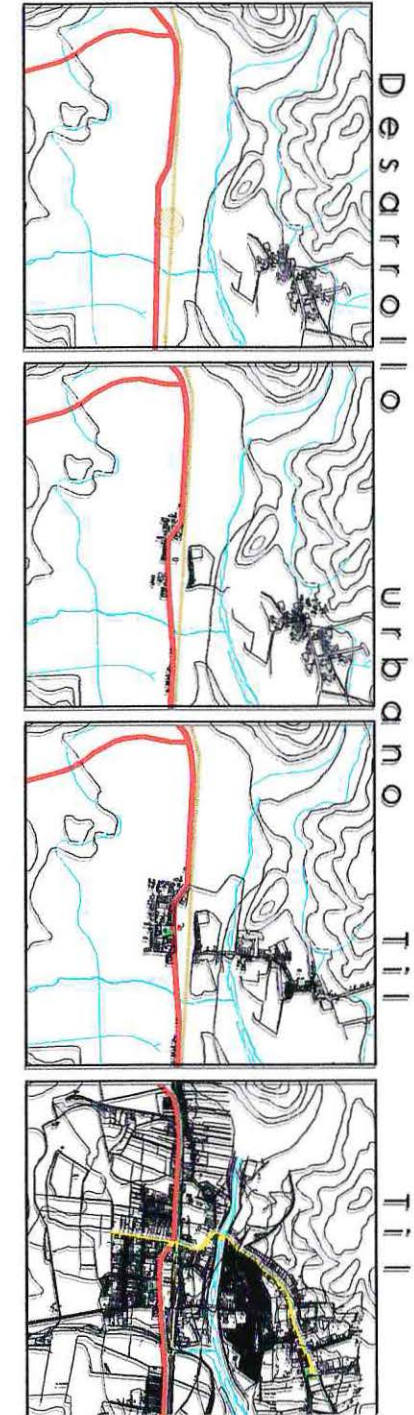


Imagen 12

La Estación se emplazó con el acceso **hacia el camino**, dejando el poblado antiguo, al **otro lado del límite que conforma la línea férrea**, motivo por el cual, el desarrollo del nuevo tejido se independizó de "Til Til viejo", constituyendo la trama en relación a la Estación, con una diferente lógica de crecimiento, al espontáneo que caracteriza al antiguo poblado.

-  Espacio de la estación
-  Estructura vial originaria del poblado.
-  Estación
-  Línea Férrea





Síntesis y conclusiones

• DEL IMPACTO COLONIZADOR, INTEGRADOR Y URBANIZADOR DEL FERROCARRIL

COMO INTEGRADOR El ferrocarril llegó a territorios alejados, superando las barreras geográficas, **cambiando la concepción del tiempo y la distancia**, lo que se reflejó en el modo de vida de los habitantes de muchos poblados, que hasta el momento se encontraban en aislamiento, dando la posibilidad de integrar el país desde su economía, cultura y tradiciones.

COMO COLONIZADOR El trazado férreo, a partir de las Estaciones, fue implantando núcleos de desarrollo, en territorios, donde muchas veces no existía trama poblacional, los que con el tiempo y la evolución del sistema ferroviario, se transformaron en aglomeraciones urbanas, dando origen a poblados y ciudades.

COMO URBANIZADOR Las Estaciones, conformaron en su entorno aglomeraciones urbanas, a partir de elementos generados por el sistema ferroviario, conformando en su conjunto el "**Espacio del Ferrocarril**". Este espacio tiene la condición de determinar, desarrollo y crecimiento de áreas pobladas, a partir de la **línea férrea** - con su condición de límite -, y la **Estación** - como polo de desarrollo que genera centralidad -, conformando estructuras que se reconocen en nuestras ciudades, como **piezas urbanas** con identidad.

DE LOS ELEMENTOS QUE CONSTITUYEN LA PIEZA URBANA

DETERMINANTES EN LA ESTRUCTURA Y CRECIMIENTO DE LA TRAMA
El **Espacio del Ferrocarril** es una **pieza urbana**, que se origina con el desarrollo del sistema ferroviario, en el transporte de pasajeros, a partir de las nuevas actividades que se dan en torno al edificio de la Estación, constituyendo una aglomeración urbana, que se estructura a partir de **elementos de composición del Espacio del Ferrocarril**, que son:

La Estación, elemento ordenador y generador de actividades, son valor arquitectónico que lo destaca dentro del vacío.

- **El Vacío ordenador**, delimitado por fachadas continuas, equipado con mobiliario urbano y arborización, que destaca el edificio de la Estación y es el espacio soporte de las actividades generadas en torno a ella. conformando la nueva centralidad.

- **La Avenida**, como elemento conector y estructurante de la trama.

- **La Línea férrea**, como elemento determinante del crecimiento y forma de desarrollo, por su condición de límite.

Estos elementos principales conforman la **pieza urbana**, es decir, el "**Espacio del Ferrocarril**", que es el que se integra a la trama existente, extendiéndola, ó cuando no existe, origina la estructura urbana que se encuentra en poblados por donde se detuvo el tren.

DE LA ESTACIÓN COMO GESTOR DEL ESPACIO DEL FERROCARRIL

La Estación del ferrocarril ha sido el elemento gestor del espacio del ferrocarril, siendo el lugar donde se encuentran los actos primitivos del intercambio, que con el desarrollo, y como respuesta a los requerimientos del entorno, se conformó un **polo de desarrollo**, lugar de **centralidad**, que **concentra aglomeraciones**.

La llegada del ferrocarril, significó un **nuevo suelo urbano**, ya sea, porque la Estación se emplazó distante de la trama, (en el caso de que existiera), o lo hizo en puntos notables en las grandes extensiones agrícolas y, que atraída por el desarrollo económico del sistema de transporte, fue **generando una aglomeración en su entorno**.

Cuando existió estructura urbana, el ferrocarril determinó un **área de expansión**, en el tramo que unía la existente, con el lugar de la Estación, integrándose mas tarde, a partir del crecimiento, identificándose y diferenciándose dentro de la trama como un **barrio con identidad**, con un rol específico, quedando en la conciencia colectiva y permaneciendo como un elemento de importancia simbólica en las ciudades .

DE LA FORMA DEL ESPACIO DEL FERROCAARRIL

Como el sistema de transporte ferroviario fue originalmente destinado a la carga, y posteriormente debió adaptarse y equiparse para dar respuesta a la necesidad de transportar pasajeros, la conformación del **espacio del ferrocarril** debió ser de manera improvisada, en función de la disponibilidad de terrenos que fue cediendo la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Como disposición formal del espacio del ferrocarril, se identifican las siguientes alternativas :

- La **Plaza**
- El **Paseo**
- El **Atrio**

El espacio **atrio** es el resultado de la planificación posterior al funcionamiento en las Estaciones que adquirieron mayor importancia y jerarquía en el transporte de pasajeros, como estación de trasbordo o conexión con otros ramales.

DE LA JERARQUÍA EN LOS ELEMENTOS DE COMPOSICION

Los elementos que conforman el espacio del ferrocarril, son concurrentes tanto en los espacios espontáneos, como en los que presentan planificación posterior, diferenciándose por el ordenamiento y jerarquía del espacio, en relación al edificio de la estación, otorgándole un valor a esta pieza urbana

El suelo libre y equipamientos, se hacen necesarios para el intercambio económico, social y cultural que se genera, y son éstos los que le van dando la **forma, tamaño y características** a este espacio público, de acuerdo a los requerimientos específicos de cada parada. (como espacios longitudinales – elemento primitivo “bandejón” - concéntricos – elemento de diseño “atrio”.)

DEL USO DE SUELO DEL SISTEMA FERREO, COMO FACTOR DETERMINANTE EN EL ORDENAMIENTO DEL ESPACIO DEL FERROCARRIL

El **espacio del ferrocarril** se conformó y organizó a partir del ordenamiento, que la Empresa de Ferrocarriles dispuso para sus instalaciones (como bodegas, rampas, pesas, espacio de maniobras, etc.), en el terreno donde emplazó la Estación.

Con el desarrollo del sistema de transporte de pasajeros, y la generación de nuevas actividades en torno a la Estación, la empresa de Ferrocarriles fue cediendo, vendiendo o arrendando terrenos, para el desarrollo de actividades de uso público y privado, – espacios públicos, viviendas, comercio, actividades de esparcimiento, restaurantes, etc.-, conformando los espacios públicos que hoy reconocemos.

DEL CARÁCTER DE “PERMANENCIA” DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS

La instalación del sistema ferroviario, especialmente de la línea férrea, son determinantes en el desarrollo urbano, por su condición de límite de áreas y por involucrar extensas áreas en torno a la línea férrea, que tienen un uso condicionado y limitado de propiedad de la Empresa. La construcción, instalación y puesta en marcha del ferrocarril, a requerido de una gran inversión, involucrando intereses de distintas entidades, tanto públicas como privadas, por lo que la dedición de eliminar un tramo, es compleja y de largo plazo.

DE LA CONTINUIDAD

Las Estaciones ferroviarias que reciben flujos de pasajeros, mantienen el carácter de centralidad, por la actividad que genera y las relaciones con la ciudad, incorporándose el espacio del ferrocarril a la trama urbana como protagonista o como subcentro del sistema de espacios públicos.

En el caso de las Estaciones que han dejado de funcionar, con el término del transporte de pasajeros, muchos terrenos de las instalaciones del ferrocarril han quedado en desuso, con una condición indeterminada, - situación que es posible visualizar, actualmente en muchos **Espacios del Ferrocarril** del tramo en estudio -, ya que son áreas, que al estar en manos de privados, tienen un uso de suelo limitado e interrumpen la continuidad de la ciudad, aunque poseen un alto potencial de desarrollo, dadas sus condiciones de espacialidad y por su conectividad con la trama.

DEL FACTOR TIEMPO DE USO

El tiempo de traslado y espera de pasajeros, en los orígenes de este medio de transporte, ocupaban muchas horas (entre Valparaíso y Santiago era alrededor de 8 horas), por lo cual las edificaciones e instalaciones debían ser permanentes en el tiempo y debían dar respuesta a las actividades que se generaban, como por ejemplo, comida, entretenimiento, servicios, etc.

Con la evolución de la tecnología, que ha perfeccionado los medios de transporte, acortando tiempos en forma significativa, ha modificado las formas de usos de los espacios asociados, transformándolos en lugares de paso, con requerimientos espaciales y de programas de actividades distintos, desapareciendo el espacio de permanencia de antaño.

Se puede concluir que el factor tiempo de uso, es determinante en la conformación de los espacios urbanos.



Fuentes

Bibliografías y Referencias

- Estaciones ferroviarias de Chile, Pablo Moraga Feliú.
- Historia del ferrocarril en Chile, Ian Thompson y Dietrich.
- Historia del ferrocarril en Chile , María Piedad Alliende E.
- Estaciones: casas de trenes, Cristián Rodríguez Domínguez - Biblioteca Nacional.
- Estación ferroviaria de Puerto Montt, Daniela Orellana Kopplin, Universidad de Chile.
- Patrimonio industrial de la V región, Héctor Valencia, seminario - Universidad de Valparaíso.
- Historia de Limache de Berlamino Torres Vergara.
- Patrimonio industrial ferroviario de la quinta región, Héctor Valencia Ríos. Seminario -U. de Valparaíso.
- "Los beneficios privados y sociales de inversiones en infraestructura: una evaluación de un ferrocarril del s XIX y una comparación entre esta y un caso del presente". Ian Thomson
- Osvaldo Navarro, Estación de Ferrocarril.
- De Valparaíso a Santiago. Datos, impresiones, noticias, episodios de viaje. Por B. Vicuña Mackenna.

Entrevistas y consultas

- Rodrigo Saavedra, Historiador, San Pedro.
- Christian Aguilar, Arquitecto Director de obras Municipalidad de Til Til.
- Rolando Olmos, Historiador y Poeta, Llai Llay
- Enrique Salazar Zura, Ex Relacionador comercial y Encargado del Archivo Patrimonial de FFCC.

Información e imágenes de la Web



<http://www.biblioredes.cl/BiblioRed/Nosotros+en+Internet/quilpueayeryhoy/Estaci%C3%B3n+de+Quilpu%C3%A9>

[-http://www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)

[-http://es.wikipedia.org/wiki/Quilpu%C3%A9](http://es.wikipedia.org/wiki/Quilpu%C3%A9)

[-http://www.e-seia.cl/busqueda/buscarProyectoAction.php](http://www.e-seia.cl/busqueda/buscarProyectoAction.php)

[-http://www.amigosdeltren.cl/ferrochile/](http://www.amigosdeltren.cl/ferrochile/)

[-http://ferroquilpue.blogspot.com/](http://ferroquilpue.blogspot.com/)

[-http://members.fortunecity.es/maquinista/](http://members.fortunecity.es/maquinista/)

Anexo

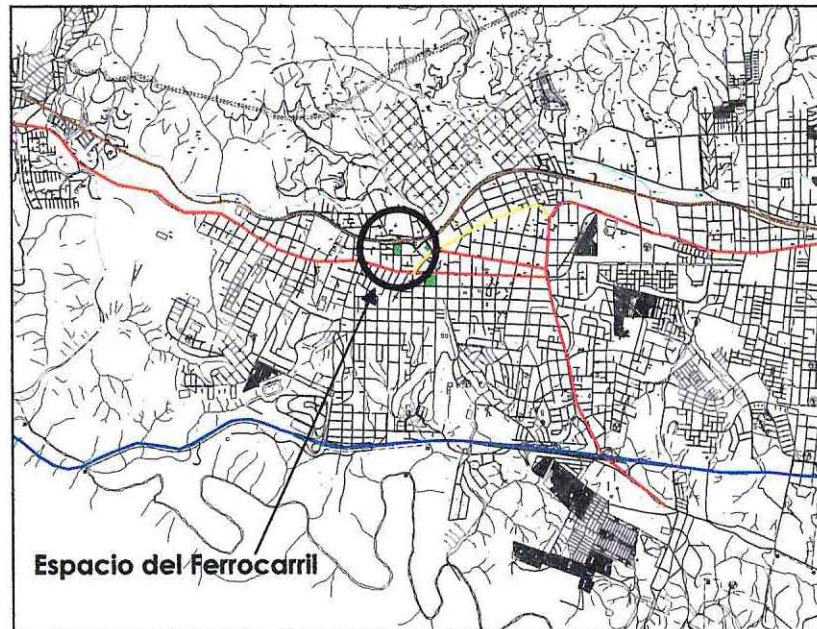
Reconocimiento de los poblados y espacios públicos de la estación que abarca el estudio

El anexo contiene información general sobre los poblados que abarca el estudio, como complemento, para lograr un mejor comprensión del desarrollo del Ferrocarril y su influencia en ellos.

Quilpué

Quilpué se emplaza en una franja transversal del Valle central rodeado por cerros y cruzado por el Estero Puangue. La localidad aparece como tal a mediados en 1856, con la instalación de Estación ferroviaria, su población va creciendo entre la línea de tren y el "camino real", quedando determinado su crecimiento por estas dos vialidades hasta 1900 app. Las primeras ocupaciones eran quintas de regular producción agrícola, en torno al camino Limache.

Con el tiempo el comercio urbano se consolida en principalmente en las calles que conducen a la Estación del tren y a orillas del Camino Real, y la Plaza de la Estación rápidamente comienza a perfilarse como el espacio público protagonista de esta aglomeración urbana, siendo hasta la actualidad el espacio central que tiene como equipamiento principal, (además de la estación que aún se encuentra en funcionamiento), la Municipalidad.



Este espacio se relaciona con las calles comerciales conformando un sistema de espacios públicos que constituyen la centralidad de Quilpué.





Imagen 1. Primera Estación de Quilpué



Imagen 2. Antigua Estación, anterior a la actual, desde la línea férrea.

La Estación de Quilpué es de las que aún se encuentran en funcionamiento dentro del tramo Valparaíso – Santiago. El primer edificio data de 1920 app., el cual ha sido intervenido y remodelado en varias oportunidades, como se puede observar en las imágenes.

Frente a la Estación se ubica la Plaza Irazabal conformando una unidad. Este hito de orden espacial, inicia el primer núcleo de población. Hasta 1930, el desarrollo como centro de carga y recreacional en base a villas, encuentra su época e mayor esplendor.

“tras la dificultosa salida de Viña del Mar, donde generalmente un par de locomotoras debían arrastrar a los trenes por la subida de el Salto y Paso Hondo, los convoyes y maquinistas tomaban su descanso en la estación de Quilpué”.

Oswaldo Navarro, Estación de Ferrocarril.



Imagen 3. Anterior Estación actual



Imagen 4. Estación de Quilpué, anterior a la actual, desde mirada desde la Plaza.



Imagen 5. Edificio de la Municipalidad, ubicado en la Plaza Irazabal, “espacio público asociado a la Estación de Ferrocarril”.

Villa alemana

Villa Alemana como continuación de Quilpué en la conurbación del Gran Valparaíso, presenta condiciones similares, tanto en geografía, como en su formación urbana a partir de la llegada del Ferrocarril.

Este poblado se origina a partir de campos de cultivo, lugar en donde se decide construir una parada para Ferrocarril, concretándose en el año 1856.



Ya en el año 1902 se construye la Estación de Villa Alemana, hecho que incentiva el crecimiento de esta localidad, en su entorno, ocupando los territorios al norte de la Estación. Con esto se comenzó a consolidar como centralidad principal, el espacio público el paseo Los Héroes, que comunica el troncal ("Camino Real"), con la Estación, como "Paseo de gracia", concentrando el comercio y programas relacionados con el esparcimiento como el Teatro y restaurantes.



El Ferrocarril dio origen al Paseo, espacio público protagonista de la ciudad, caracterizado por estar entre las vías principales de ingreso y salida de la ciudad, conocido por los pobladores como "la Plaza de Villa Alemana" (Imagen 6).



Imagen 6. Salida de la Estación y Paseo Los Héroes.

El edificio de la Estación. es el remate del Paseo, data de 1930 app, y ha sido remodelado, al igual que la Estación de Quilpué, en variadas ocasiones.

Esta Estación también se encuentra en funcionamiento, como intermedia en el tramo de Valparaíso a Limache.



Imagen 7. Actual Estación de Villa Alemana, desde el andén.

Limache

Limache parte como un conjunto de estancias, que con su desarrollo (en 1833), conformaron una villa. Más tarde con la llegada del ferrocarril desde Valparaíso (1856), aparece el poblado de San Francisco de Limache, el que, prácticamente esta creado por la Estación de Ferrocarril en la zona, como consecuencia de que la línea no pudiera ser trazada por el pueblo mismo -i por las intrincadas condiciones geográficas -, decidiéndose trazar a unos 3 kilómetros de él.

La Estación se emplaza en el extremo de la Avenida Urmeneta, conocida como la "alameda de Limache", con esta Estación la ciudad volcó gran parte de su actividad comercial hacia este sector, por lo que entonces es en este nuevo poblado donde se encuentra la zona comercial mas importante.



La razón de la lejanía entre Limache Viejo y San Francisco de Limache están dadas por la intrincada topografía que presentaba el valle, (delimitado por los cerros y cruzado por el estero de Limache), para el emplazamiento de la línea férrea, por lo que acercarla hasta el poblado existente, no fue posible debido a los costos que esto significaba.



La Estación de Limache es un elemento de gran importancia dentro de la trama de la ciudad, ya que debido a esta es que se proyecta el trazado de San Francisco de Limache, estructurado por la Av. Urmeneta que comunica con el camino al Limache antiguo, rematando en el edificio de la Estación.



Imagen 8. Espacio Atrio de la Estación de Limache, con bandejón central que ordenan la circulación y palmeras que jerarquizan el espacio,

La fecha exacta de la construcción del primer edificio de la Estación no esta clara, ya que en bibliografías aparece dice ser de 1910, pero también se han encontrado imágenes, en donde aparece la Estación y que datan de 1890. (imagen 13).

La Estación de Limache es cabecera de lo que queda en funcionamiento del tramo Valparaíso - Santiago, (Valparaíso - Limache), esta fue remodelada a fines del 2005, incentivando la utilización de este medio para los habitantes del Gran Valparaíso.



Imagen 9. Av. Urmeneta, vía principal y estructurante de San Francisco de Limache



Imagen 10 .Antigua estación desde la línea férrea



Imagen 11. Nueva estación desde la línea férrea

Hechos importantes relacionados con la llegada del ferrocarril

1856

Inauguración del tramo del **Ferrocarril** entre Valparaíso y Limache.

1857

Fundación de la Villa "San Francisco" (Limache nuevo).

1866

En San Francisco de Limache se instala una industria de cáñamo y jarcias cerca de la estación del FFCC.

1869

En San Francisco de Limache se instala una maestranza militar con el fin de que elaborase material de guerra para las guarniciones de Valparaíso, más herramientas e instrumentos agrícolas para la región.

1870

Se instala una fábrica de papel

1885

Se instala una fábrica de Cervezas.

1890

Instalación de una nueva línea de "carros de sangre" que unía en su recorrido la Villa Alegre de Limache y San Francisco de Limache. Se cierran varias industrias. Se crea la Fábrica Nacional de Cerveza.

1893

San Francisco de Limache, Olmué y Quilpué, subdelegaciones del Departamento de Limache, reciben categoría de Municipalidad. Quilpué es seccionada y pasa a ser parte del Departamento de Casablanca.

1924

Se inicia la iluminación eléctrica de la ciudad inicialmente por una compañía privada. Se electrifica el **Ferrocarril** con doble vía a Valparaíso. Paulatinamente se comienza a extender la red de agua potable y alcantarillado. Aparecen los vehículos motorizados en la locomoción colectiva. Comienza la pavimentación de las calles.



Imagen 12. Estación de Limache y Av. Urmeneta



Imagen 13. Av. Urmeneta 1930

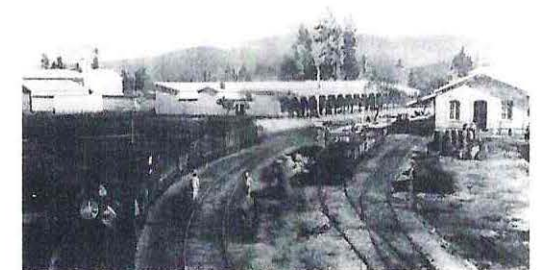


Imagen 14. Estación de 1880

San Pedro

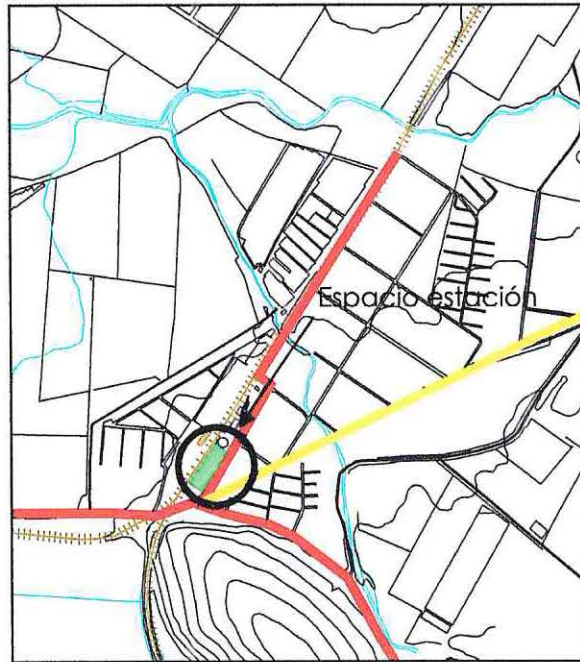
San Pedro perteneciente a la comuna de Quillota se encuentra unos 7 Km. app. de esta ciudad, delimitado por el camino de Valparaíso a Quillota y el Cerro Campana.

La Estación de San Pedro nace principalmente por el enlace entre dos recorridos ferroviarios, de Santiago – Valparaíso y el de San Pedro - Quintero. Su importancia radica en el carácter de cabecera del tramo San Pedro Quintero, desarrollando la pequeña localidad rural perteneciente a Quillota.

Esta Estación por su carácter rural dentro del tramo, se utilizó durante mucho tiempo como bodega abierta, donde estacionaban carros cargados con materias primas.



Imagen 15. San Pedro en 1965



El espacio público asociado a esta Estación, extiende y define el trazado urbano de esta localidad, siendo desde sus inicios el espacio protagonista que concentra el comercio y los programas cívicos con que este poblado cuenta como lo es la sede de la Municipalidad.





Imagen 16 Plaza y Estación de San Pedro.

Una de las mayores dificultades en la construcción del tramo Valparaíso – Santiago estuvo en la construcción del túnel que unía Quillota con San Pedro, demorándose 6 años en terminarlo y poder llegar entonces con locomotoras hasta esta Estación (1861), antes pasaron solo "trenes de sangre", que eran carros tirados por animales.

En 1888 construyen la Estación, que primero fue una bodega habilitada para el uso de los pasajeros, y en 1963 app., se construye la actual Estación, con sala de espera, habitación del telegrafista, jefe de estación, cambiadores y camineros.

En 1962 se inaugura la Plaza y en 1965 botan la bodega, luego de esto, se torno a la plaza comienzan a aparecer pulperías, comercio, bares y el teatro.

Además la Estación de San Pedro era una de las que poseen Subestación eléctrica, las que están ubicadas cada 40 Km.

Originalmente estaba compuesto por dos estaciones: San Pedro y Cousiño. Esta última, ubicada al norte de la primera, servía como punta de rieles al ramal que iba hasta Quintero, inaugurado en 1916 y que años más tarde, con la inauguración de la Refinería y Fundición de Ventanas en 1964, incluyó un subramal hacia dicha localidad.

Actualmente la Estación San Pedro y el Patio Cousiño son utilizados exclusivamente para maniobras de los trenes con cobre provenientes de Los Andes ya que la vía que entraba a la estación Quinteros, fue levantada desapareciendo con ello los servicios de pasajeros que alguna vez existieron.



Imagen 17 Estación de San Pedro



Imagen 18. Estación de San Pedro en funcionamiento

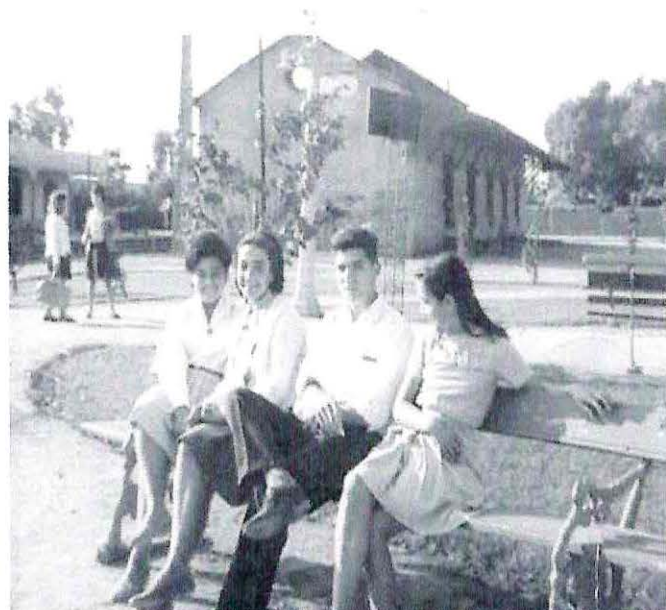
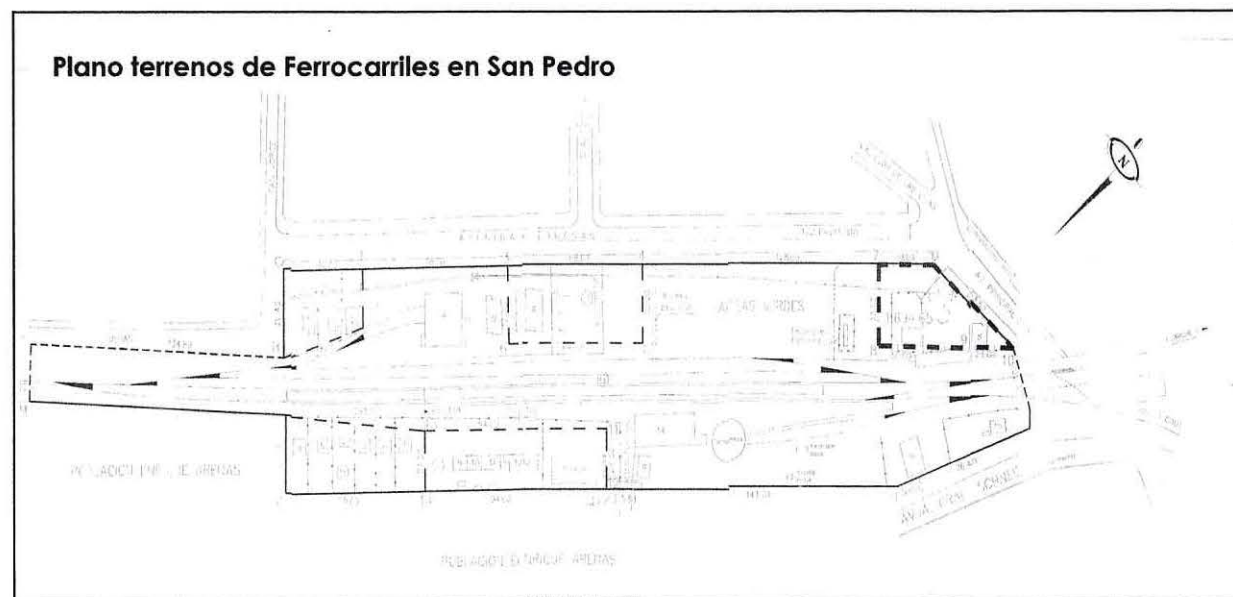


Imagen 19. Inauguración de la Plaza de San Pedro 1962

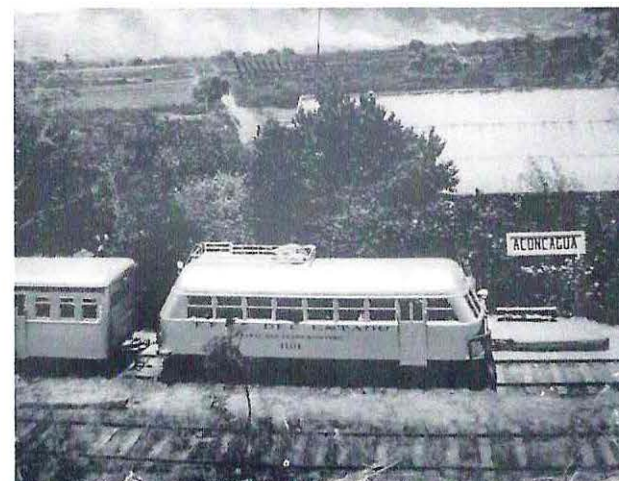


Imagen 20. Parada a Quinteros, a 3 cuadras de la estación de San Pedro

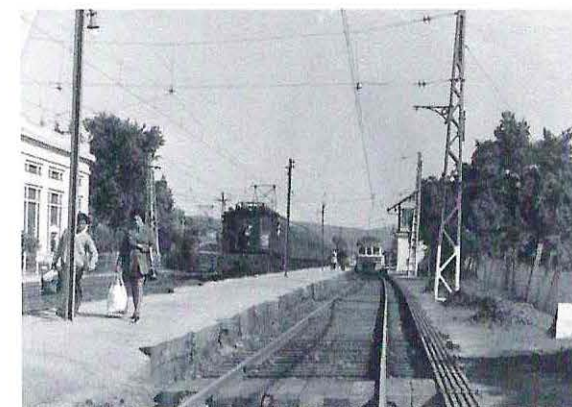


Imagen 21. Línea Férrea y atrás Subestación Eléctrica

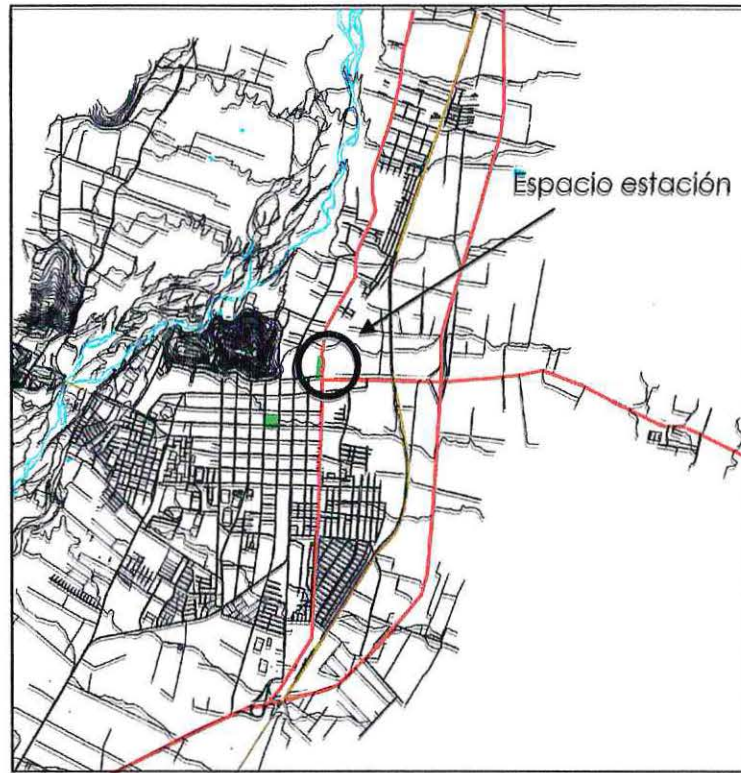
Quillota

La ciudad de Quillota, fue fundada a los pies del Cerro El Mayaca, en la planicie aluvial que se forma a la ladera sur del mencionado cerro.

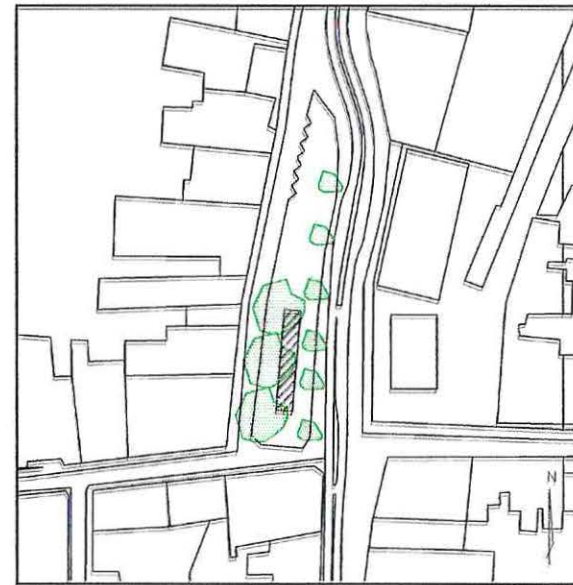
Esta ciudad es la única el tramo que presenta fundación española y por lo tanto el trazado damero (1717), debido a estola línea férrea y la Estación se emplazan en las periferias de la ciudad, al lado poniente del camino hacia La Calera (alameda).

La Estación, ubicada a 58 Km. De Valparaíso, llega en 1857, en un comienzo se emplazó a unos 500 mts. de la Estación demolida hace un par de años atrás.

El trazado de la línea ocupó la calle Alameda, (hoy calle Condell), lugar del paseo del pueblo Quillotano en ese entonces, lugar que se encontraba equipado con sus asientos bajo los frondosos árboles.



Hace aproximadamente 2 años la Estación fue demolida, y la línea férrea trasladada hacia el oriente de la ciudad. A pesar de esto el espacio público aún se encuentra y el sector es un subcentro con rol de comercio "tipo mercado".



"debemos recordar q la primitiva Estación que estaba en la actual calle serrano mirando hacia 21 de mayo y merced, la construcción de la nueva estación motivó el cambio de la línea hacia el costado de la calle sargento aldea".

Vergara Torres, *Historia de Quillota*

Estación



Imagen 22. Bandejón y muros de cierre de la ex Estación de Quillota.

El edificio se emplazó primitivamente fuera de la ciudad, justamente en el deslinde del trazado original en damero, hoy en día ese sector es parte importante del "centro comercial de la ciudad", deslinda con el área comercial por una parte y con un sector agrícola mercantil, por otra. Este es su segundo emplazamiento, mas cerca del centro comercial que el anterior, este lugar modifico el trazado original del tren, acercando su detención al poblado de ese entonces.



Imagen 23. Muros de la ex Estación mirando hacia el trocal - calle Condell -, vía de circulación de locomoción interurbana.



Imagen 24. Ex Estación de Quillota



Imagen 25. Ex Estación.

"Esta estación debe ser de alguna importancia, necesita lugares para guardar carros, locomotivas, y efectos y comodidades para los pasajeros. Desearía que se hiciese cerca de la Alameda y frente a la calle que va a la Plaza, será preciso para esto hacer una pequeña variación a la línea trazada por el Señor Campbell".

Firma ingeniero jefe, Jorge Marghan (1853).

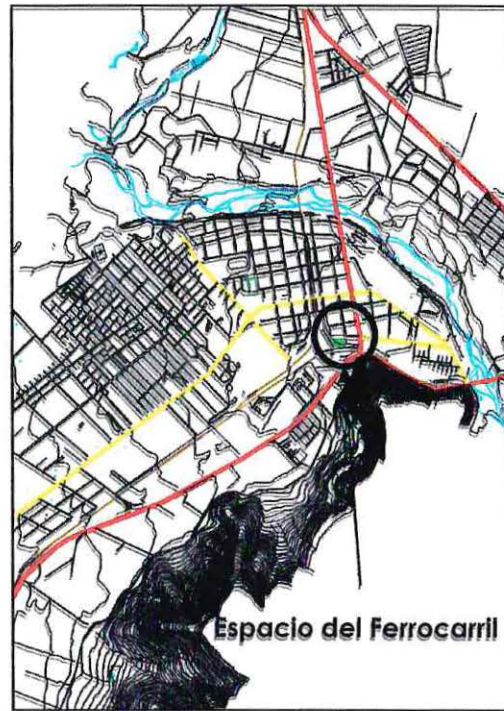
Verónica Torres, historia de Quillota.

La Calera

La antigua Hacienda de La Calera, que comprendía los terrenos denominados hoy Artificio y El Olivo, perteneció originalmente a los Jesuitas hasta el año 1767, por aquellos años La Calera, un punto de confluencia del antiguo camino real al norte, se le conoció con el nombre de: "Camino a Coquimbo" o "El Camino de Chile".

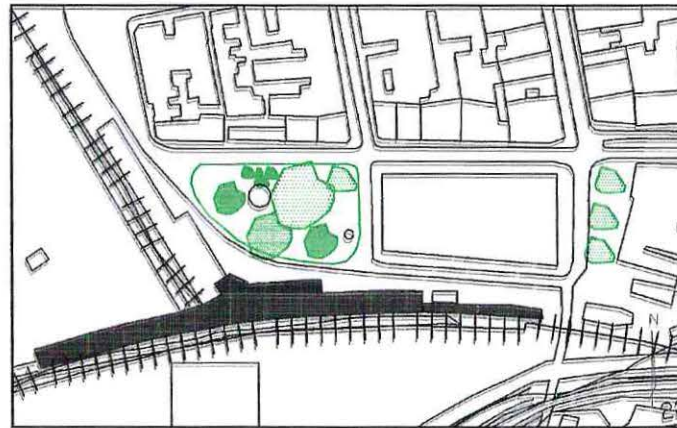
En 1842 fue adquirida por el ciudadano boliviano Alfonso Huici, quién empezó a industrializarla con productos y materias primas de la zona. Con este proceso, en el año 1844 empezó a formarse el conglomerado de viviendas que poco a poco fueron dando vida a lo que hoy es la ciudad de La Calera.

El ferrocarril llega a la Calera en 1861, que partió desde Quillota en 1860. La Estación se encontraba dentro de las más importantes dentro del tramo Valparaíso - Santiago, ya que a fines del s XIX se decidió que fuese el punto de partida de la línea hacia el norte.



La Estación de La Calera se determinó dentro del trazado de Valparaíso a Santiago, debido a la existencia de la Hacienda, un molino y una Fabrica de cemento, iniciándose como una Estación de intercambio comercial, ya que para la llegada del ferrocarril, Calera no alcanzaba a conformar ninguna estructura poblacional.

Por la topografía la línea ferroviaria bordea el cerro que caracteriza a la ciudad, de modo que la Estación pasa a ser un verdadero limite para el centro comercial, y habitacional de la ciudad.



Estación
Línea Férrea



Imagen 26. Plaza Balmaceda, fachadas a la derecha de la imagen, edificio de la Estación con restaurantes

Esta Estación fue una de las más importantes en el tramo de Santiago a Valparaíso, ya que a fines del siglo XIX, cuando se pone la línea al norte, comenzó ser un punto de salida y entrada para miles de viajeros, la intensidad del movimiento general de este servicio es catalogado como máximo, de todas las estaciones del país, ya que centenares de operarios, empleados y pasajeros operaban diariamente. Arranca el tren al norte, converge con Santiago y recibe a las Vegas, (puerto, capital, longitudinal norte y trasandino).

Las fábricas de aceite, cerveza, hielo, papel, cemento y molinos, se lograron desarrollar rápidamente con la llegada del ferrocarril y fueron los precursores del crecimiento de la población.

La Estación conforma la Plaza Balmaceda, principal plaza de la Calera, formando parte del área central y comercial junto con la calle principal, J.J Pérez, la plaza toma un rol de paradero para colectivos interurbanos y también como lugar de esparcimiento con los restaurantes que se encuentran en el edificio de la estación. Los terrenos que ocuparon la población de trabajadores de ferrocarriles, y suelos libres en donde antes se encontraban bodegas y equipamientos del ferrocarril, hoy son lugar de una multitienda y supermercado, como nuevo programa para este lugar.



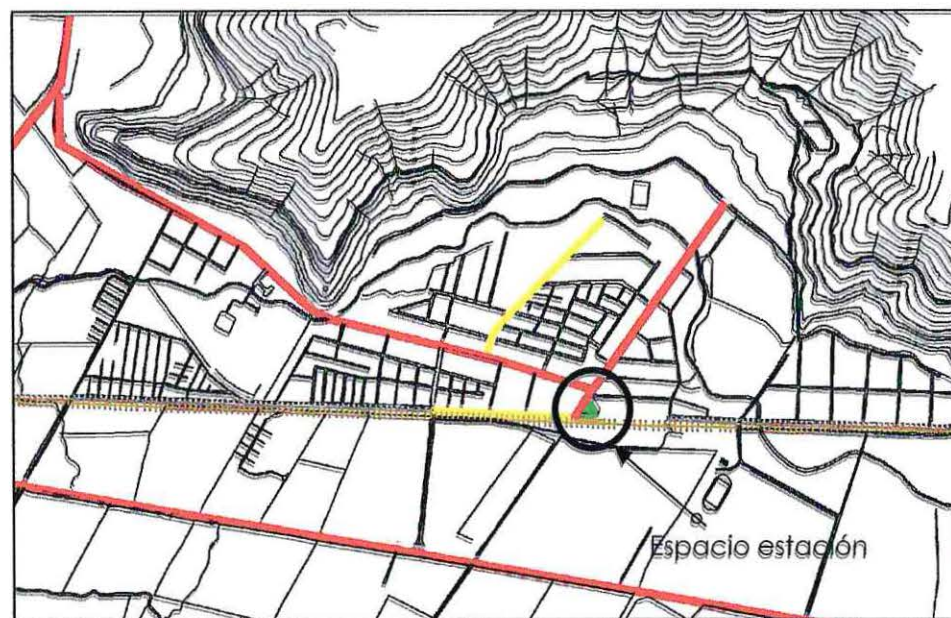
Imagen 27. Plaza Balmaceda, paradero de colectivos interurbanos

Llay Llay

El valle de Llay-Llay destaca como un centro agrícola, gracias a la construcción de tres canales de riego a fines del siglo XIX, que conducen el agua del Río Aconcagua.

Para el transporte de esta producción es que el Ferrocarril determina su parada en este poblado, llegando en 1863, la Estación se ubicó en la intersección de las dos calles principales que constituían la estructura urbana, J. Balmaceda y A. Edwards, de este modo el **Espacio público del Ferrocarril** queda asociado a las calles originarias del poblado, conformando, un sistema de espacios públicos, donde la plaza tenía una fuerte importancia como lugar del esparcimiento y encuentro ciudadano.

EL lugar del comercio está dado principalmente por la calle Balmaceda y Edwards alberga además de comercio, servicios como, biblioteca, banco, etc.



El primer edificio de la Estación de Llay Llay se construyó en 1862 app., lugar donde se celebró la inauguración del trazado entre Valparaíso y Santiago, ocurrida en 1863.



En 1906 con el terremoto desaparece casi todo el poblado a excepción de la Estación de Ferrocarriles, con lo que el lugar de la estación queda definitivamente integrado con las Av. Principales.

Hoy en día la Estación de Llai Llay se mantiene en pie, pero no alberga programa alguno, por lo que este espacio, que si bien es mantenido estéticamente, no tiene mayor vida, solamente como lugar de parada de los buses y colectivos interurbanos y el teatro que funciona eventualmente.



Imagen 28. Plaza Atrio , paradero de colectivos interurbanos.

Al igual que en La Calera el edificio se emplazó en centro comercial de la ciudad, específicamente conformando una unidad con la plaza Manuel Rodríguez, la línea ferroviaria pasó a ser un limite para el sector que se presume la parte mas antigua de la ciudad.



Imagen 29. Plaza Atrio a la Estación



En la Estación de Llai Llay los trenes se detenían a acoplar locomotoras obligatoriamente para cruzar la cuesta del Tabón, mientras los pasajeros en el mismo sitio aprovechaban de almorzar, "surgiendo así el primer restaurante de la ciudad".

En plena plaza se encontraba una Pérgola donde la Banda Municipal de Llai Llay tocaba los valeses de esa época y en cuyo primer piso vendían periódicos y flores.

El Hotel de dos pisos que se encontraba en la Estación al lado del pimiento que recibía a todos los pasajeros internacionales que irían con destino hacia la hermana República Argentina.

Era una de las estaciones clásicas del viaje en ferrocarril de Valparaíso a Santiago, caracterizada especialmente por la venta de pasteles y sándwiches por unas mujeres de blanco.

Estaciones ferroviarias de Chile,
Pablo Moraga Feliú

Til Til

El carácter minero de la región que origina el pequeño poblado que existía antes de la llegada del Ferrocarril, pequeño poblado regular, en torno a la capilla y 6 trapiches para la molienda de oro, fundándose así el pueblo de Til Til, la parada del tren se define en este punto, para la comercialización de los minerales que se extraían de la zona.



En 1850 comienzan las faenas de la línea férrea hacia Santiago, momento de auge en la minería de cobre, y en 1860, Chile es el primer productor de cobre en el mundo.

La línea se ubica hacia el otro lado del estero, por que es donde encuentra el espacio necesario para la carga, descarga, venta y bodegajes del mineral que se comercializaba.



El frente de la Estación se orientó hacia el camino, ya que ahí se encontraba suelo libre necesario para la comercialización de los productos mineros que requería equipamientos como, pesas, bodegas, rampa, y espacio suficiente para la compra y venta.





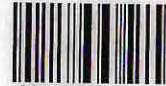
Imagen 30. Espacio de la estación desde la plaza de la Municipalidad

Con el tiempo el lugar donde se emplazó la estación de ferrocarril se fue perfilando como centralidad comercial, de esparcimiento y mas tarde cívica con la llegada de la municipalidad (1960), a la plaza que se emplaza frente a el espacio de la estación.



Imagen 31. Plaza de la municipalidad, frente al Espacio público del Ferrocarril.

Universidad de Valparaíso
Chile



00119662