

SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN

Ferrocarril y transformación de la imagen urbana: El caso de la ciudad de Los Andes



ESTUDIANTE
Camilo del Villar Pérez

PROFESORA GUÍA
Dra. Arquitecta Natalia Escudero Peña

Diciembre, 2021

Seminario de licenciatura
Sostenibilidad y Hábitat

Diciembre 2021

Q Índice

1	Antecedentes	5
2	Planteamiento de la investigación	9
2.1	Problemática	9
2.2	Pregunta de investigación	9
2.3	Hipótesis	9
2.4	Objetivos	9
2.4.1	Objetivo general	9
2.4.2	Objetivos específicos	9
2.5	Metodología de investigación	10
2.6	Cuadro metodológico	11
3	Marco teórico	13
3.1	La Imagen Urbana	13
3.1.1	Componentes de la imagen ambiental	14
3.1.2	Legibilidad e imaginabilidad	14
3.1.3	Elementos del entorno construido	15
3.1.4	Nuevas miradas a la imagen de la ciudad	18
3.2	Infraestructura ferroviaria y ciudad	19
3.2.1	El debate actual, nuevo rol de las infraestructuras ferroviarias	21
3.3	El Ferrocarril en Chile	22
3.3.1	El Ferrocarril y desarrollo urbano en la ciudad de Los Andes	24
4	Análisis histórico de los elementos de la imagen urbana	31
4.1	Barrios	31
4.1.1	Población Ejército Libertador	31
4.1.2	Barrio González Videla	33
4.1.3	Nodos	35
4.1.4	Borde	38
5	Análisis físico-espacial de los elementos de la imagen urbana	42
5.1	Barrios	43
5.1.1	Barrio Ejército Libertador	43
5.1.2	Barrio González Videla	45
5.1.3	Nodo	47
5.1.4	Bordes	49
6	Experiencias de los residentes sobre las transformaciones de los elementos de la imagen urbana	53
6.1	Barrios	53
6.1.1	Ejército Libertador	53
6.1.2	González Videla	53
6.2	Nodo	54
6.3	Borde	55
7	Conclusiones	58
8	Anexos	62
9	Referencias	72

1 Antecedentes

1 Antecedentes

A partir de la implementación de la infraestructura ferroviaria en las ciudades, es posible identificar un importante avance para mejorar las condiciones de conectividad del territorio, contribuyendo al desarrollo económico, social y cultural de sus habitantes. Pese a ello, en el caso chileno se puede reconocer que los servicios ferroviarios experimentaron un proceso de decaimiento en las últimas décadas del siglo XX, debido a cuestiones administrativas y políticas que, junto con el aumento de competitividad de otros modos de transporte como el automóvil y el sistema de buses interurbano, provocaron el abandono o concesión de parte de la infraestructura ferroviaria. Los distintos procesos experimentados por este modo de transporte han producido ciertas dinámicas urbanas, que con el paso del tiempo han ido cambiando, pero siguen teniendo consecuencias dentro de la vida urbana en las ciudades contemporáneas.

Esta investigación busca reflexionar sobre la infraestructura ferroviaria y sus relaciones con la ciudad a través del paso del tiempo, analizando el caso de la ciudad de Los Andes a partir del concepto de la “imagen urbana”. De esta forma, se analizarán los cambios en la morfología urbana relacionados con la presencia del ferrocarril y cómo han contribuido en la conformación de la imagen de ciudad de Los Andes. Debido a las transformaciones que generan este tipo de infraestructura en el territorio, analizar sus relaciones a través del tiempo en las ciudades permite entender su contribución a la conformación de estas, lo que favorece la toma de decisiones en cuanto a planificación y diseño de las áreas urbanas que se relacionan con el sistema ferroviario, ya sea por razones históricas o actuales.

Los vínculos entre ferrocarril y ciudad son estudiados bajo múltiples puntos de vistas, comúnmente relacionados al patrimonio material e inmaterial que aún se preservan en parte de la memoria colectiva. Desde la Convención de París de 1972 se ha ido abandonando la consideración de monumentos por la de “los paisajes culturales”, dejando de lado la visión del patrimonio meramente monumental, para dar lugar a una visión más antropológica e integral, que le da relevancia a los procesos históricos y las transformaciones del territorio desde el punto de vista económico, ambiental, político, social y cultural (Ferrari, 2011). Esto explica que algunas investigaciones se centren en el ferrocarril como elemento que compone un paisaje cultural, puesto que han generado significativas transformaciones en el espacio que destacan por tener un carácter relacionado al pasado, pero que han ido evolucionando con el paso del tiempo.

Por otro lado, en la actualidad el modo de transporte ferroviario está contemplado como

una alternativa con importantes beneficios, debido a su capacidad de complementarse con otros sistemas de transportes y sus ventajas competitivas si se generan condiciones para hacer del tren un modo más sustentable (Katz et al., 2018). Por ende, resulta fundamental entender cómo se relaciona la infraestructura ferroviaria con el desarrollo urbano de las ciudades chilenas, reconociendo sus potencialidades en aspectos ambientales, sociales y económicos. También, es importante reconocer las principales problemáticas que genera la infraestructura ferroviaria a su entorno, como la degradación de su entorno inmediato, la segregación socioespacial, percepción de inseguridad y la limitación al acceso de ciertos equipamientos importantes para el desarrollo de las personas.

En el caso chileno, la infraestructura ferroviaria se encuentra presente en más de 80 ciudades a lo largo del país, desde Arica hasta Puerto Montt, pero no toda la red se mantiene en buen estado. A nivel nacional se pueden reconocer tres escenarios del estado de la infraestructura ferroviaria en las ciudades. En primer lugar, la que se encuentra en estado de abandono u obsolescencia, las cuales no prestan ningún tipo de funciones para el servicio ferroviario. Por otro lado, podemos encontrar la infraestructura ferroviaria que se encuentra operativa, entre estas se encuentran la dedicada a ofrecer servicios de transporte para las personas, trayendo un beneficio directo a la población reduciendo los tiempos de viaje y en donde edificios como las estaciones adquieren un rol de polos de atracción urbana. Por último, está la infraestructura ferroviaria que se encuentra operativa para el transporte de distintos tipos de carga, permitiendo transportar 24.504.496 toneladas en 2020 según datos del Observatorio Logístico.

En resumen, los sistemas de transporte y sus infraestructuras se reconocen como elementos que estructuran las ciudades y que han configurado sus espacios a lo largo de la historia. El rol de la infraestructura ferroviaria en las ciudades va más allá de su rol funcional, es por esto que últimamente se está adoptando una visión con una perspectiva más integral de este tipo de obras, reconociendo que generan una serie de impactos que se manifiestan en las dinámicas de desarrollo urbano, el espacio público y la calidad de vida de sus habitantes (Cortés y Rojas, 2017). Dentro de estos impactos se puede reconocer el efecto barrera, que sumado al modelo de crecimiento y la ocupación de suelo, se asocia problemáticas como la segregación socioespacial y el condicionamiento de la movilidad (Marco, 2019).

Además, a través de una mirada integral del ferrocarril y su infraestructura en entornos urbanos, es posible identificar particularidades y patrones similares del desarrollo de las ciudades a lo largo del tiempo en el contexto chileno. Permitiendo explicar de mejor forma los potenciales y condicionantes a través de las transformaciones en los entornos urbanos

que se caracterizan por la presencia o relación con la infraestructura ferroviaria con el paso del tiempo. Esta investigación analiza el caso de una ciudad intermedia como Los Andes, que al igual que en otras ciudades, la presencia ferroviaria forma parte importante de la memoria urbana y su desarrollo hasta en la actualidad.



Figura 1: Vía férrea en la ciudad de Los Andes.
Fuente: Elaboración propia.

2 Planteamiento de la investigación

2.1 Problemática

Con la llegada del ferrocarril a las ciudades, las instalaciones ferroviarias se transformaron en elementos que incentivaron una serie de dinámicas urbanas, que con el pasar del tiempo fueron cambiando en función de las necesidades de sus habitantes u otros intereses. En el caso de la ciudad de Los Andes, la presencia del corredor ferroviario que fue punto de encuentro entre el ferrocarril del Estado y el ferrocarril Trasandino, permitió conectar la ciudad con Llay-Llay a partir de 1874 y posteriormente con Mendoza en 1910. Esto significó que el ferrocarril se convirtió en un elemento importante en la identidad y desarrollo de la ciudad, generando nuevos bordes, barrios, hitos, sendas y nodos. Pese a esto, con el paso del tiempo y el decaimiento de las funciones del ferrocarril, algunos elementos que formaban parte de la imagen urbana se han ido perdiendo y transformando, entre ellos los barrios, nodos y el borde que aparecieron producto a la llegada del ferrocarril en la segunda mitad del siglo XIX.

2.2 Pregunta de investigación

¿Cómo influye en la imagen de la ciudad de Los Andes la transformación de los barrios, nodos y el borde que surgieron con la llegada del ferrocarril?

2.3 Hipótesis

La transformación de los barrios, nodos y el borde que surgieron producto a la llegada del ferrocarril han cambiado la imagen urbana contemporánea de Los Andes, debido al decaimiento del sistema ferroviario y los cambios en el uso de suelo de sus entornos inmediatos.

2.4 Objetivos

2.4.1 Objetivo general

Analizar y comprender la transformación de la imagen de ciudad de Los Andes a través de la evolución de barrios, nodos y bordes relacionados al ferrocarril.

2.4.2 Objetivos específicos

1. Reconocer y analizar el contexto histórico y urbano de los barrios, nodos y el borde que surgieron producto a la relación con el ferrocarril en la ciudad de Los Andes.
2. Identificar y analizar las transformaciones de la imagen urbana contemporánea de Los Andes en relación con los barrios, nodos y el borde que surgieron con la aparición del ferrocarril.
3. Comprender la transformación de los elementos relacionados al ferrocarril que componen la imagen urbana de Los Andes en la actualidad a través de la percepción de los habitantes.

2.5 Metodología de investigación

Esta investigación tiene un enfoque metodológico cualitativo, ya que tiene la finalidad de generar una comprensión e interpretación detallada sobre la transformación de la morfología urbana de la ciudad de Los Andes a partir de su relación con el ferrocarril. La investigación se centra en el estudio de la ciudad de Los Andes, ubicada en la región de Valparaíso, debido a que el desarrollo ferroviario produjo importantes cambios económicos, sociales y culturales, relacionados principalmente por la presencia del ferrocarril Trasandino que conectó a Chile y Argentina a través de la cordillera, dando un rol importante a la ciudad dentro de aquel corredor ferroviario internacional.

Se utiliza el método de análisis de la imagen urbana propuesto por Kevin Lynch (1960) y se complementa con una revisión bibliográfica y técnicas etnográficas como visitas a terreno, la obtención de fotografías y entrevistas con habitantes e historiadores. La investigación se enfoca en el reconocimiento y análisis evolutivo de 3 de los 5 elementos que componen la imagen de la ciudad, correspondientes a barrios, nodos y bordes. Cada uno de estos elementos tiene relación con la presencia del ferrocarril, ya sea por su cercanía a la infraestructura ferroviaria o por ofrecer soporte a demandas provenientes de la actividad ferroviaria.

Para el desarrollo de la siguiente investigación se plantean tres etapas que se pueden resumir de la siguiente manera:

En una primera etapa se realiza una revisión historiográfica del desarrollo urbano de Los Andes, generando un análisis evolutivo desde el inicio de las actividades ferroviarias en 1874. Además, se identifican y analizan a través de documentos bibliográficos, fotografías y planimetrías el surgimiento de los elementos de la imagen urbana. Se considerarán como barrios de estudio; la Población “Ejército Libertador” y “González Videla”; los nodos urbanos donde se ubica la ex estación de ferrocarril; y el borde correspondiente al corredor ferroviario compuesto por los tramos que sirvieron para las operaciones del ferrocarril del Estado y al ferrocarril Trasandino.

En una segunda etapa, se analizan los actuales aspectos formales y visuales de los elementos identificados que componen la imagen urbana. Para ello se realizan visitas a terreno, levantamiento planimétrico y recopilación de fotografías e imágenes satelitales del año 2002 y actuales de las áreas de estudio, obteniendo material que detalle las transformaciones físico-espaciales de los barrios, nodos y bordes de manera multiescalar durante los últimos años.

Por último, se recopiló información a través de entrevistas semiestructuradas a dos historiadores y a habitantes representantes de las organizaciones vecinales, correspondiente a los dos barrios considerados como casos de estudio. Las entrevistas se realizaron de manera de recoger experiencias, percepciones y significados de la transformación de cada uno de los casos de estudio.

A partir de la información obtenida, se generan conclusiones que permiten identificar los principales aspectos de transformación de la imagen urbana. Con el análisis físico-espacial a través del tiempo sumado a la perspectiva de algunos habitantes y especialistas de la historia de la ciudad, es posible producir una mirada más profunda sobre la transformación de los elementos que surgieron con el ferrocarril en Los Andes, y así entender cómo influyen en la actualidad.

2.6 Cuadro metodológico.

Objetivo General	Objetivos específicos	Técnica	Descripción de la técnica	Fuentes de información	Información esperada/ producto
Analizar y comprender la transformación de la imagen de ciudad de Los Andes a través de la evolución de los barrios, nodos y del borde relacionados al ferrocarril.	1.- Reconocer y analizar el contexto histórico y urbano de los barrios, nodos y el borde que surgieron producto a la relación con el ferrocarril en la ciudad de Los Andes.	-Revisión bibliográfica. -Analizar la evolución urbana de la ciudad de los Andes.	-Recopilar información desde fotografías, textos y documentales vinculados a la historia urbana de Los Andes y el ferrocarril. -Análisis de la evolución y crecimiento urbano de los Andes a través de recopilación cartográfica en distintos periodos de tiempo desde la llegada del ferrocarril a Los Andes en 1874.	-Bibliografía, archivos fotográficos y planimétricos de biblioteca comunal. -Documentos en línea. -Entrevistas a 2 Historiadores de la ciudad de Los Andes.	-Línea temporal que vincule los hitos y procesos de la transformación urbana de los Andes con el ferrocarril y su infraestructura. -Fotografías y planos de los primeros años de los barrios, nodos y bordes a estudiar. -Cartografía sobre el crecimiento urbano de Los Andes en relación con los barrios, nodos y borde a analizar.
	2.-Identificar y analizar las transformaciones de la imagen urbana contemporánea de Los Andes en relación con los barrios, nodos y el borde que surgieron con la aparición del ferrocarril.	-Visitas a terreno. -Levantamiento planimétrico. -Recopilación fotográfica. -Análisis del estado actual de los barrios, nodos y el borde vinculados directamente con el ferrocarril.	- Observación a través de recorridos por los barrios, bordes y nodos. -Realizar un registro fotográfico del estado actual de las áreas de estudio. -Identificación de características físicas que componen los barrios, nodos y bordes a estudiar. -Recopilación de imágenes satelitales de las áreas a analizar en distintos años. -Determinar la relación entre los barrios, nodos y bordes con su entorno inmediato y analizarlos bajo el concepto de imagen urbana.	-Información de instituciones públicas y privadas. (Municipalidad, corporaciones y organizaciones vecinales) -Imágenes satelitales de Google Earth.	-Planimetría de las zonas de estudio en la actualidad. -Modelos 3D de los edificios que se encuentran actualmente en los barrios, nodos y el borde ferroviario. -Fotografías del estado actual de los barrios, nodos y bordes a analizar. -Imágenes satelitales comparando el estado anterior y actual de los casos de estudio.
	3.-Comprender la transformación de los barrios, nodos y el borde vinculados al ferrocarril que componen la imagen urbana de Los Andes a través de la percepción de los habitantes actuales.	1.Entrevistas semiestructuradas.	1.Realizar entrevistas semiestructuradas sobre la percepción de la imagen urbana de Los Andes con relación a los barrios, nodos y bordes ferroviarios.	Habitantes de la ciudad de Los Andes que habiten en las áreas de estudio o cercanas a estas y que formen parte de organizaciones vecinales.	-Opiniones, significados y experiencias sobre la transformación de imagen urbana de los Andes en relación con los barrios, nodos y el borde a analizar.

3 Marco teórico

3.1 La imagen urbana.

Para la presente investigación resulta importante reconocer los conceptos relacionados a la imagen urbana de Kevin Lynch (2008), ya que se puede establecer una interesante base conceptual para entender las transformaciones de las ciudades chilenas, a partir de la introducción del ferrocarril a mediados del siglo XIX y su decaimiento a mediados del siglo XX. Esto se debe a que Lynch reconoce que la ciudad es el producto de un constante proceso de modificación en donde los detalles cambian constantemente, por lo cual sólo es posible efectuar un control parcial sobre la transformación de su crecimiento y forma en largos cursos de tiempo. A partir de esto, es posible relacionar la transformación de la imagen urbana con el ferrocarril, ya que este último generó impactos en el paisaje urbano que se pueden reconocer hasta la actualidad. Además, la metodología empleada por Lynch sigue sirviendo de referencia para complementar estudios urbanos en la ciudad contemporánea, a través del análisis de los aspectos formales del entorno construido que se detallarán más adelante.

El concepto de la imagen urbana tiene sus raíces en la obra *"The image of the City"* de Kevin Lynch publicada en 1960. En aquel estudio se enfoca en analizar los aspectos formales de tres ciudades norteamericanas a través de la imagen visual de sus propios habitantes, siendo este último aspecto uno de los más importantes dentro del trabajo de Lynch, ya que "se planteaban de forma distinta las relaciones entre la ciudad y sus habitantes, partiendo de una nueva comprensión de las condiciones de diseño desde un enfoque humanista hasta entonces inédito" (López-Peláez, 2018, pág. 165). Además de esto, Lynch abordó y profundizó en conceptos que hasta el día de hoy siguen influyendo en el diseño y estudio de entornos urbanos. La idea base de Lynch era que la ciudad podía estudiarse a través de las imágenes mentales de sus habitantes, integrando ideas provenientes de aspectos psicológicos, urbanos y antropológicos (García, 2003). Para ello, el concepto de "imagen ambiental" toma relevancia en su estudio, el cual se puede entender como la capacidad que un individuo posee para generar una "representación mental generalizada del mundo físico exterior" (Lynch, 2008, pág. 12).

Estas imágenes mentales del ambiente están condicionadas principalmente por las capacidades perceptivas del individuo y de sus recuerdos de experiencias anteriores. Es importante resaltar que cada individuo puede generar imágenes mentales particulares del entorno urbano, pero mediante el análisis de varias imágenes individuales es posible identificar similitudes entre ellas, en especial si se estudian poblaciones con características similares (edad, género, nivel de educación, cultura, etc.) permitiendo así identificar una "imagen colectiva". El resultado de identificar una imagen colectiva permite una mayor comprensión

del entorno físico de las ciudades, además de establecer criterios que ayuden a mejorar la experiencia de sus habitantes.

3.1.1 Componentes de la imagen ambiental.

En el estudio de Lynch se plantea que la imagen ambiental posee tres componentes básicos: identidad, estructura y significado. El componente de identidad hace referencia a la distinción de un elemento con respecto a otros mediante ciertas singularidades y su reconocimiento como entidad separable. El componente de estructura tiene que ver con las relaciones espaciales, en otras palabras, corresponde al “grado de integración y conexión entre los elementos del espacio urbano” (Briceño Ávila & Gil Scheuren, 2005). Por último, el concepto de significado se entiende como la relación del habitante con el entorno en un sentido práctico o emotivo (Lynch, 2008).

El primer y segundo componente de la imagen urbana, los cuales son abordados principalmente durante la publicación más reconocida de Lynch, se encuentran relacionados a aspectos formales de las ciudades permitiendo reconocer y distribuir el espacio y el tiempo (Briceño & Gil, 2005). Con respecto al componente del significado, Lynch lo reconocía como un elemento complejo de analizar al estar separado de la forma, por tanto no profundiza sobre este concepto sino hasta obras posteriores como *Reconsidering The Image of the City* de 1984 (García, 2003). Relacionado al significado, Timmling (2012) plantea el concepto de “memoria urbana”, el cual se puede entender como la acumulación histórica de imágenes urbanas culturalmente trascendentes, siendo esta un factor importante para la significación del espacio urbano, y de esta forma generar imágenes referentes de la identidad cultural de una sociedad.

3.1.2 Legibilidad e imaginabilidad

La legibilidad e imaginabilidad del paisaje urbano es uno de los ejes centrales y con mayor profundización teórica en la investigación de Lynch. El primer concepto corresponde a “la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente” (Lynch, 2008, pág. 11). Esta característica permite identificar “el grado que los habitantes de un asentamiento pueden comunicarse entre sí con exactitud por medio de sus rasgos físicos-simbólicos” (Briceño Ávila & Gil Scheuren, 2005). Esto significa que una ciudad con un alto nivel de legibilidad permite a sus habitantes una mejor orientación e identificación con el entorno urbano, mientras que en el escenario contrario puede evocar sensaciones

de ansiedad afectando el bienestar de los habitantes.

Otro rol de una imagen reconocible y clara es que desempeña una función social, ya que “puede proporcionar la materia prima para los símbolos y recuerdos colectivos de comunicación del grupo” (Lynch, 2008, pág. 13). Esta idea resulta interesante para la presente investigación considerando que la actividad ferroviaria contribuyó a la construcción de símbolos materiales e inmateriales. De lo anterior es importante mencionar que existen investigaciones recientes que analizan estas manifestaciones bajo el concepto de “patrimonio ferroviario” y “paisaje cultural” (Seisdedos, 2007; Ortega, 2013). Sin embargo, esta investigación no se centra en definir qué es o no patrimonio ferroviario, sino más bien cómo los elementos urbanos que surgieron por la implementación del ferrocarril se perciben y reconocen por los habitantes de la ciudad contemporánea reconociendo las transformaciones del medio físico.

En cuanto al concepto de imaginabilidad, este se puede definir como “esa cualidad de un objeto físico que le da una gran probabilidad de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador de que se trate” (Lynch, 2008, pág. 19). Al igual que el concepto de legibilidad, en la imaginabilidad existen otras influencias que actúan sobre este concepto como el significado social, su función, su historia o incluso su nombre. Estos en el estudio de Lynch son pasados por alto para centrarse exclusivamente en los aspectos formales de la ciudad, pero para el desarrollo de la investigación resulta importante reconocer estos temas para generar una mayor comprensión de los casos de estudio.

3.1.3 Elementos del entorno construido

A partir de lo anteriormente mencionado, Lynch plantea cinco elementos del entorno urbano construido (ver fig. 2) los cuales inciden en la legibilidad e imaginabilidad para la construcción de una imagen urbana en las personas. Estas cinco categorías de la imagen urbana corresponden a: sendas, bordes, barrios, nodos e hitos. La identificación y estructuración de estos elementos en relación con el contexto permiten obtener aproximaciones a una imagen urbana. Esta idea será una de las bases de la presente investigación, integrando principalmente el análisis de tres de estos cinco elementos correspondientes a los barrios, nodos y bordes; los cuales se atribuyen su surgimiento a la actividad ferroviaria.

Si bien la investigación se centra en tres componentes, esto no significa que se pasen por alto las sendas e hitos, ya que “en realidad, estos elementos del entorno construido son interdependientes y se superponen” (Hospers, 2010, pág. 2075). Esto quiere decir que dentro

de los barrios, nodos y bordes a estudiar se pueden reconocer ciertos elementos que sean percibidos como hitos o sendas, pero a una menor escala.

A continuación, se explican brevemente cada uno de los elementos del entorno urbano:

Sendas

“Las sendas son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Estas por lo general corresponden a las calles en sus distintas tipologías, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas” (Lynch, 2008, pág. 62). En base a esta definición, se podría inferir que las vías férreas deben ser consideradas como sendas si estuvieran destinadas para el uso de transporte de pasajeros. En el caso de la vía férrea en la ciudad de Los Andes, actualmente no se encuentra activa para el transporte público, por ende, no se reconoce como una senda bajo esta definición. Por último, las características espaciales (anchura, usos, etc.) y proximidad con zonas reconocibles de las ciudades permiten una mayor jerarquía de las sendas dentro de la imagen urbana.

Bordes

Los bordes se pueden reconocer como elementos lineales que los habitantes no usan como sendas generalmente, al tener esta condición lineal y no ser usados por las personas adquieren una condición de límite, generando una fractura en la continuidad de distintas zonas urbanas (Lynch, 2008). Además, los bordes pueden ser elementos naturales o contruidos por el hombre, un ejemplo de un borde común son ríos, canales o las vías ferroviarias, siendo estas últimas consideradas como caso de estudio para esta investigación, reconocido como borde ferroviario.

Barrios

Según Lynch (2008) los barrios corresponden a “las zonas urbanas relativamente grandes en las que el observador puede ingresar con el pensamiento y que tienen cierto carácter en común” (pág. 62). Las características principales que inciden en la identificación de los barrios corresponden no solo a características físicas como las tipologías de los edificios, tipo de construcción, detalles, textura, uso o actividades, etc. También toman relevancia los aspectos culturales y socioeconómicos de las comunidades que componen los barrios para poder identificarlos.

Nodos

Los nodos son puntos o zonas estratégicas que destacan por la confluencia e intensidad de distintos tipos de actividades, estos suelen ubicarse en las intersecciones de calles o en las estaciones de algún modo de transporte como buses, metro o tren, o espacios públicos como plazas o parques. Bajo esta idea, para la investigación es posible identificar como nodos las estaciones ferroviarias. En el caso de la ciudad de Los Andes se considerarán tanto las dos estaciones que funcionaron hasta mediados del siglo XX, para luego dar paso a una única estación que concentró las funciones.

Hitos

Los hitos son elementos que cumplen la función de ser un tipo de punto de referencia, pero en donde el observador no entra en ellos, sino que se perciben como exteriores (Lynch, 2008). Estos pueden corresponder a una gran variedad de elementos tanto naturales, arquitectónicos, publicitarios e incluso pueden ser elementos que se encuentran fuera del entorno urbano, ya que su función principal es guiar a las personas hacia alguna dirección.

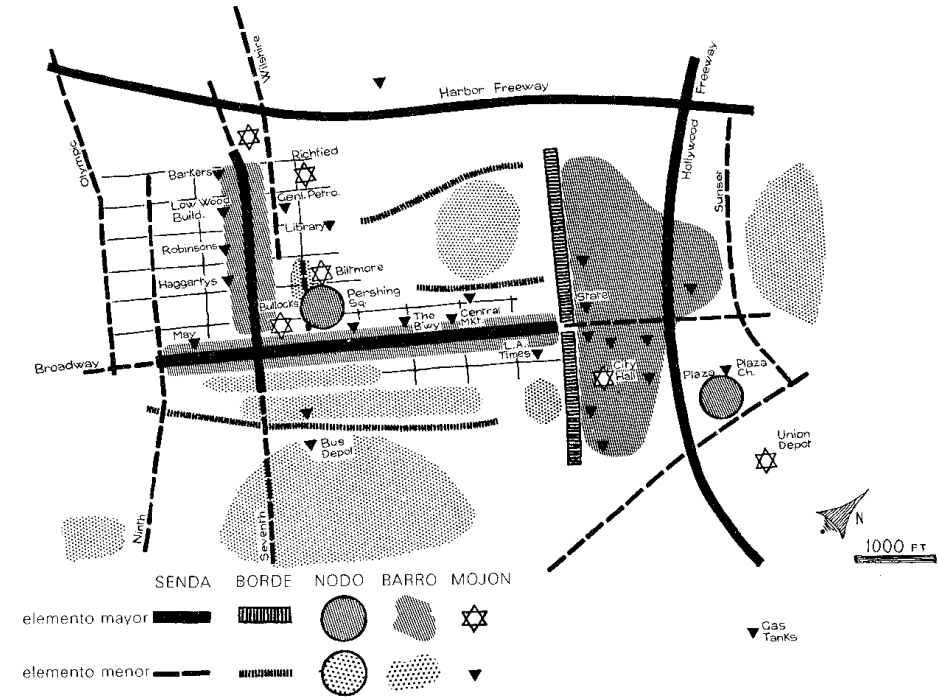


Figura 2: Esquema de la Organización de los Elementos Urbanos de la Ciudad de Los Ángeles, California. Extraído de Lynch (2008) *La imagen de ciudad*.

En base a estas definiciones, y a la revisión bibliográfica sobre los impactos urbanos relacionados al ferrocarril, actualmente es posible reconocer al menos 3 de los 5 elementos que componen la imagen urbana revisados anteriormente, siendo estos barrios, nodos y el borde ferroviario.

Dentro de los barrios que se analizarán, se reconocen dos conjuntos habitacionales destinados principalmente para los trabajadores ferroviarios correspondientes a los barrios “Ejército Libertador” y “González Videla”, surgidos a mediados del siglo XX. En cuanto a los nodos, es posible reconocer las estaciones de Ferrocarriles, ubicados al norte del damero fundacional. Por último, si bien existe sólo un corredor ferroviario, este está compuesto por dos tramos con respecto al origen de sus funciones, estos corresponden al tramo del ramal de Llay Llay-Los Andes ubicado al poniente de la ciudad, mientras que al oriente se encontraba el tramo que fue usado por el ferrocarril Trasandino.

3.1.4 Nuevas miradas a la imagen de la ciudad.

A modo de cierre de esta revisión teórica, en donde se definieron los principales conceptos de esta investigación teniendo como base la “imagen de ciudad” de Lynch, es importante mencionar tanto los alcances y críticas que se generaron de esta obra que se publicó hace más de 60 años. Sin duda en términos conceptuales, esta obra ha sido uno de los mayores aportes al área de estudios urbanos, generando una base para el entendimiento de las ciudades a través del entorno físico desde la percepción de sus habitantes. Sin embargo, este trabajo no ha quedado exento de críticas, la mayoría apuntando a la falta de profundización sobre la cualidad del espacio, como las emociones de los habitantes, sentido de lugar y sentido de ocasión, este último relacionado con la imagen de una ciudad durante eventos o festivales (López, 2018; Hospers, 2010).

Además, otras críticas apuntan a la metodología de su estudio definido por la observación, encuestas, mapas mentales y fotografías, ya que estos se enfocan en solo aspectos visuales estáticos de la ciudad, dejando de lado aspectos como la historia y el significado de los elementos que componen la imagen urbana. Es por ello por lo que investigaciones recientes suelen complementar la metodología clásica de Lynch con otras técnicas para lograr un entendimiento mucho más completo de las percepciones de las personas. De esta forma resulta importante la “necesidad de incorporar en el método original a modo de recreación, aspectos y dimensiones que a nuestro entender complementan los análisis originales y nos permiten aplicar relaciones entre estos con el fin de obtener resultados más cercanos a la realidad” (Figueroa, 2013, pág. 207).

Por otro lado, las definiciones de los elementos urbanos identificados por Lynch plantean aún desafíos conceptuales. En el caso del barrio, es posible identificar una ambigüedad en torno a la definición y delimitación de este concepto, a pesar de transformarse en el centro de las políticas urbanas de las últimas décadas para enfrentar las problemáticas asociadas a la pobreza y desigualdad de las ciudades (Tapia, 2013). Las diversas definiciones que hay del barrio revelan la complejidad que existe detrás de este concepto, abarcando una serie de dimensiones sociales, territoriales, temporales, etc. En el caso de esta investigación el barrio se considerará como áreas residenciales con características físicas relativamente homogéneas que fueron destinadas en gran parte a trabajadores ferroviarios, además se considerarán los límites administrativos de la población puesto que dentro de esos márgenes se mantiene la concentración de una comunidad relacionada con el ferrocarril.

Al igual que el elemento anterior, con respecto a la idea de borde existen autores que han planteado nuevos vínculos con otros conceptos. Entre ellos se encuentran Ignasi de Solà-Morales quien plantea el término “terrain vague” para definir los lugares urbanos ajenos a la ciudad que quedan fuera de las estructuras productivas; Jane Jacobs menciona el calificativo de “vacíos fronterizos” para espacios que forman fronteras y que generan vacíos de usos alrededor de ellos; Claudia Azevedo quien reconoce el concepto de “vacíos urbanos” y lo clasifica en tres categorías conceptuales: urbana, económica y social (Berruete, 2017). Un punto en común de los conceptos mencionados es que los autores hacen referencia a la infraestructura de transporte en la ciudad postindustrial, destacando la infraestructura relacionada al ferrocarril como límites asociados a áreas residuales y en desuso.

3.2 Infraestructura ferroviaria y ciudad.

Como la investigación se enfoca en las transformaciones de los elementos de la imagen urbana que surgieron a partir de la influencia ferroviaria en la ciudad de Los Andes, a continuación se hará una revisión historiográfica y conceptual para tener una mayor noción sobre los cambios y procesos que se produjeron con la incorporación de la infraestructura ferroviaria en la ciudad. Si bien cada urbe es distinta a otra por una serie de factores, la literatura nos indica que existen características similares en el contexto internacional y latinoamericano.

María Alejandra Sauz (2013) en su revisión historiográfica de diferentes autores que analizan la relación entre ferrocarril y ciudad, destaca a Alejandro Grindlay, quien menciona cinco etapas que estructuran los procesos de cambios espaciales entre la ciudad y el ferrocarril a partir del siglo XIX y finales del siglo XX. Estas corresponden a: etapa previa o de demanda del ferrocarril; etapa de implantación y desarrollo; etapa de acercamiento y

crecimiento urbano; etapa de separación y aislamiento, y etapa de integración y absorción de las infraestructuras. Cada una de estas etapas son detalladas de la siguiente manera:

La primera remite al momento en que se desarrollan proyectos y negociaciones público-privadas para incorporar el ferrocarril a las ciudades. Es una etapa de gran expectativa, ya que se asocia al riel con el progreso, pero también se anticipa la supremacía de las compañías privadas sobre el suelo urbano y el territorio. La segunda instancia refiere a cómo estas infraestructuras comienzan a formar parte de un sistema de espacios públicos que las integra, concertando la articulación entre la gran escala internacional y la red urbana local. Posteriormente, sobreviene un período que evidencia una paradoja: la estación ferroviaria fue motor de la expansión urbana, pero llegado ese crecimiento a su frontera común produce el efecto opuesto: el ferrocarril es un obstáculo para la urbanización. En la etapa siguiente se resuelve el aislamiento de la infraestructura, puesto que sus espacios ya no son compatibles con la dinámica urbana; se dispone el cercado o tapiado que refuerza la percepción de que se trata de recintos estancos. Por último, disminuye la intensidad de la explotación ferroviaria y se verifica que es posible la integración urbana de las infraestructuras obsoletas a través de proyectos que las destinan a nuevos usos. (Saus, 2013, págs. 147-148)

El trazado de las vías férreas significó cambios en diferentes áreas de la vida urbana, desde la organización general del espacio, su morfología, estructura económica, movilidad y de vida social. El ferrocarril, en su trazado inicial y en sus conexiones adquirió un rol condicionante de la evolución y de la localización de los usos del suelo, especialmente de los distintos tipos de industrias. Por ende, la aparición del ferrocarril se transformó en un hito importante para el desarrollo urbano y económico de las ciudades.

Como resultado de la industrialización se generó un incremento de población en las ciudades provocando un desarrollo urbano en torno a las vías férreas, situación que puso de manifiesto el “efecto barrera” que pueden producir estas infraestructuras. Este efecto tiene cierta relación con el concepto de borde planteado por Lynch, correspondiendo a la capacidad que posee un objeto o elemento natural para generar fracturas y discontinuidades en el espacio urbano, lo que repercute en la fragmentación de zonas contiguas y en la producción de espacios intersticiales con condiciones de deterioro. El efecto barrera puede variar en cada ciudad de acuerdo con las particularidades del trazado ferroviario y su entorno, pero se presenta en la mayoría de ellas.

Anterior a que las vías ferroviarias generarán un efecto de barrera, Capel señala que existió una condición referida al vivir “más allá de las vías”, correspondiendo a “áreas menos

accesibles y que adquirieron por ello una “vocación” para recibir actividades y usos expulsados de la ciudad o residuales. Sólo cuando fueron construyéndose industrias y viviendas en esos sectores, la vía pasó a ser considerada una barrera en lugar de un límite” (Capel, 2011, pág. 48). Dando cuenta de una falta de urbanización planificada en torno a las vías en muchos casos. Como respuesta a estas problemáticas surgieron una serie de propuestas que buscaban desde el diseño urbano integrar el ferrocarril a las ciudades principalmente a finales del siglo XIX y comienzos del XX, con obras como las de Josef Stübben (1890), la Ciudad Jardín de Howard (1898), en Raymond Unwin (1909), en Eugène Henard (1910) y la ciudad industrial de Tony Garnier (1917). A través de aquellas propuestas de diseño, tanto arquitectos e ingenieros fueron reflexionando acerca de la articulación entre el ferrocarril y la ciudad (Capel, 2011).

Con el paso de los años y debido a la introducción de nuevas tecnologías, la falta de cuidado de las vías y estaciones se ha abierto a la reflexión de nuevas relaciones entre ferrocarril y espacio urbano. Quizá el cambio más relevante que produjo un cambio de paradigma con respecto a la relación ferrocarril-ciudad fue la introducción masiva de automóviles durante el siglo XX, provocando grandes inversiones en la construcción de calles y autopistas por sobre la infraestructura ferroviaria. Capel (2011) señala que las ideas del movimiento moderno, las cuales influyeron bastante en el desarrollo urbano del siglo XX, estaban alineadas con el desarrollo del automóvil manifestando esto en la Carta de Atenas, incluso en uno de sus puntos se considera que la red ferroviaria se había podido convertir en un obstáculo para el desarrollo urbano.

3.2.1 El debate actual, nuevo rol de las infraestructuras ferroviarias.

En la actualidad, “la historia y la cultura muestran que es posible acercar de nuevo la infraestructura ferroviaria y estructura urbana a partir del reconocimiento patrimonial de las estaciones y sus espacios contiguos reconocidos en el proyecto urbano” (Saus, 2013, pág. 156). En la misma línea, Pizzi (2011) reconoce que “la mayor parte de las ciudades latinoamericanas deben su génesis, identidad e imagen-que a su vez conforma un paisaje cultural característico- a la generación de un proceso de industrialización generalmente asociado al ferrocarril y/o a la actividad portuaria” (pág. 63). A raíz de esto, la idea de la relación actual entre el ferrocarril y la ciudad suponen que van más allá de los aspectos económicos y funcionales predominantes durante los siglos XIX y XX, siendo en la actualidad visto como un elemento de valorización cultural para el desarrollo social de las comunidades.

Por otro lado, en el mundo en general a causa de las transformaciones tecnológicas, sociales y ambientales se le ha atribuido a este modo de transporte ciertos atributos y ventajas

que pueden servir de ayuda para alcanzar un desarrollo sostenible, principalmente por su capacidad para reducir los niveles de contaminación y congestión que afectan a las ciudades en la actualidad. Esta idea de una renovación del sistema ferroviario se ve reflejada en el interés de los países desarrollados para invertir en proyectos de trenes de alta velocidad (TAV) durante las últimas décadas, siendo considerado en las políticas de transporte europeas como una oportunidad de crecimiento y aumento de competitividad de las ciudades (Gutiérrez, 2004).

Además, se reconoce una tendencia que busca un diseño integral y una gestión interdisciplinaria bajo la idea de que la infraestructura ya no debe ser considerada solo como la acumulación de elementos aislados de sus contextos, sino que es posible entender que el paisaje, la infraestructura y el transporte son nuevos flujos de vida colectiva. En ese sentido, la infraestructura debiese adquirir un rol protagónico en mejorar la calidad del paisaje y las condiciones de habitabilidad del entorno debido a su impacto económico, social y físico (Katz *et al.*, 2019).

3.3 El Ferrocarril en Chile.

Por último, para completar el marco teórico se revisará brevemente la historia del ferrocarril en el contexto chileno, para identificar hitos y procesos políticos, económicos y sociales que han marcado de manera general la presencia de este modo de transporte en el territorio y las ciudades.

El ferrocarril en Chile comienza su historia 48 años después de que Richard Trevithick patentó la locomotora a vapor, produciendo un avance tecnológico que cambiaría la historia de la humanidad. En 1850 se inició la construcción del ferrocarril de Caldera-Copiapó debido a la actividad minera en Chañarcillo relacionada a la extracción de plata. En aquel contexto el único medio de transporte que permitía el traslado de material era mediante la tracción animal, dificultando una mayor eficiencia productiva. De esta forma, “el 29 de julio de 1851 se probaba la primera locomotora que funcionó en Chile, con un acoplado de tres carros de carga” (Alliende, 1993, pág. 17) .

La experiencia del ferrocarril Caldera-Copiapó hizo que el gobierno se interesara en la construcción de un ferrocarril que uniera Valparaíso y Santiago, por tanto, para llevar a cabo este proyecto se iniciaron las obras en 1852 y finalizaron en 1863. La construcción de esta obra no sólo permitió conectar la capital con el puerto de Valparaíso, sino que también benefició a otras ciudades como Quillota y otras del Valle del Aconcagua con la posterior construcción del ramal Llay-Llay-Los Andes en 1874.

La pauta durante fines del siglo XIX e inicios del siglo XX estuvo marcada por el desarrollo de diferentes proyectos ferroviarios en el país mediante iniciativas privadas y públicas. Además, el proceso industrializador en las ciudades permitió un importante desarrollo social político y económico que sentó las bases de la sociedad moderna (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2010). Durante las primeras décadas y mediados del siglo XX el ferrocarril en Chile se fue consolidando como modo de transporte. Por otro lado, la crisis de 1929 implicó un cambio de dirección hacia un mayor desarrollo industrial y un importante rol del Estado, por lo cual el ferrocarril mantuvo ese rol clave.

A partir de la década de 1950 es posible identificar ciertos factores que iniciaron un proceso de decaimiento del ferrocarril, estos corresponden principalmente a la aparición de nuevos competidores, como buses, camiones y taxis colectivos, además de que el sistema ferroviario no recibió grandes incentivos económicos de parte del Estado (Thomson, 2012). Este decaimiento fue profundizado por el golpe militar de 1973, en donde posteriormente se disminuiría el respaldo financiero otorgado por el Estado hacia la Empresa de Ferrocarriles del Estado (VEGA, 2018). Este revés hacia a la empresa estatal termina alejando las opciones del sistema ferroviario de convertirse en un modo de transporte competitivo operacional y económicamente.

Con la vuelta a la democracia la situación financiera de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) no presentó grandes cambios y el ferrocarril continuaría en declive, lo que provocaría que parte de la infraestructura y edificios entraran en una etapa de deterioro y abandono. Un punto importante para destacar es la creación de una Ley Orgánica Constitucional en 1992 que permitió a EFE tener la facultad para desarrollar contratos, concesiones y formar sociedades con terceros lo que implicó posteriormente que los ramales a Valparaíso, incluyendo el de Los Andes, fueran concesionados a la empresa de transportes FEPASA para ofrecer servicios de transporte de carga. (VEGA, 2018).

Durante los últimos años se ha podido observar ciertas intenciones de ir reactivando el uso del sistema ferroviario, ejemplo de esto son los proyectos de Santiago a Batico y Melipilla. Estos proyectos se encuentran enmarcados dentro del plan “Chile sobre rieles” lanzado el 2019 por el gobierno del presidente Sebastián Piñera, buscando incentivar el desarrollo ferroviario a través de una inversión económica cercana a los 5 mil millones de dólares hasta el 2027. Dentro de los principales objetivos de este plan se encuentra aumentar la cifra de usuarios a 150 millones por año y superar las 21 millones de toneladas por año en el transporte de carga.

3.3.1 El Ferrocarril y desarrollo urbano en la ciudad de Los Andes.

De la mirada general que se obtuvo del ferrocarril y su infraestructura en Chile, en este punto se revisarán las particularidades en la ciudad de Los Andes, generando una perspectiva de la importancia histórica del ferrocarril en el desarrollo de la ciudad.

Anterior a la presencia del ferrocarril, la ciudad de Los Andes era una pequeña villa que había sido fundada en 1791 por el gobernador Ambrosio O'Higgins bajo el nombre de "Santa Rosa de Los Andes". En este asentamiento se ofrecían servicios y provisiones a los viajeros que cruzaban la cordillera, incluyendo entre estos a las tropas patriotas durante la época de la Independencia de Chile. Posteriormente, a mediados del siglo XX a causa del crecimiento de la población y el desarrollo económico derivado principalmente de la actividad agrícola, la villa adquirió por parte de las autoridades el título de ciudad en julio de 1865.

Entre los años de su fundación en 1791 hasta 1910 la estructura urbana de Los Andes no tuvo extensiones formales, de esta manera el damero regular compuesto por un total de 49 manzanas de similares dimensiones (ver fig. 3) mantuvo la concentración de las principales funciones de servicios y provisión de bienes para los habitantes de la ciudad y de zonas rurales de los alrededores (Lazo & Ahumada, 2015). A partir de 1910, mismo año de la inauguración del ferrocarril trasandino, la ciudad se extiende formalmente hacia el sur en lo que se transformaría en el barrio Centenario, dando inicio al crecimiento de la forma urbana de la ciudad de Los Andes (ver fig. 5).

La relación entre el ferrocarril y la ciudad de Los Andes tuvo sus inicios en la década de 1870, cuando el gobierno ordenó la construcción de un ferrocarril que uniera Las Vegas con San Felipe para facilitar el transporte de productos agrícolas desde el Valle del Aconcagua hacia Valparaíso. Este hecho que se concretó en 1871 permitió que más tarde, el trazado se extendiera 15 kilómetros hasta llegar a Los Andes en 1874 (Burgos, 2013).

A través del ramal la ciudad de Los Andes obtuvo una mejor conectividad con Valparaíso y Santiago, viéndose reflejado principalmente en el aumento de la capacidad de exportación de productos agrícolas. La estación del ramal se ubicó al norponiente del damero fundacional de la ciudad (ver fig. 4), fue construida en adobe y presentaba corredores con pilares de madera, pero producto al incremento de tráfico de carga y pasajeros fue demolida en la década de 1940 (Tapia, 2021). Casi de manera paralela al desarrollo del ramal, en 1872 los hermanos Juan y Mateo Clark, quienes acababan de ejecutar la primera línea telegráfica interoceánica que comenzaba en Los Andes, le presentaron al gobierno la idea de desarrollar un ferrocarril que cruzara la cordillera desde Los Andes hasta Mendoza, buscando de esta forma conectar los puertos de Valparaíso y Buenos Aires (Seisdedos, 2009).

La propuesta que se llevaría a cabo en un principio con capitales privados fue aprobada por el gobierno chileno en 1874, sin embargo, las construcciones no iniciaron hasta 1889. Dos años después del inicio de las construcciones se completó el primer tramo que conectó a Los Andes con el sector de Río Blanco. Dentro del desarrollo de la obra se manifestaron una serie de problemas económicos debido al gran costo de los trabajos. Al respecto Thompson (2005) señala "En el fondo, las dificultades de financiamiento obedecieron a que el proyecto no era comercialmente viable" (pág. 43).

A pesar de los inconvenientes económicos durante el desarrollo de las obras por no considerarse como un proyecto atractivo para los inversores se siguió desarrollando gracias a las gestiones de los hermanos Clark. Las obras en suelo chileno fueron avanzando a una rapidez inferior que las de Argentina, las cuales llegaron a la estación frontera de Las Cuevas en 1903 (Seisdedos, 2009). Finalmente, las obras finalizaron en 1910 dando paso a que el 5 de abril de ese año se produjera el primer cruce de un ferrocarril entre Chile y Argentina (ver fig. 6).

Con la inauguración de los servicios del ferrocarril Trasandino, a pesar de las adversidades del financiamiento y las dificultades que significaba llevar a cabo una obra a través de la cordillera, tampoco se logró mejorar las expectativas económicas en torno al ferrocarril, con relación a esto Thompson (2011) señaló:

Los altos costos de explotación, y los reducidos volúmenes de tráfico, generaron una situación económica compleja, y al parecer contribuyeron a una administración austera, en que posiblemente no se prestó suficiente atención a materias relacionadas con la seguridad y, a lo menos en Chile, en los primeros años se produjeron numerosos accidentes, pocos de los cuales llegaron a conocimiento público (pág. 47).

En 1934 los servicios internacionales del ferrocarril Trasandino se suspendieron por alrededor de una década, debido al mal estado de las vías a causa de un aluvión en Argentina. Durante ese lapso la administración de la sección chilena fue adquirida por la Empresa de Ferrocarriles del Estado, situación similar ocurrió con la parte argentina (Seisdedos, 2009). Después de esto se produjo un mejoramiento de la infraestructura incluyendo la construcción de la estación de Los Andes en 1954 y la introducción de locomotoras diésel en 1964. Por otro lado, durante la década del 70 se produjo la creación de la división andina de CODELCO, debido a esto las vías férreas vieron el paso de un ferrocarril que comenzó a transportar carga de material minero a través del empalme en el sector de Río Blanco.

A mediados de los años 1950, la población de la ciudad de Los Andes ya era de aproximadamente 20.000 personas y la demanda de vivienda aumentaba, especialmente por los

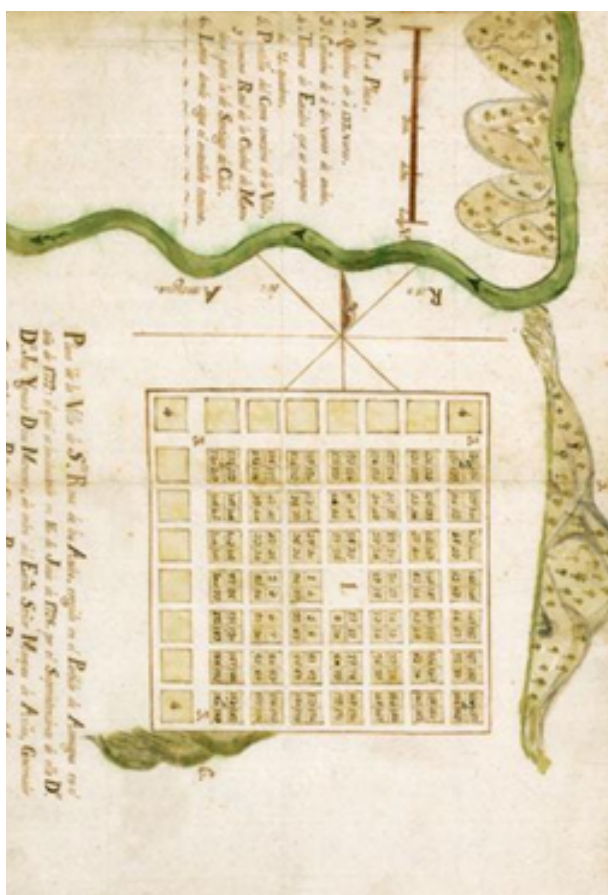


Figura 3: Plano de la Villa de Santa Rosa de Los Andes, 1798. Fuente: Memoria chilena. Biblioteca Nacional de Chile.



Figura 4: Plano de la ciudad de Los Andes en 1885. Se observa la infraestructura ferroviaria al norte del damero fundacional. Fuente: Memoria chilena. Biblioteca Nacional de Chile.

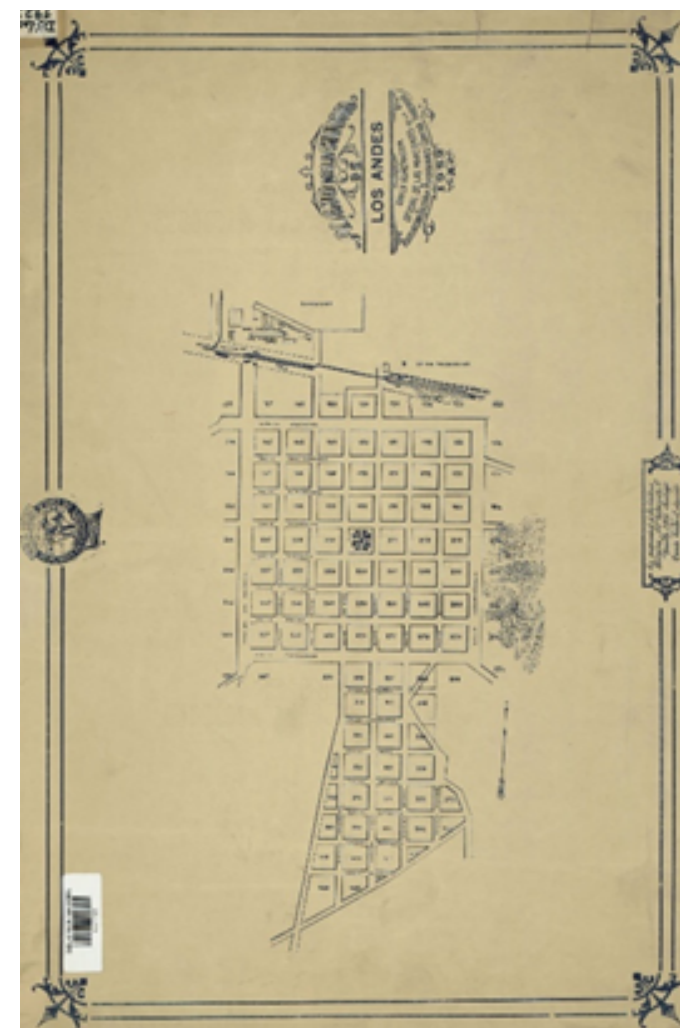


Figura 5: Plano de la ciudad de Los Andes en 1922. Se reconoce la primera extensión del trazado urbano. Fuente: Memoria chilena. Biblioteca Nacional de Chile.

trabajadores del sector ferroviario y agroindustrial, además de los empleados públicos (Cortéz, 2012). Esto se vio reflejado en el surgimiento de varios conjuntos habitacionales, en los que destacan los barrios “Ejército Libertador” (1949) y “González Videla” (1950), también conocida como “Ferroviaria”, que serán analizados particularmente más adelante por su relación con el ferrocarril. Por otro lado, el crecimiento informal, impulsado por la necesidad de vivienda de los sectores populares, se desarrolló fuera del límite urbano delimitado por las vías férreas al norte de la ciudad. Es así como durante la década de 1960 surgieron campamentos entre el trazado ferroviario y el río Aconcagua, llegando a ser habitados por cerca del 10% de la población urbana de la ciudad (Cortéz, 2012).

A finales de 1970 el ferrocarril enfrentó su proceso de decaimiento, primero por la suspensión de servicio de pasajeros internacionales de manera definitiva en 1979, marcando un “cambio definitivo del transporte a través de los Andes, desde un paradigma ferroviario a

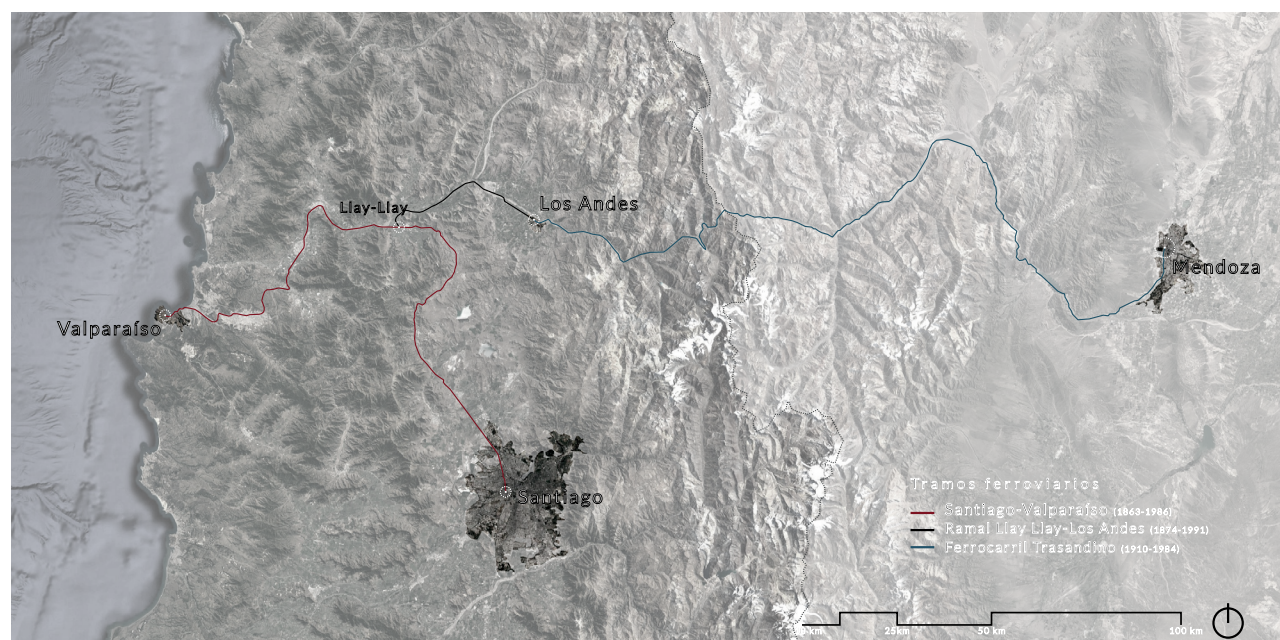


Figura 6: Red ferroviaria de Los Andes con otras ciudades.
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth y de datos del Gran Mapa ferroviario de Chile de la página: www.amigosdeltren.cl

uno automovilístico” (Seisdedos, 2009, pág. 54). Posteriormente, en 1984 a causa de un alud que afectó a las vías se suspendió el transporte de cargas del ferrocarril Trasandino, iniciando un proceso de abandono de la infraestructura ubicada en la cordillera. La historia del ramal que llegaba a Los Andes no fue distinta y en 1991 se anunció que los servicios ferroviarios dejarían de estar en servicio pese al rechazo manifestado por la comunidad andina (Tapia, 2021).

En la actualidad el ferrocarril perdió la influencia que tuvo en el pasado pese a que aún se utiliza para el transporte de material proveniente de la actividad minera. Como se pudo observar, el ferrocarril Trasandino acumula mayor cantidad de análisis e información puesto que fue una obra considerada como una “hazaña” de la ingeniería al cruzar la cordillera, además trajo consigo nuevas dinámicas sociales al conectar dos países. Como el análisis de la investigación se centra en el área urbana de Los Andes esta revisión ayudará a entender de mejor forma los procesos de transformación de los elementos urbanos que se verán más adelante.

4 Desarrollo de la investigación

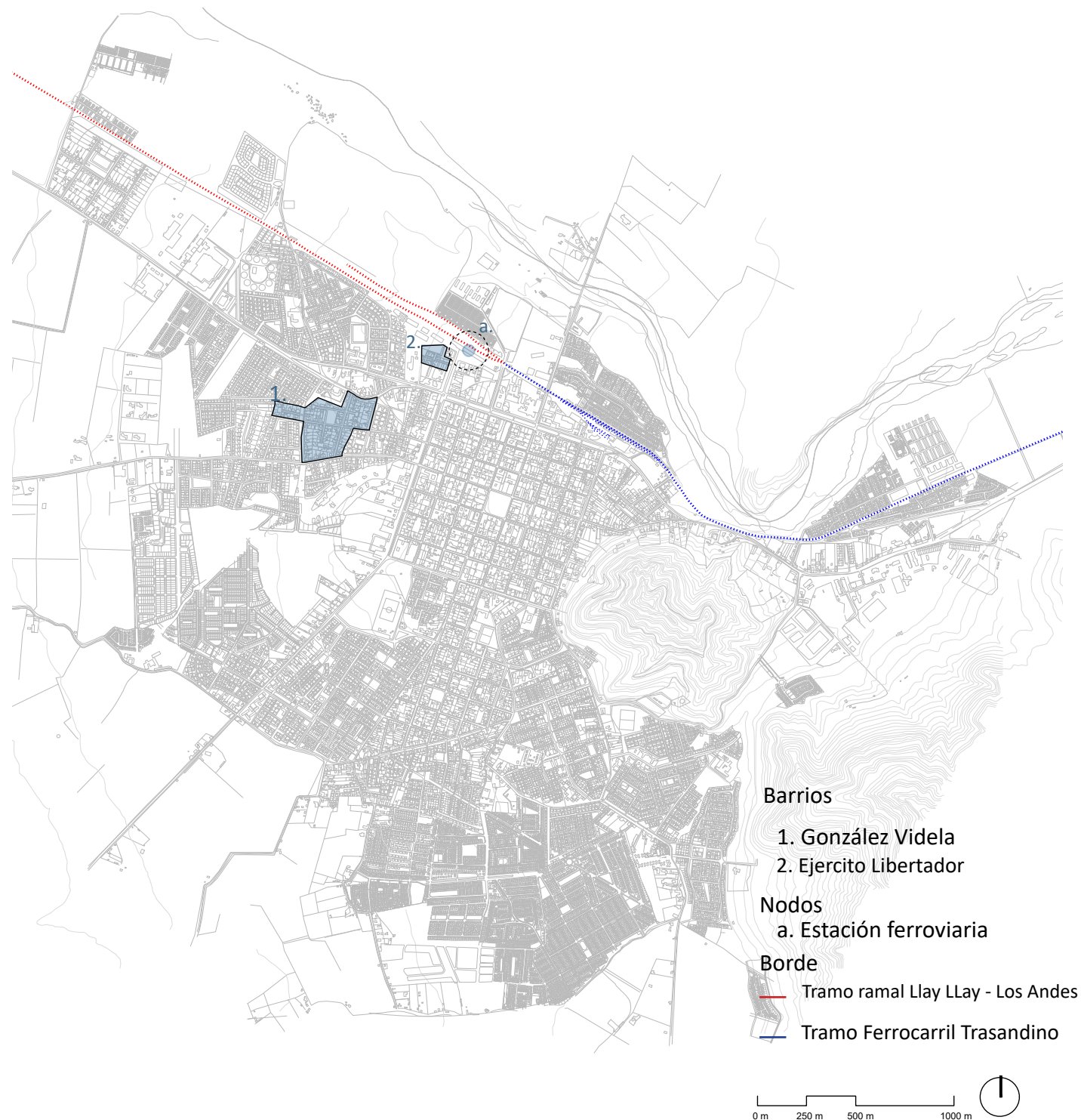


Figura 7: Plano de la ciudad de Los Andes con la ubicación de los casos de estudio.

Fuente: Elaboración propia a partir del plano de la ciudad de Los Andes obtenido de: <http://www.losandes.cl/plano-de-la-ciudad/>

4. Análisis histórico de los elementos de la imagen urbana

En esta etapa se realizará un análisis formal y espacial de los elementos que componen la imagen urbana de Los Andes y que se relacionan con la presencia del ferrocarril. Para ello, en esta etapa se recopila información desde el año en que surgieron los elementos hasta cuando el ferrocarril deja de prestar operaciones durante inicios de 1990, y donde comienza un nuevo paradigma urbano respecto a la influencia de este modo de transporte. En relación con lo anterior, en el caso del borde ferroviario y los nodos correspondientes a las estaciones se realizará un análisis de estos elementos a partir de 1874 y 1910, año en que se inaugura el ramal Llay Llay-Los Andes y el ferrocarril Trasandino. En el caso de los dos barrios, su análisis comienza desde el surgimiento de estos, durante los primeros años de la década de 1950, cuando la fuerza laboral ferroviaria era una base importante de la población urbana que se vería manifestada en la ciudad a través de la demanda de viviendas.

4.1 Barrios

4.1.1 Barrio Ejército Libertador

El barrio “Ejército Libertador” fue conformado en 1949 en las cercanías de la estación de ferrocarriles, ubicado en un terreno que anteriormente correspondía a un predio agrícola. Si bien las viviendas estaban a disposición de las personas que pudieran costearlas a través de créditos, gran parte de las viviendas fue adquirida por empleados del rubro ferroviario (Cortéz, 2012). Además de trabajadores ferroviarios, también algunas viviendas fueron adquiridas por militares, gendarmes y carabineros.

El barrio estaba compuesto originalmente por un total de ochenta viviendas de tres tipologías (ver fig. 7). Las viviendas diseñadas eran de uno y dos pisos de fachada continua, además de blocks de tres pisos con departamentos de dos y tres dormitorios. El pasaje se organizaba con solo una calle principal llamada Lestenia Carmona, que solamente tenía salida hacia la Av. Carlos Díaz que acostumbraba a tener bastante actividad, debido a que era la calle de acceso a la estación ferroviaria.

Con respecto al estado inicial del barrio, destaca la capacidad de construcción de la plaza por parte de los propios habitantes, esto se ve reflejado en lo señalado por Tapia (2021):

Este importante grupo habitacional se entregó totalmente urbanizado, con un terreno al fondo destinado a la plazuela del sector, que fue construida por los vecinos y vecinas (...) se diseñaron los jardines, se plantaron flores y se construyeron los bancos y una fuente (...). (pág. 276)

Como en los primeros años el barrio se encontraba muy cercano a las instalaciones de la estación de ferrocarriles del Estado, su entorno inmediato se caracterizaba por la presencia de corrales al norte, que recibían el ganado proveniente de Argentina y que esperaban ser enviados a Santiago u otras ciudades. Por el poniente el barrio colindaba con la metalúrgica Aconcagua, una de las tantas industrias que había en la ciudad. Al poniente la activa Av. Carlos Díaz y al sur se ubicaba la cárcel, la cual hasta el día de hoy se mantiene en la misma ubicación.

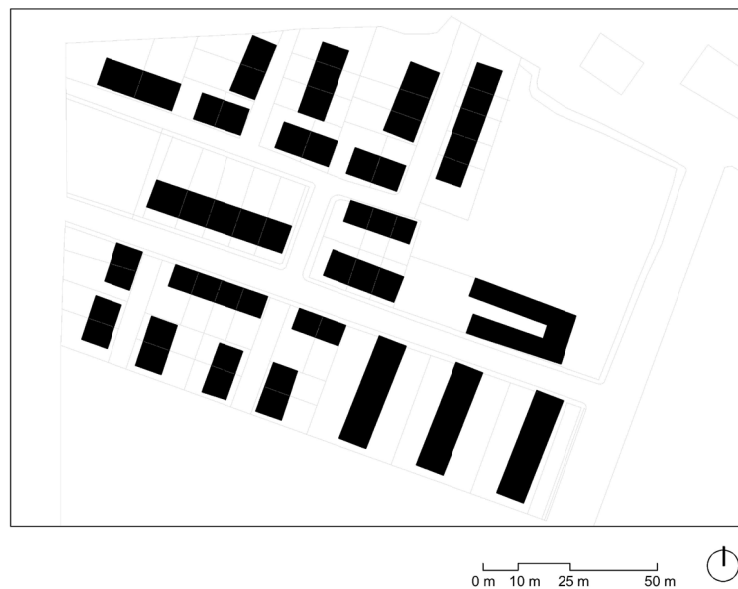


Figura 8: Planta del barrio "Ejército Libertador" de sus construcciones originales.
Fuente: Elaboración propia.

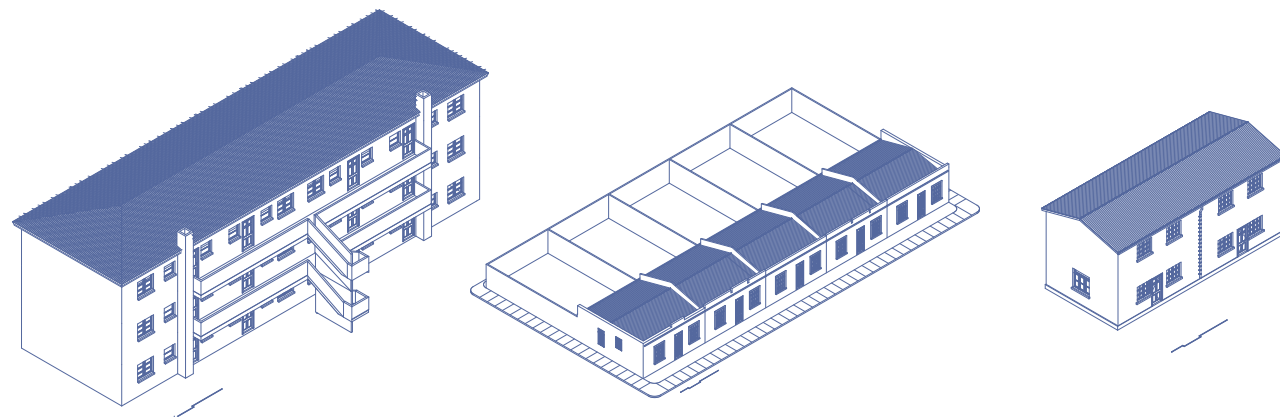


Figura 7: Axonométricas de las tipologías de viviendas en el barrio "Ejército Libertador".
Fuente: Elaboración propia.

4.1.2 Barrio González Videla

El conjunto construido en 1950 originalmente estaba compuesto por 114 viviendas de un piso y con un sistema de agrupamiento que combinaba vivienda aislada y pareada (ver fig. 8). Una de las características que se destacan son las dimensiones de los terrenos de las viviendas, siendo de las más grandes en comparación a otros barrios construidos en aquel entonces.

Dentro de los requisitos para postular y ser beneficiario de una vivienda era necesario ser trabajador de ferrocarriles, es por esto por lo que también se le conoce como población "ferroviaria". Respecto a la conformación de este barrio Tapia (2021) señala:

Su construcción se gestó gracias a la iniciativa de un grupo de trabajadores de ferrocarriles, quienes -luego de agruparse y organizarse en un comité habitacional- compraron los terrenos de la quinta Las Rosas, de propiedad del agricultor Jaime Quera. Luego, a través de múltiples gestiones lograron que la Caja de Previsión de Ferrocarriles del Estado financiara su construcción. Por esos años la empresa de los FF.CC del Estado y ferrocarril Trasandino eran muy importantes, sus trabajadores tenían un envidiable estatus laboral. (pág. 280)

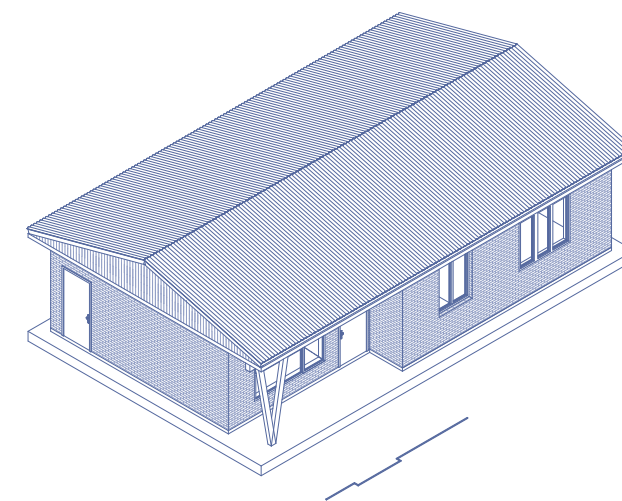


Figura 8: Axonométrica tipología de vivienda del barrio "González Videla".
Fuente: Elaboración propia.



Figura 9: Plano del barrio ferroviario "González Videla"
Fuente: Archivo de Carlos Carroza recuperado en 2021.

Además de viviendas, el barrio contó entre su equipamiento con una escuela que fue construida en 1966 en un terreno donado por los trabajadores ferroviarios, y una plaza que fue diseñada por Eduardo Bobenrieth, quien desempeñó funciones como ingeniero del ferrocarril Trasandino. De igual modo, en forma de homenaje el nombre de algunas calles se asocia a trabajadores ferroviarios que fallecieron en un accidente producto de una avalancha en 1936.

En cuanto a los límites del barrio, durante sus primeros años fueron la calle Esmeralda al sur y al poniente el conjunto "Las Palmas", conformado por viviendas de características similares en cuanto metros cuadrados, altura y tipo de agrupamiento. Con los años se irían urbanizando sus alrededores con los sectores residenciales que se pueden ver hoy en día hacia el norte y poniente del barrio.

4.1.3 Nodos

Considerando como nodos a las estaciones ferroviarias tal como lo plantea Lynch, en el caso de la ciudad de Los Andes los nodos sufrieron transformaciones importantes, incluso antes del decaimiento del sistema ferroviario entre las décadas de 1980 y 1990. Con la inauguración del ferrocarril Trasandino en 1910 y junto a la estación del ramal que se encontraba en funcionamiento desde 1874 (ver fig. 10), la ciudad tuvo dos estaciones ferroviarias separadas por escasos metros (ver fig. 12). Además, es importante considerar que la estación del ferrocarril Trasandino contaba con una Maestranza, lugar de trabajo de cientos de empleados ferroviarios.

Como se mencionó en el capítulo 3.3.1 del Ferrocarril y desarrollo urbano de Los Andes, la estación de ferrocarriles del Estado correspondiente al ramal L Lay-L Lay-Los Andes (ver fig. 11), fue demolida a fines de la década de 1940 para iniciar un proceso de renovación. Durante su funcionamiento, el historiador Tapia (2021) describe la actividad entorno a la estación de ferrocarriles del Estado de la siguiente manera:



Figura 10: Estación del ferrocarril del Estado en la ciudad de Los Andes en sus primeros años de funcionamiento.
Fuente: Burgos (2013), Ferrocarril de Valparaíso a Santiago y Ramal a Los Andes.



Figura 11: Fotografía de la ex estación del ferrocarril Transandino.
Fuente : Archivo Rene León recuperada en 2021.

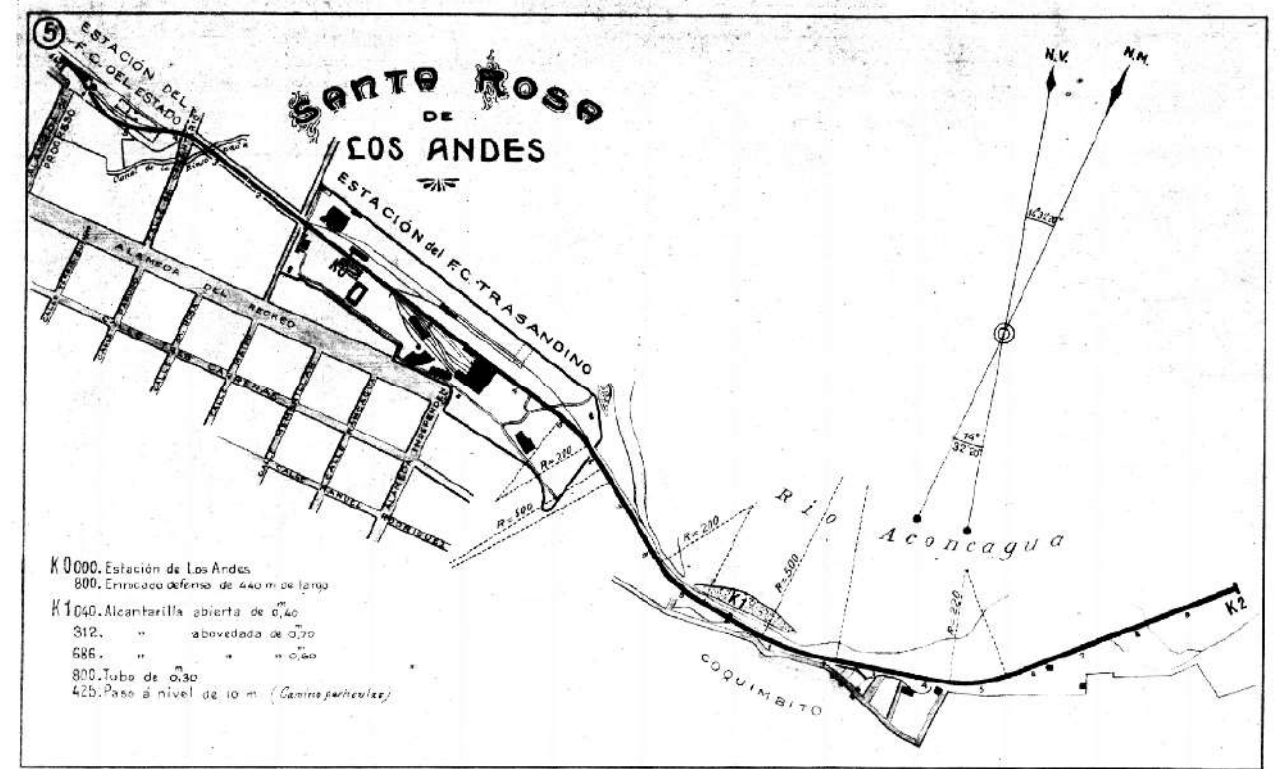


Figura 12: Plano de las estaciones ferroviarias de los Andes que operaban a principios del siglo XX.
Fuente: Seisdedos, S. (2009). "El ferrocarril transandino".

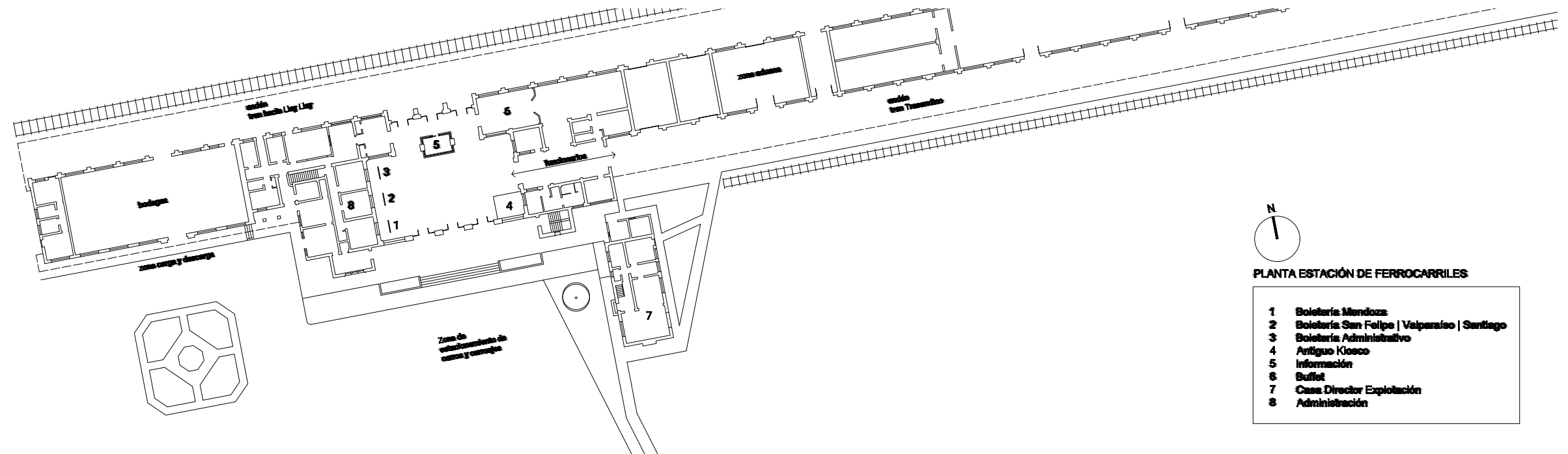


Figura 13: Plano de la estación Ferroviaria Construida en 1954.
Fuente: Recuperada de la corporación ProAconcagua (2021).

El entorno de la Estación del Estado era todo un panorama continuo a la casa de máquinas, que era el lugar donde se les hacía mantención a las locomotoras, existían profundos pozos donde se almacenaba el carbón que utilizaban las máquinas a vapor (...) Muy pintoresco y llamativo resultaba ver en los patios de la estación cómo las locomotoras eran abastecidas de agua mediante un pozo provisto de una alta estructura con gruesas cañerías (...). (pág. 70)

La decisión de construir una nueva estación se llevaría a cabo principalmente por el incremento de carga y pasajeros, dando paso a la construcción de la actual Estación Ferroviaria. De esta forma, la nueva Estación Ferroviaria de Los Andes fue inaugurada en 1954 y diseñada por el arquitecto Luis Herreros, a quien se le atribuyen obras como la estación “Puerto de Valparaíso” y la “ex estación de Ferrocarriles de Concepción” (Cortéz, 2012). La nueva estación permitió albergar el tráfico nacional e internacional producto de la consideración de dos andenes (Tapia, 2021). Por otro lado, la estación del ferrocarril trasandino sería demolida en la década de 1990.

4.1.4 Borde

El primer tramo del borde ferroviario que actualmente se encuentra en la ciudad inició sus operaciones en 1874, con el ferrocarril del Estado que conectó Llay-Llay con Los Andes. De esta manera se activó el transporte ferroviario y otras actividades asociadas a él en el norponiente de la ciudad, en base a la exportación de productos agrícolas al puerto de Valparaíso, para luego ser distribuido hacia otras ciudades.

La activación ferroviaria al norte del damero fundacional de la ciudad se vería fortalecida con la extensión del borde ferroviario en 1910, a causa del inicio de los servicios correspondientes al tramo del ferrocarril Trasandino. De esta forma el trazado ferroviario se conformaría como un borde que cruzaba la ciudad de oriente a poniente de manera tangencial a esta, pasando por el costado del río Aconcagua y del antiguo camino que llegaba hasta Mendoza (ver fig. 14).

La condición de borde durante los primeros años de funcionamiento del ferrocarril se caracterizaría por definir los límites entre lo urbano y lo rural. En cuanto a las actividades que se realizaban en torno a este borde se encuentran principalmente las asociadas al ferrocarril, la presencia de patios ferroviarios, bodegas y corrales destinados al ganado de vacuno que llegaba desde Argentina.

En otro sector de los patios, se encontraban los corrales para el ganado vacuno que se transportaba por ferrocarril y, junto a ellos, el brete, pasadizo angosto que unía los corra-

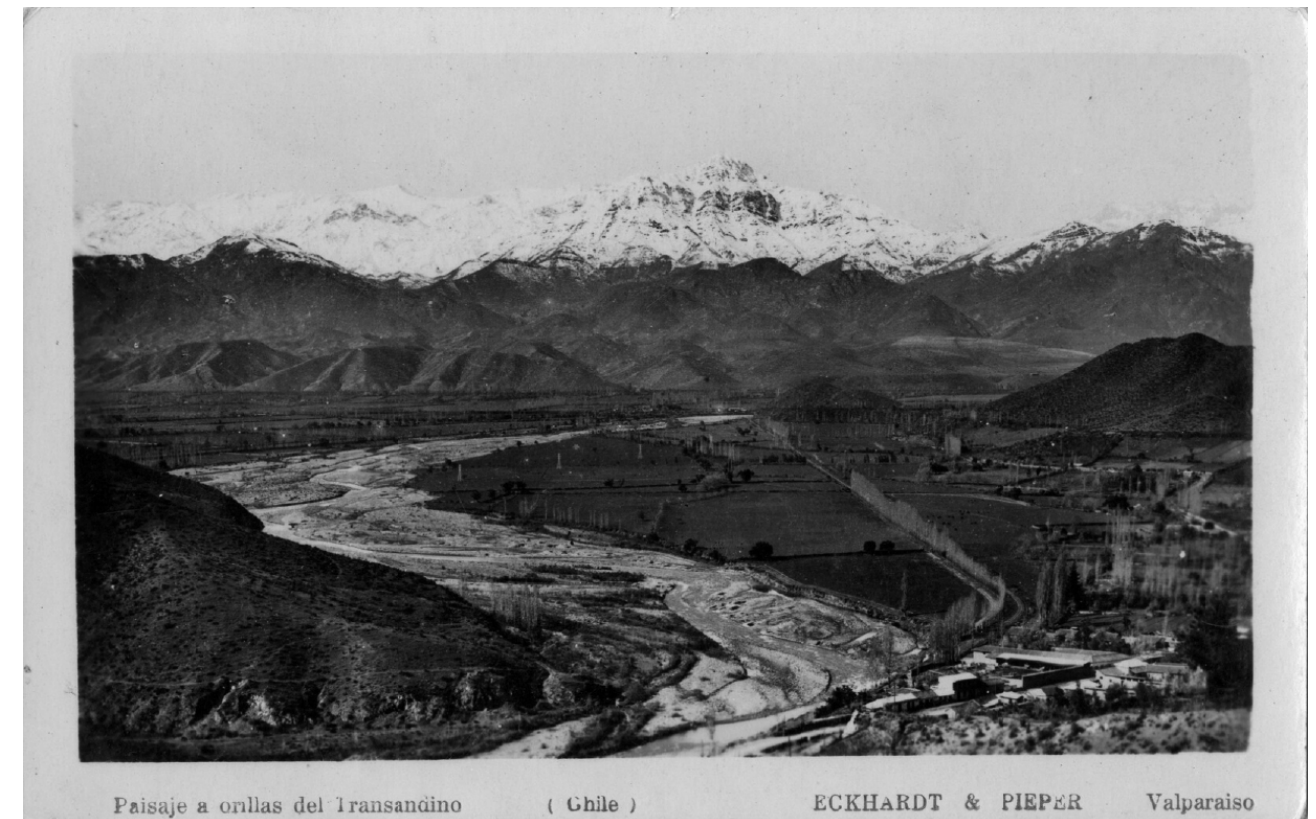


Figura 14: Fotografía hacia el poniente de la ciudad de Los Andes, se aprecia el río Aconcagua y el borde del ferrocarril Trasandino. Fuente: Archivo René León recuperada en 2021.

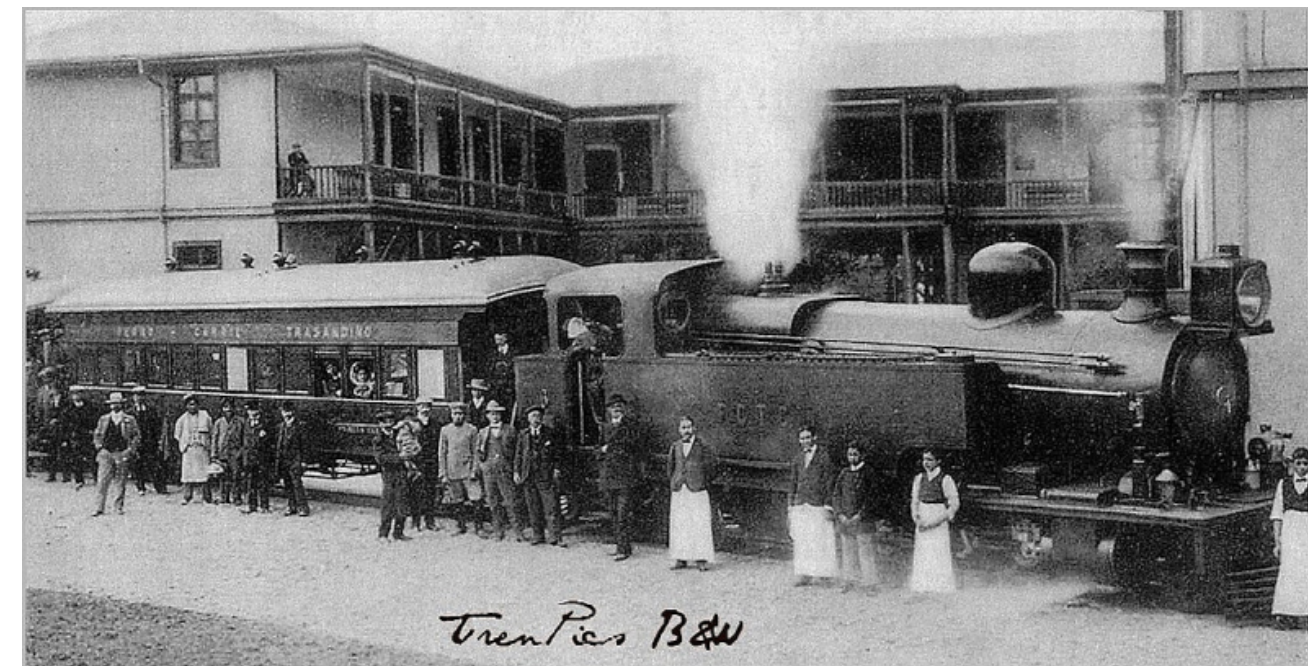
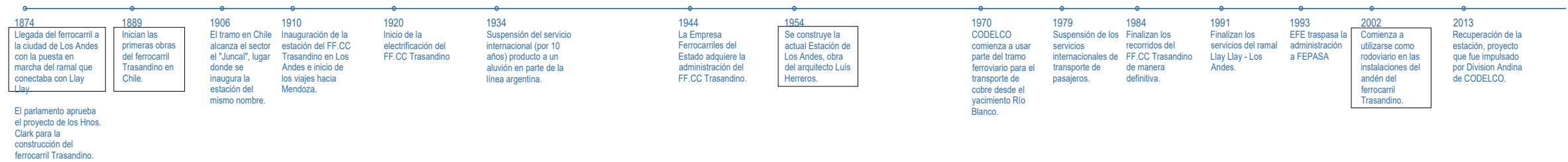
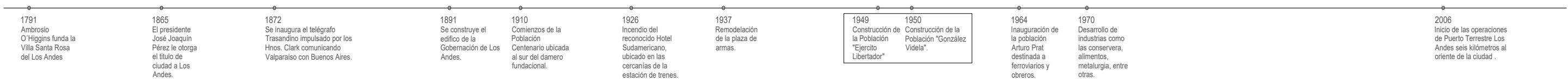


Figura 15: Fotografía del Hotel Sudamericano que se ubicaba en las cercanías de la estación de ferrocarriles del Estado, fue destruido por un incendio a finales del siglo XX. Fuente: Archivo René León recuperada en 2021.

Hitos de la infraestructura ferroviaria en la ciudad de Los Andes



Hitos Urbanos de la ciudad de Los Andes



Hitos Historicos en Chile relacionados al ferrocarril.



Figura 16: Línea de tiempo con los hitos del ferrocarril en Chile y Los Andes, además los hitos urbanos de Los Andes.

Fuente: Elaboración propia.

les con los carros por donde se cargaban los vagones con el ganado. (Tapia, 2021, pág. 71)

Estas actividades en torno a la infraestructura ferroviaria se mantendrían hasta mediados del siglo XX, ya que a partir de ahí es posible identificar nuevos usos en las cercanías del borde ferroviario producto de un proceso de urbanización, que trató principalmente de dar respuesta a la demanda de viviendas de la población. Durante estos años surgen la población Chile-España (1969) para obreros de la Sociedad Fabril de Los Andes (SILA) y la población Ambrosio O'Higgins (1965) destinada a personas erradicadas de los campamentos ubicados al norte de las vías férreas.

Con el paso del tiempo se siguieron desarrollando conjuntos habitacionales al sur del borde ferroviario. Sin embargo, durante los primeros años de la década de los noventa, la trama urbana comenzó a desarrollarse fuera del límite establecido por la infraestructura ferroviaria, esto se ve reflejado en la construcción de la población Bellavista (1991-1992) caracterizada por ser un conjunto de viviendas sociales ubicadas al oriente de la ciudad y alejadas de servicios (Cortéz, 2012). Producto a que durante estos años gran parte de los servicios de transporte del ferrocarril fueron paralizados, parte de los terrenos ferroviarios fueron vendidos para el desarrollo de proyectos inmobiliarios. Ejemplo de esto fue la venta de los terrenos donde existió un estadio para actividades deportivas de los trabajadores en 1994, para el desarrollo de nuevas viviendas (Tapia, 2021).

El borde ferroviario con el fin de los servicios de transporte tanto del ferrocarril del Estado y Trasandino, se utilizó únicamente para el traslado de material ferroviario desde la mina de CODELCO división Andina. De esta forma el corredor ferroviario perdería la condición dual de borde y senda según lo planteado por Lynch, transformándose principalmente en un borde delimitador de áreas urbanas.

5 Análisis físico-espacial de los elementos de la imagen urbana.

El siguiente análisis se enfoca en las transformaciones de los elementos desde el decaimiento del sistema ferroviario entre 1980 y 1990 hasta la actualidad. Para ello se analizaron imágenes satelitales de Google Earth del año 2021 y año 2002, ya que el programa no cuenta con imágenes de buena calidad de años anteriores. Sin embargo, como se ha mencionado desde el principio, las transformaciones urbanas se pueden reconocer a través de lapsos importantes de tiempo. Esto fue complementado con visitas a terreno realizadas entre el 16 y 28 de noviembre del presente año, donde se realizaron observaciones y se tomaron fotografías con un dispositivo móvil y una cámara Go Pro-7.

5.1 Barrios

5.1.1 Barrio Ejército Libertador

En la actualidad es posible identificar que el barrio "Ejército Libertador" se ha mantenido en cuanto a sus principales aspectos formales y visuales de las viviendas y el espacio público. Las principales modificaciones en viviendas corresponden a ampliaciones, pero estas no alteran sus fachadas. Relacionado con esto, las casas y departamentos se encuentran pintados con diferentes colores, lo que le da un aspecto distintivo al barrio.

Si bien en aspectos formales las transformaciones no son de gran consideración, las transformaciones en su entorno urbano sí han incidido en el barrio. Durante el año 2010, se inauguró un recinto dedicado al gran comercio al poniente del barrio, en reemplazo de la metalúrgica Aconcagua. Esto produjo cambios en la estructura del barrio, ya que su calle principal serviría de acceso al recinto comercial, aumentando los flujos de la calle principal del barrio conocida como Lastenia Carmona, la cual antes era frecuentada la mayoría del tiempo por residentes.

Por otro lado, al norte del barrio, en terrenos que fueron usados como patios ferroviarios, se construyeron entre los años 2013 y 2014, departamentos de 5 pisos de altura, aumentando la densidad del sector. Con las transformaciones en el entorno los límites del barrio se han mantenido, pero han sufrido redefiniciones por los nuevos usos.

En cuanto a la identidad de la población que habita actualmente el barrio, corresponde en mayor parte a los primeros dueños o a la descendencia de estos, esto significa que la mayor parte de la población corresponde a personas adultas y adultas mayores.





Figuras 17, 18, 19, 20, 21 y 22: Fotografías actuales del barrio "Ejército Libertador"
Fuente: Elaboración propia.



Figura 23: Imagen satelital de barrio "Ejército Libertador" en 2002.
Fuente: Imagen recuperada de Google Earth (2021).



Figura 24: Imagen satelital de barrio "Ejército Libertador" en 2021.
Fuente: Imagen recuperada de Google Earth (2021).

5.1.2 Barrio González Videla.

Aspectos formales, en comparación al barrio Ejército Libertador si bien el espacio público no ha tenido tantos cambios, si es posible percibir las transformaciones de la imagen del barrio a través de las modificaciones en las viviendas y nuevos usos. Pese a esto aún es posible identificar algunas viviendas que mantienen los aspectos formales de las viviendas originales (ver fig. 27,28 y 29).

El sector por su ubicación y cantidad de metros cuadrados de los terrenos se presenta como una oportunidad de generar nuevos usos, esto se ve reflejado en la presencia de un total de 5 recintos educativos incluyendo jardines infantiles y colegios, y el desarrollo de comercio a baja escala.

En cuanto al entorno, este no ha vivido grandes transformaciones puesto que ya estaba consolidado en gran parte durante los años del funcionamiento del ferrocarril y los primeros años sin operar. El barrio González Videla colinda con otros sectores residenciales, que poseen características arquitectónicas similares como la altura, sistema de agrupamiento y cantidad de metros cuadrados, además de las características del nivel de ingresos socioeconómicos de los habitantes.

Con respecto a la identidad del barrio, pese a que la fuerte predominancia de trabajadores ferroviarios ha ido desapareciendo y han llegado nuevos habitantes, aún se sigue manteniendo parte de la vida de barrio en los espacios más significativos. La plaza del barrio es uno de ellos, la cual se ha mantenido en gran estado con parte de su mobiliario y vegetación original, permitiendo cumplir un importante rol nodal a escala barrial.





Figuras 25, 26, 27, 28, 29 y 30: Fotografías actuales del barrio “González Videla”
Fuente: Elaboración propia.

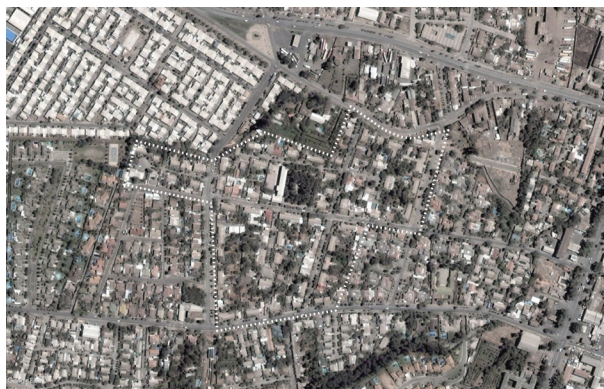


Figura 31: Imagen satelital de barrio “González Videla” en 2002.
Fuente: Imagen recuperada de Google Earth (2021).

Figura 32: Imagen satelital de barrio “González Videla” en 2021.
Fuente: Imagen recuperada de Google Earth (2021).

5.1.3 Nodo

Si bien los nodos ferroviarios ya habían evidenciado importantes transformaciones durante el periodo en donde el ferrocarril era un elemento importante dentro de la actividad urbana de Los Andes, pasando de la presencia de dos nodos a uno, posteriormente es posible identificar nuevas adaptaciones de uso en la estación ferroviaria construida en 1954. Luego de la paralización de las funciones ferroviarias en la década de 1990, parte de la estación se comenzó a utilizar como terminal rodoviario desde el año 2002, uso que se mantiene hasta el día de hoy. Para ello, las vías que corresponden al ferrocarril Trasandino fueron removidas para dar cabida a la llegada de buses.

Sin embargo, parte del edificio no fue utilizado, lo que provocó que se mantuviera en abandono y deterioro hasta recién el año 2013 (ver fig. 33), en donde producto del aporte de CODELCO la estación de ferrocarriles fue recuperada para el desarrollo de actividades culturales y como punto de difusión de la historia ferroviaria. Este nuevo rol del edificio de se ve proyectado hacia el sur, puesto que el andén norte correspondiente al andén del ferrocarril del Estado no tiene ningún uso definido.

En cuanto al entorno inmediato de la estación, al norte de la estación se destinaban para el uso aduanero hasta fines de la década del 2000, lo que trajo consigo una gran actividad portuaria relacionada con camiones de carga como consecuencia de la introducción de



Figura 33: Imagen de la ex estación Ferroviaria, recinto utilizado actualmente para actividades culturales y sede de la corporación Pro Aconcagua.
Fuente: Elaboración propia.



Figura 34: Imagen de la ex estación Ferroviaria desde andenes ubicados al norte.
Fuente: Elaboración propia.



Figura 35: Imagen satelital del año 2002 de la ex estación de ferrocarriles (círculo de la izquierda). En el círculo de la derecha se ubicaba la estación del ferrocarril Trasadino.
Fuente: Imagen recuperada de Google Earth (2021).



Figura 36: Imagen satelital del año 2021 de la ex estación de ferrocarriles (círculo de la izquierda). En el círculo de la derecha se ubicaba la estación del ferrocarril Trasadino.
Fuente: Imagen recuperada de Google Earth (2021).

vehículos motorizados en sustitución del transporte protagonizado por el ferrocarril. Esta condición se mantendría hasta el año 2006 con el desarrollo del Puerto Terrestre de Los Andes en las afueras de la ciudad y canalizando el flujo de camiones en la ciudad.

La estación de ferrocarriles como elemento de la imagen urbana, a pesar de vivir procesos donde visualmente transmitió una imagen de abandono no tuvo grandes cambios formales gracias a su posterior recuperación. Al igual que cuando operaba el ferrocarril, actualmente concentra gran actividad producto del constante movimiento de pasajeros, por tanto, de cierto modo sigue manteniendo esa condición de nodo dentro de la imagen urbana de la ciudad.

5.1.1 Bordes

Como fenómeno reciente, el borde ferroviario ha ido transformando su relación e influencia a causa del crecimiento urbano de la ciudad de Los Andes hacia el norte. Su función como límite entre lo urbano y lo rural durante principios de los años 2000 comienza a ser más difuso, producto del desarrollo de proyectos residenciales de distintas características en su entorno. Dentro de los más significativos se encuentran los proyectos de viviendas sociales al extremo nororiente de la ciudad, donde el borde ferroviario tiende a fragmentar aún más estos sectores.

Pese a que predomina la construcción de viviendas al norte del borde ferroviario también es posible identificar áreas vacías de desarrollo urbano, que generan intersticios entre áreas residenciales y distintos tipos de equipamientos. Los vacíos urbanos que existen varían de tamaño y de relación con su entorno (ver fig. 38). En el tramo correspondiente al ferrocarril del Estado predominan extensos terrenos que tuvieron un uso agrícola y que actualmente se encuentran en proceso de construcción de nuevas viviendas. Por otro lado, en el tramo correspondiente al ferrocarril Trasadino, durante los 10 últimos años no se han realizado nuevos proyectos.

Los cambios en la condición de borde se pueden explicar puesto que el plan regulador de Los Andes permite un uso principalmente residencial alrededor del borde (ver fig. 39). Con la extensión de la ciudad, el borde ferroviario influye en la fragmentación de áreas urbanas destinada a sectores residenciales para personas de bajos y medianos ingresos, los cuales han ido en reemplazo de actividades que se relacionaban con el ferrocarril.

Además, a través de las visitas a terreno realizadas es posible identificar que las viviendas de menores ingresos tienen una relación más directa con el borde ferroviario al no contar con elementos de separación y protección ante el paso de los trenes de carga que actualmente utilizan la vía férrea. Debido a esto, también es común identificar prácticas de apropiación en la faja férrea reflejada en prácticas de autoconstrucción (ver fig. 37). De esta forma, es posible sostener que el borde ferroviario está siendo absorbido por la extensión de la ciudad hacia el norte.



Figura 38: Vacíos urbanos a costado derecho de las vía férrea.
Fuente: Elaboración propia.



Figura 39: Ampliaciones de viviendas cercanas a la vía férrea.
Fuente: Elaboración propia.

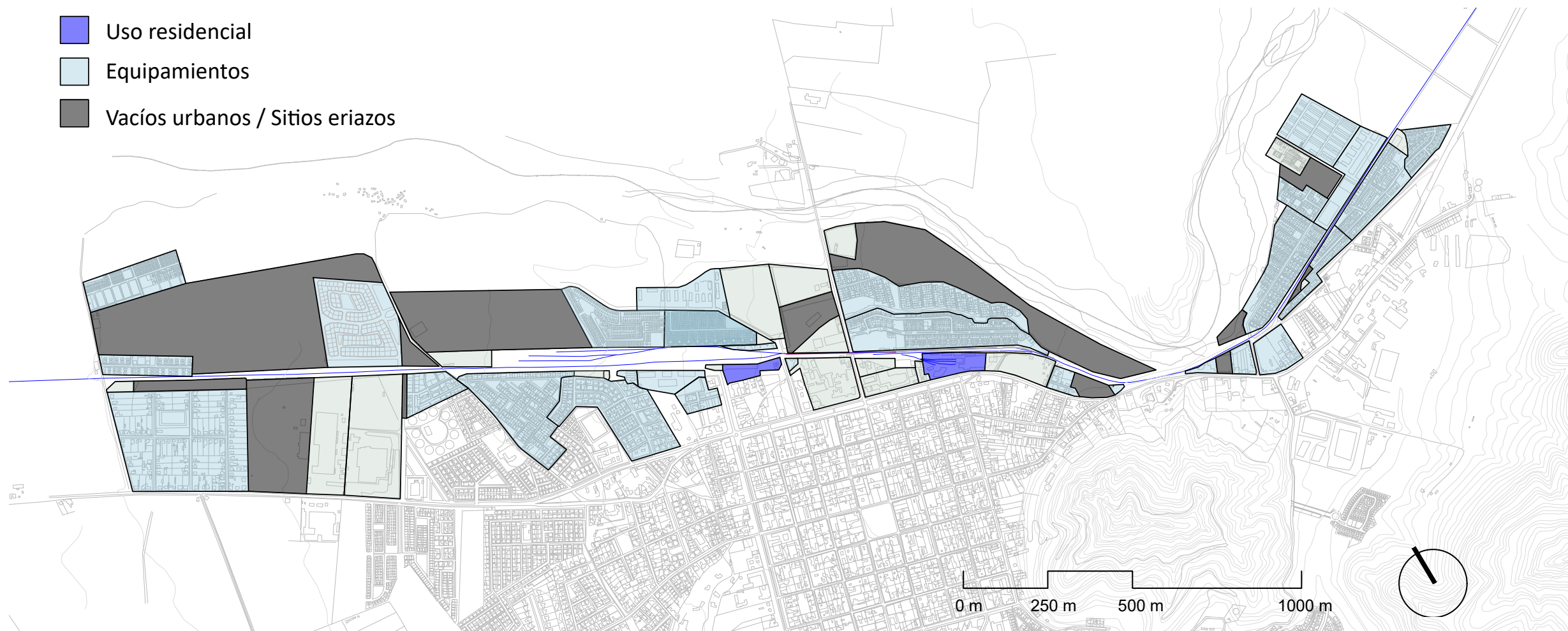


Figura 37: Usos de suelo alrededor del borde ferroviario.
Fuente: Elaboración propia.



Figura 40: Máquinas obsoletas y viviendas al costado de las vías férreas.

Fuente: Elaboración propia.



Figura 41: Máquinas obsoletas y departamentos al cercano de las vías férreas.

Fuente: Elaboración propia.



Figura 42: Imagen satelital del año 2002 del borde ferroviario y sus alrededores.

Fuente: Imagen recuperada de Google Earth (2021).

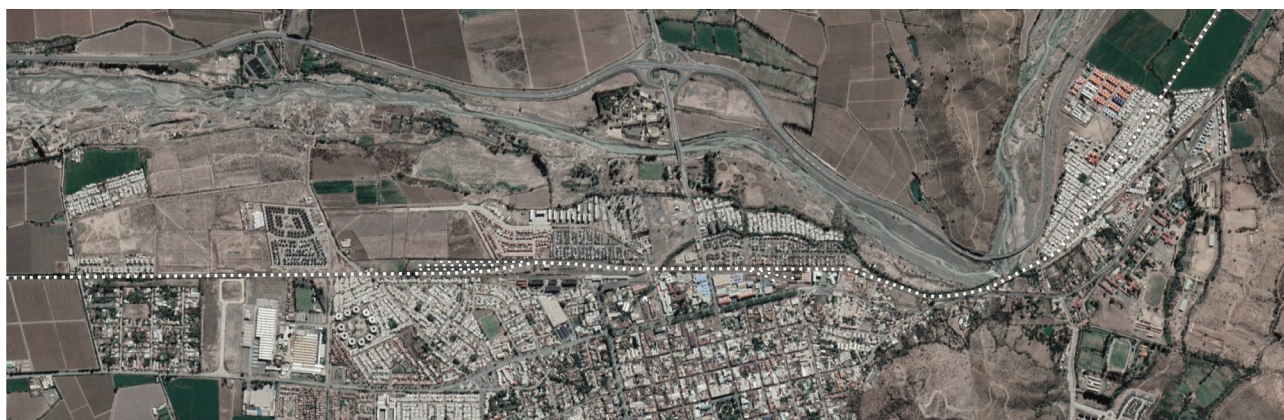


Figura 43: Imagen satelital del año 2021 del borde ferroviario y sus alrededores.

Fuente: Imagen recuperada de Google Earth (2021).

6. Experiencias de los residentes sobre las transformaciones de los elementos de la imagen urbana

Para entender los procesos de transformación de los elementos que componen la imagen urbana desde la perspectiva de los habitantes, se llevaron a cabo entrevistas semiestructuradas. Para el caso de los barrios, se coordinaron entrevistas con sus respectivos dirigentes vecinales por su conocimiento sobre el barrio y la actividad vecinal. En el caso de los nodos y el borde ferroviario se realizaron dos entrevistas con historiadores de la ciudad. En la primera entrevista se realizaron preguntas generales sobre el ferrocarril y en la segunda se precisó más sobre las transformaciones de los casos de estudio.

6.1 Barrios

6.1.1 Ejército Libertador

En el caso del barrio “Ejército Libertador”, se decidió realizar una entrevista a una vecina a modo de complemento, puesto que la dirigente no vivió en el barrio durante el funcionamiento del ferrocarril para el transporte de carga y pasajeros. Con respecto a los orígenes del barrio las personas entrevistadas mencionaron lo siguiente:

Este era un fundo y se llamaba “los naranjos”, la casa patronal es la grande que está afuera (...) esto empezó *ponele* tú más menos como en el año 50 a gestionarse, que se necesitaba hacer una población (...) pero esa es la historia, del principio no había luz, mucha gente se vino a vivir aquí porque necesitaba la casa y sin luz, la calle tenía un portón de reja grande de esas antiguas medias siniestras y todo eso era tierra. (Vecina A., 2021. Anexo pág. 59)

Con respecto a los primeros dueños de las viviendas son descritos como personas con cargos del ambiente ferroviario y relacionados a las fuerzas armadas y de orden, por tanto, si bien no cumple la misma característica del barrio “González Videla” de estar solamente destinado para familias de trabajadores ferroviarios, su cercanía a la estación lo relaciona de manera directa con la influencia del ferrocarril.

Sí, habían ferroviarios, militares, gendarmes y carabineros, la mayoría más esa mezcla (...) Claro, entre trabajadores, haber es de aquí pa' arriba, o sea, personas con estatus, una que eran las primeras casas sólidas relativamente bonitas, modernas, entonces había que pagarlas. (Vecina A., 2021. Anexo pág. 59)

En cuanto a la actividad e identidad de barrio, esta ha tenido transformaciones con el paso

del tiempo, siendo descrita de la siguiente manera:

Mi mamá fue dirigente vecinal muchos años, buena pa' la vida social ella, organizaban una fiesta para la navidad, se cerraba la estación en la esquina, no entraba nadie y se contrataba una orquesta, cada uno sacaba su mesita y se armaba una fiesta, todos participaban, todos bailaban (...) y ahora ya queda muy poca gente, ha muerto mucha gente, en este año las últimas señoras más antiguas, queda una nomas, pero de vida social era buena. (Vecina A., 2021. Anexo pág. 60)

Bueno aquí la mayor cantidad de población somos adultos mayores y la antigüedad de la población, es una de las más antiguas en los años, debe haber otra, pero esta población está catalogada así. (Dirigente J., 2021. Anexo pág.)

Por último, como los elementos significativos del barrio, se nombraron aspectos formales de las viviendas por su valor histórico no sólo para sus habitantes, sino que también para la comunidad de Los Andes.

Mira, lo que más se destaca es la parte antigua del barrio a mi parecer las casas que están con todo, las ventanas originales, el piso de madera auténtico (Vecina A., 2021. Anexo pág. 60)

Incluso hubo la posibilidad de que fuera declarada como zona de conservación, pero la gente no quiso porque si uno quiere hacer arreglos en la casa debe hacer miles de papeles y permisos como algo relacionado con la humanidad y bueno la gente no quiso. (Dirigente J., 2021. Anexo pág. 62)

6.1.2 González Videla

Dentro de las principales transformaciones en el barrio, se señalan las nuevas actividades a las que se le dan uso las viviendas producto a sus metros cuadrados y valor comercial, afectando a aspectos físicos del barrio mediante modificaciones a las viviendas. Además, el fallecimiento de los dueños originales impulsa a sus herederos muchas veces a vender las viviendas, por tanto, la actividad e identidad del barrio han evidenciado cambios.

Como el uso de suelo es habitacional y comercial también se han visto invadido por los giros comerciales, ahora hay almacenes y lo que tenemos harto colegios, entonces los adultos mayores a veces no les gustan otra gente de otros lugares porque si tienes un colegio inevitablemente van a venir gente de otros lugares, entonces la gente igual es

reticente a los cambios(...) lo que pasa que cuando fallecen los 2 generalmente se tiende a vender, los hijos venden la propiedad, porque estas propiedades están avaluadas, mira son terrenos de 600 metros cuadrados, la vivienda creo que la más chiquita son como 70 metros cuadrados, los terrenos son grandes, de hecho para esta zona el aumento del IPT te permite que te subdivida hasta 300 metros, entonces igual en un terreno de estos tú puedes tener 2 viviendas, (Dirigente C., 2021. Anexo pág. 70)

Con relación a los elementos más significativos del barrio, se considera la plaza, la cual en aspectos físicos no ha presentado grandes transformaciones, teniendo elementos que recuerdan la memoria urbana de los orígenes del barrio.

Como te digo de hecho en esa plaza cuentan los mismos vecinos que celebraban varios días ahí para la navidad, año nuevo, de hecho ponte tú todavía conservan el piso que es una baldosa de color rojo, una baldosa antigua en donde se ponían a bailar twist, tiene harta historia y aún se conserva, de hecho las bancas son la típica banca que es como de hormigón de color blanco que es como una especie de abanico en su base todavía se conserva, tenemos las bancas que son de fierro...que en los laterales son fierro fundido con madera (Dirigente C., 2021. Anexo pág. 68)

6.2 Nodo

Con respecto a las transformaciones mencionadas, anteriormente de la desaparición de los primeros dos nodos compuestos por las Estaciones ferroviarias en Los Andes, sus impactos tienen grandes consecuencias principalmente desde el punto de vista patrimonial. Si bien es cierto la actual estación fue recuperada para el uso de la comunidad andina

No ha sido bueno, o sea se recuperó hace poco la estación de ferrocarril del Estado, que es la que está en la Carlos Díaz, pero la ferrocarril Transandino, la estación ferrocarril Trasandino se quemó como en los 90, se ha ido perdiendo las tradiciones ferroviarias, se han ido perdiendo efectivamente, sin duda, no se ha hecho nada con eso, como patrimonio material, en la memoria no hay nada, ningún libro, ningún texto que haya recuperado la tradición ferroviaria. (Cortéz, 2021. Anexo pág. 68)

Es importante mencionar que la situación evidenciada con el descuido de las estaciones en la ciudad se repite de peor forma en las estaciones del ferrocarril Trasandino.

Las estaciones para arriba se han ido perdiendo, el Juncal que era una subestación muy importante, que era como un pueblo ferroviario en la cordillera, los militares la usaron para prácticas de balazos e hicieron daño en varias cosas, la gente lo desmanteló, se ha vendido varias vías férreas, la gente la vendió como chatarra, entonces hay varios

estrechos del ferrocarril que están super mal, que no se ha hecho nada, entonces no hemos sido conscientes del tremendo patrimonio ferroviario, no es que no se haga nada, tampoco sería muy ingenuo decir que mucho del patrimonio ferroviario se perdió, podríamos nosotros los andinos decir sabes que, el patrimonio ferroviario andino y eso no pasa. (Cortéz, 2021. Anexo pág. 68)

6.3 Borde

En cuanto al borde ferroviario las principales transformaciones están en el cambio de uso de suelo de sus alrededores, que durante el periodo de funcionamiento del ferrocarril tuvieron una dependencia directa con él, no solamente por su cercanía al borde.

Efectivamente, era una ciudad pequeña pero tenía varias industrias, la primera industria es de ferrocarril como industria del transporte, porque generaba, aquí había una maestranza, cuando llega el ferrocarril del Estado y se junta con el ferrocarril Trasandino había una maestranza, entonces eso implica que haya una relación entre el ferrocarril Trasandino, o sea del ferrocarril en sí mismo con la condición de espacio ferrocarrilero, pero al mismo tiempo, esto propició a que se creara la metalúrgica Aconcagua, la metalúrgica Aconcagua era una industria, es una industria de segundo orden. (Cortéz, 2021. Anexo pág. 68)

De esta forma es posible identificar que el borde influía directamente con dinámicas de las industrias, agroindustrias y actividades de bodegaje. De igual forma potencio el desarrollo de arquitectura de bodegas que se describen de la siguiente forma;

Si tú bajas caminando hay unos tremendos edificios ahí, algunos están eriazos, esa es arquitectura de bodega. Bodegas para los ferrocarriles, cada vez quedan menos, pero todavía quedan algunas arquitecturas de bodegaje, super grande, tremendos espacios para guardar, para mantener, para traer, arquitectura de puerto y arquitectura ferroviaria, no pública, no teníamos los almacenes portuarios de Valparaíso, pero sí había una arquitectura de bodegaje local, a nuestra escala. (Cortéz, 2021. Anexo pág.)

7 Conclusiones

Al analizar las relaciones entre el ferrocarril y la ciudad de Los Andes a partir del concepto de la imagen urbana, permite comprender de una manera más amplia las transformaciones generadas por este modo de transporte que fue implementado durante los siglos XIX y XX en las ciudades chilenas. A partir de esto es posible identificar no solo la influencia de la infraestructura ferroviaria que opera de soporte para este modo de transporte, como el caso de estaciones, vías férreas y maestranzas, sino que además permite reconocer la contribución en la extensión y consolidación de la trama urbana de la ciudad.

A partir de la investigación, es posible sostener que la actividad ferroviaria impulsó una serie de transformaciones a través de la historia, que contribuyeron a la conformación de la imagen urbana de la ciudad de Los Andes. A pesar de que antes del desarrollo ferroviario la ciudad ya tenía una condición de puerto seco debido a su ubicación y rol dentro del paso cordillerano que conectaba Chile y Argentina, la instalación de una red ferroviaria nacional e internacional, estableció un mayor dinamismo en aspectos sociales, económicos y culturales que se manifestaron en el espacio urbano.

Con el paso del tiempo, varios inmuebles relacionados con las actividades beneficiadas por el desarrollo del ferrocarril fueron desapareciendo para dar paso a nuevas construcciones. Sin embargo, en la actualidad aún es posible identificar algunos elementos relacionados al ferrocarril y que forman parte de la imagen urbana de Los Andes, estos corresponden principalmente a los barrios “González Videla” y “Ejército Libertador”, el nodo correspondiente a las ex estación de Ferrocarriles y el borde ferroviario. Estos elementos que componen la imagen urbana según Kevin Lynch son ejemplos de la importancia histórica del ferrocarril para la construcción de la imagen urbana.

Cada uno de estos elementos han evidenciado distintos procesos de transformación, pero es posible identificar ciertas características similares a partir del periodo de decadencia de los servicios ferroviarios entre las décadas de 1980 y 1990. Este hecho marcaría la imagen urbana de la ciudad, especialmente de los nodos y del borde ferroviario. Con la desaparición y transformación de los elementos relacionados al ferrocarril la ciudad ha ido perdiendo la imagen “industrial” que obtuvo durante el siglo XIX.

Además de la importancia histórica que representan estos elementos en la construcción de la imagen urbana de la ciudad de Los Andes, en la actualidad se pueden seguir reconociendo como parte de esta, pero que influyen en su entorno de nuevas formas. En el caso

de los barrios, en ambos casos de estudio se puede reconocer que han experimentado distintos cambios, mientras que en el barrio “González Videla” es posible identificar cambios formales de las viviendas y de uso destinadas a estas, en el Barrio “Ejército Libertador” las transformaciones están relacionadas a los nuevos usos de suelo de sus alrededores. Pese a ello, estos cambios no se pueden considerar como significativos, ya que aún se pueden reconocer elementos visuales, de identidad y significado pertenecientes a los orígenes de los barrios.

En el caso de los nodos, las primeras estaciones desaparecieron, y la estación construida en 1954 ahora está destinada como terminal rodoviario y como centro de actividades culturales, por tanto, con el decaimiento del ferrocarril experimentaron cambios importantes, incluyendo procesos de abandono. Por último, el borde ferroviario pese a que aún mantiene elementos relacionados al ferrocarril en su entorno y que sigue siendo utilizado para el transporte de trenes de carga, durante las últimas décadas se puede identificar un importante desarrollo de viviendas en sus alrededores, transformándose de un límite entre áreas urbanas y rurales a un elemento que profundiza la segregación y la presencia de vacíos urbanos.

En base a esto la hipótesis planteada en la investigación se valida parcialmente, puesto que es posible reconocer transformaciones significativas de los nodos y el borde analizado, debido al decaimiento y los nuevos usos de suelo alrededor de estos. En cambio, los barrios no han evidenciado importantes transformaciones debido a estos factores, sino más bien a procesos de cambios en la identidad del barrio por razones que afectan a sus primeros habitantes producto al paso del tiempo.

Además, las transformaciones que se han observado permiten identificar que tanto los barrios y nodos estudiados, mantienen un vínculo principalmente por la memoria e historia relacionada al ferrocarril. En cuanto al borde, esta relación se mantiene hasta la actualidad, pero influyendo de manera distinta. A pesar de esta distinción entre los casos de estudio, en general aún son percibidos como elementos que componen la imagen urbana de la ciudad de Los Andes.

Esta investigación busca contribuir al entendimiento del ferrocarril en los entornos urbanos a través del tiempo. En el actual contexto, en el que es posible identificar intenciones desde esferas políticas para reactivar y potenciar el sistema ferroviario debido a sus múltiples

ventajas, resulta importante reconocer las transformaciones que este modo de transporte ha generado en la imagen urbana. En el caso de la ciudad de Los Andes, la presencia del ferrocarril contribuyó a la conformación de la imagen urbana, mediante la construcción de barrios, nodos y bordes, los cuales han presenciado procesos de transformación, pero siguen siendo testimonio de la importancia ferroviaria en la ciudad y protagonistas de nuevas dinámicas urbanas.

Entrevista a Ana, 66 años. Vecina del barrio "Ejército Libertador".

C: ¿Sabe cómo fueron los orígenes o historia de la conformación de este barrio?

A: Si, este era un fundo y se llamaba los naranjos, la casa patronal es la más grande que está afuera.

C: ¿En la esquina?

A: Esa llegaba hasta acá, las 3 casas que hay al medio, son 4 casas que hay en la parte del medio no sé si las viste, esas son las casas originales de aquí que estaban en el fundo y después pasaron para acá, esas son diferentes a las de estas y esto empezó *ponele* tu más menos como en el año 50 a gestionarse que se necesitaba hacer una población para más que nada por el movimiento de que había que hacer poblaciones, pero esa es la historia, del principio no había luz, mucha gente se vino a vivir aquí porque necesitaba la casa y sin luz, la calle tenía un portón de reja grande de esas antiguas medias siniestras y todo eso era tierra.

C: y, por ejemplo, acerca de las primeras personas que llegaron acá, ¿muchos eran ferroviarios o no?

A: Sí, habían ferroviarios, militares, gendarmes y carabineros, la mayoría más esa mezcla, por ser mi tío Juan que vivía ahí al frente, él era gendarme, el señor Durán con el señor Jiménez eran carabineros y mi papá con el caballero de la casa 12 eran militares.

C: ¿había entonces una mezcla entre trabajadores?

E: Claro, entre trabajadores, haber es de aquí pa' arriba, o sea, personas con estatus, una que eran las primeras casas sólidas relativamente bonitas, modernas, entonces había que pagarlas, entonces suponte tú yo por lo que se por lo que contaba mi papá era que el regimiento compró cierta cantidad de casas y después mi papá la pago durante 30 años la casa, se le descontaron mientras él estuvo en servicio. Lo mismo pasó con mi tío Juan, que él era gendarme y lo mismo con los carabineros, la demás gente no sé de qué forma habrán comprado, pero así fue lo primero aquí.

A: ¿Cómo era la vida de barrio acá cuando el ferrocarril se encontraba funcionando?

C: Bonita sabi' que harta bulla, además que estaban los coches victoria estacionados ahí y en esta otra esquina, entonces ese ruido constante de los movimientos porque las ruedas eran de fierro, era bonito, mucha gente y nosotros como cabros chicos nos llamaba la atención de ir a jugar y que se yo, pero a nosotros nos inculcaron de no acercarnos, pero mucho movimiento, o sea, ponele tu cuando llegaba gente importante, venía la banda del regimiento a recibirlo, venía lo mejor. Al lado de esta casona, el primer hotel que había salido de la estación pa' atrás y en la esquina había una casona muy antigua que también era del fundo que después se fue cayendo sola que fue donde vino por primera vez investigaciones de Chile. La casa grande que está ahora como oficina aquí, ahí vivía ponte tu el ingeniero de ferrocarriles o el jefe y en la casa grande que estaba al otro lado que desapareció vivía depende po, si el ingeniero estaba allá el jefe vivía acá, pero esas dos casas eran de ferrocarriles, al lado había una casa chiquitita donde vivía suponte tú el que abollaba todo, si se cortaba la luz ese compadre tenía que estar a la hora que fuera día o noche dispuesto a levantarse, eran muy lindas esas casas que desaparecieron completamente, yo las conocí porque yo vivía ahí cuando chica metida. Tu pasai' en la parte de los departamentos, pasas el estacionamiento, te vai' por la orilla, vas por abajito y te vas a encontrar con la casa de máquinas que está abandonada y

pa allá no me he atrevido a ir, pero he andado por ahí últimamente, pero donde estaba la piscina y la cancha de beibi y los camarines porque eso estaba ahí era como todo una mini ciudad por esta cuestión de los ferrocarriles, estaba el hotel estación, estaba al frente el hotel serena y el otro no me acuerdo, pero como te digo era un barrio de mucho movimiento.

C: ¿Cómo describiría la identidad del barrio?

E: Buena, mi mamá fue dirigente vecinal muchos años, buena pa' la vida social ella, organizaban una fiesta para la navidad, se cerraba la estación en la esquina, no entraba nadie y se contrataba una orquesta, cada uno sacaba su mesita y se armaba una fiesta, todos participaban, todos bailaban, lo mismo para el 18, cada uno sacaba su mesita, así era, muy limpio, yo lo veía porque mi mamá era muy sociable, hizo hartas cosas durante muchos años y después la generación de nosotros ponele tú, yo me acuerdo que nos sentábamos en la esquina, cantamos nunca haciendo escándalo, no se tomaba ni se fumaba, pero yo fumaba igual y mi hermano que tiene en estos momentos 80 años se juntaba con los de 80, entre esos vienen unos primos míos y después viene la otra generación ponele tu de los 60 y al último venía yo, después viene como una renovación y ahora ya queda muy poca gente, ha muerto mucha gente, en este año las últimas señoras más antiguas, queda una no-mas, pero de vida social era buena.

C: ¿Podría mencionar cuáles han sido las principales transformaciones del barrio desde su conformación?

A: Sí acá, el jumbo era una metalúrgica donde había un muro tremendo alto y era hasta ahí y esa plaza que existía eran bueno árboles originales antiguos, la pileta era de cuando yo tengo uso de razón, pero esta cuestión que se abrió el jumbo fue una mala decisión que tomó en esos años la directiva perdimos esa privacidad para siempre, mira tiene 3 o 4 lomo de toro ahí hasta abajo, se consiguió que los camiones que vienen a repartir nunca más entren por aquí, pero perdimos la tranquilidad de que el niño chico que salga a jugar a la calle o a andar en bicicleta porque esta peligroso y a mi me ha dolido porque perdimos eso de sentarse, habían unos muros antes de poner estas rejas y realmente fue como impactante estar encerrada, habían unos muros altos que eran el asiento para hacer vida social, fumar un cigarro por la piscina y conversar con el vecino.

C: ¿el barrio cuenta con elementos significativos de la imagen de los andes? ¿Cuáles y por qué?

A: Mira, lo que más se destaca es la parte antigua del barrio a mi parecer las casas que están con todo, las ventanas originales, el piso de madera auténtico, pero yo rescataría...bueno siempre el monolito ha sido ¿viste el monolito a la salida Carlos Díaz que está al medio? Tiene una leyenda, se llevaron al de la esquina que era de club rotario que esta puesto ahí en Chacabuco con santa teresa, ese siempre para nosotros ha sido un significado grande porque es el punto de reunión que teníamos todos ahí, para andar en bicicleta ahí, la pichanga ahí, jugábamos a la sogá ahí en ese monolito, era una referencia que teníamos nosotros como barrio, pero como población aquí se quiere mucho la gruta entre el primer y segundo bloque hay una gruta que ha existido siempre, se le quiere y cuida mucho, ahí se hace el mes de maría, la sede de la junta de vecino, centro de madres, se hacían antiguamente bailes, el que se casaba se celebraba ahí, era un patio grande y ahora con esto que paso del estallido social el monolito no era blanco, era negro porque se quemaron ahí neumáticos, colchones.

C: Hubo un tiempo en que la estación estuvo abandonada ¿Cómo afectó eso al barrio?

A: Es que no estábamos los mismos de antes entonces mucha gente no sabe la historia, pero yo

que voy al cementerio harlo me afectó mucho, me dio mucha pena, de hecho el otro día me fui a meter ahí, a caminar entre medio y ya le encontré un poquito mejorada, mira la estación adentro bien, pero todo lo que ves adonde era la parte de correos donde llegaban las encomiendas, ahí estaba la oficina, atendía el dentista, asistente social, el doctor, todo de esta parte principal hay puertas y hay un pasillo que comunica esta parte con la parte de allá y en la parte de allá de la estación trabaja el telégrafo, era la oficina que se tenía que comunicar para saber a qué hora llegaba el tren y en la parte de acá estaba correos de Chile donde llegaba la mercadería, encomiendas y entre medio en las puertas que te decía yo atendía el médico, asistente social, dentistas, oculista, todo ahí.

Entrevista a Judith B., 68 años. Dirigente vecinal del barrio “Ejército Libertador”.

C: ¿Cómo fueron los orígenes e historia de la formación de este barrio?

J: Bueno, aquí había una empresa realmente no tengo claro de lo que hacía acá, pero todo este sector lo cubrían ellos con el trabajo que tenían y las primeras casas que se construyeron acá fueron estas 5 casas que eran para los gerentes, los que tuvieron cargos más altos, eso es lo que se yo de este sector, ahora la diferencia que hay entre las casas porque aquí las casas son más grandes, las del frente eran para los trabajadores, aquí tiene dos calles: la Estenia Carmona y la de atrás Celia Carmona, son solamente dos calles que tiene la población.

C: ¿El resto son pasajes?

J: Son pasajes claro, por ejemplo, ahí hay 2 pasajes: el pasaje 3 y 4 y acá al frente tenemos el 2 y 1, hay otros que se ven como rejas, pero no son considerados pasajes porque entran vehículos, entonces los pasajes igual la gente guarda sus vehículos, pero no están configurados como pasajes porque yo tuve la intención de poder pavimentar porque estaban considerados como área verde, pero esta la entrada en el pasaje 2, aquí está todo el revés el pasaje 1 esta al medio, el pasaje 2 es el primero, tiene la entrada de gendarmería, entonces no es mucho lo que se puede hacer porque ellos ocupan, tienen su casino al fondo, entonces la comunicación con ellos es buena si, nos cooperan si hay que hacer alguna actividad porque la sede de nosotros es bien básica, la hicieron yo creo en un momento de apuro, entonces ellos tienen un casino y nos facilitan a nosotros si necesitamos hacer un bingo o algo para ayudar a algún vecino.

C: ¿Cómo era el barrio cuando el ferrocarril funcionaba? ¿Hubo alta presencia en el barrio de trabajadores ferroviarios?

J: Claro, eso yo te lo puedo averiguar porque yo llegue muchos años después, entonces no tengo mucho conocimiento, sé que pasaba el ferrocarril por acá y no había casas alrededor, solo departamentos atrás, tenía la estación donde la gente esperaba el tren para ir a Valparaíso y esos pueblos cercanos y me imagino que era bueno para la gente porque en vez de ir a tomar un bus usaban el tren, era más fácil el traslado porque tenían la estación acá mismo.

C: ¿Cómo describiría la identidad de la población “Ejército Libertador”?

J: Bueno aquí la mayor cantidad de población somos adultos mayores y la antigüedad de la población es una de las más antiguas en los años, debe haber otra, pero esta población está catalogada así.

C: ¿El barrio cuenta con elementos de significado para la ciudad de Los Andes y por qué?

J: Yo cuando llegué aquí la población no tenía nombre, falta un letrado para la población, entonces justo el hermano de una colega estaba encargado de hacer los letrados y hable con él para que pusiera el nombre de “villa Ejército de libertador” y así uno le va dando una identidad de que la gente sepa que la población es esta. Nosotros vivimos al lado de la cárcel, pero nunca pasa algo, en una ocasión hubo un incendio en la cárcel e inmediatamente cerraron allá y acá para que la gente no se moviera, entonces ellos empezaron a vigilar, trajeron camiones, llegaron los bomberos, entonces son bien preocupados.

C: ¿Cuáles han sido las principales transformaciones del barrio desde su conformación?

J: Cuando yo llegué ya estaba la plaza, pero conversando con las vecinas, la plaza cuando se instaló el jumbo, ellos vinieron e instalaron esa plaza para la población y le pusieron luces, ahora la cambian todos los años para que las luces no estén malas, entonces también tenemos el apoyo del jumbo que nos coopera para las fiestas de fin de año de los niños y así vamos haciendo los contactos con las personas para que estén aquí y los invitamos.

J: ¿Y del entorno?

E: Claro, donde estaban los departamentos, al otro lado estaba la metalúrgica donde está el jumbo, yo no lo alcance a conocer, pero si me contaron que habían muchos camiones, maquinaria y estaba cerrada la calle, pero cuando se abrió el jumbo se abrió la calle para que entren los camiones que traen la mercadería y el entorno cambió un poco cuando cambiaron el terreno de atrás y empezaron a construir los departamentos que no fue favorable para nosotros porque donde terminan las alcantarillas tienen ellos un espacio grande para hacer las conexiones y se conectaron sin pedir la autorización a la población, entonces se subía el agua, a veces se cortaba y empezaron problemas porque el flujo de agua era bajito, se hizo el reclamo y en algo lo mejoraron, pero se siguió el mismo sistema y son diferentes porque las cañerías antes eran anchas y ahora están poniendo así y se pierde agua, entonces yo fui a hablar con el gobernador, el alcalde para solucionar esas cosas e ir cambiando, pero yo presente 2 proyectos que era cambiarle el techo a las casas sobre todo a los 3 bloques de departamento porque a ellos se les había roto el techo, entonces fui a la oficina de la vivienda y presente el proyecto, al final el gobernador llamó a una empresa de Santiago e hicieron unos cambios para que las conexiones fueran del mismo tamaño.

P: siguiendo con el tema de las viviendas ¿Se mantienen como eran originalmente o han sido modificadas?

E: acá no, incluso hubo la posibilidad de que fuera declarada como zona de conservación, pero la gente no quiso porque si uno quiere hacer arreglos en la casa debe hacer miles de papeles y permisos como algo relacionado con la humanidad y bueno la gente no quiso.

P: ¿Y esa iniciativa de donde surgió?

E: Era un señor de Viña para considerar la población como patrimonio para mantenerla, pero eran muchas trabas y después viendo las cosas que nos pedían eran que no hubiera cambios, pero si puedo postular al proyecto de cambio de techo para poner paneles solares e ir a la oficina de la vivienda.

P: ¿Cómo era esa vida de barrio acá cuando el ferrocarril funcionaba para transportar personas?

E: Buena, cuando llegaba el tren llegaban todos los cocheros, se hacían las hileras de donde estaba el terminal acá, porque no había colectivos ni Uber ni nada. En la misma estación había como un restaurant, el hotel estación y ahí ahora está la comuna.

Entrevista a Abel Cortéz, Historiador de la ciudad de Los Andes.

C: ¿Cómo fue la relación del sistema ferroviario, incluyendo el ferrocarril del Estado con su remal Los Andes – Llay Llay y el ferrocarril Trasandino de Los Andes – Mendoza con el desarrollo industrial de la ciudad de Los Andes? ¿Existió una dependencia o relación directa de las industrias con el ferrocarril?

A: Sí, efectivamente la relación entre el ferrocarril sí, o sea Los Andes era una ciudad pequeña, y como toda ciudad se ve afectada por el desarrollo del ferrocarril, porque en Los Andes el ferrocarril llega en 1874 y desde ese momento genera un desarrollo importante primero en la agricultura y después en la agroindustria.

Entonces, o sea te acuerdas, o sea el trigo, pero sobre todo el pasto, o sea como todo esto que se llama la alfalfa que se lleva al norte grande, se fue por este lado cierto, hacia el norte y gracias al ferrocarril, y eso empezó a generar a consolidar la ciudad como espacio urbano, de hecho yo tengo un libro que se llama "historia de San Esteban", que hizo que San Esteban cambiará su eje, mirando antes, porque antes San Esteban dependía de San Felipe, y después del ferrocarril, San Esteban comienza a depender de Los Andes, porque los sanestebaninos se vinieron directamente al ferrocarril, entonces claramente hay una vinculación entre ferrocarril y desarrollo económico e industrial.

C: ¿Cómo se podría calificar el desarrollo industrial en Los Andes, en cuánto al número de industrias, importancia de estas económicamente y actividades que desarrollaban?

A: No, eso es más difícil igual. O sea, Los Andes tenía en su momento varias industrias efectivamente, era una ciudad pequeña pero tenía varias industrias, la primera industria es de ferrocarril como industria del transporte, porque generaba, aquí había una maestranza, cuando llega el ferrocarril del Estado y se junta con el ferrocarril Trasandino había una maestranza, entonces eso implica que haya una relación entre el ferrocarril Trasandino, o sea del ferrocarril en sí mismo con la condición de espacio ferrocarrilero, pero al mismo tiempo, esto propició a que se creara la metalúrgica Aconcagua, la metalúrgica Aconcagua era una industria, es una industria de segundo orden, como dicen los técnicos de la industria, o sea es una industria que no producía, era una industria de segundo orden porque producía máquinas que produjeran objetos, es decir, la metalúrgica Aconcagua producía piezas para el ferrocarril, producía piezas para la fábrica Oso, esto es que producía piezas para otras industrias, o sea hacia piezas, era una industria para otras industrias, eso era la metalúrgica Aconcagua.

Entonces eso generó también, la ciudad era pequeña, pero producía otras condiciones para el desarrollo de la industria Andina, entonces eso era lo importante que tenía, o sea lo que desarrolló la industria del ferrocarril Trasandino es que promovió el desarrollo de otras industrias, eso es muy importante, entonces no era un gran núcleo industrial, esto no era Manchester, pero sí en comparación con otras ciudades de provincia, tenía un núcleo industrial dinámico.

C: ¿Eso durante qué años se dio principalmente?

A: Entre los años 30 al año 73, 75.

C: ¿En la actualidad es posible identificar inmuebles relacionados a la industria o esos edificios ya no encuentran?

A: La metalúrgica Aconcagua estaba donde hoy día está el Jumbo. Y en ese sentido, el nivel micro está íntimamente vinculado a estos cambios estructurales, o sea tú has escuchado hablar de la desindustrialización y de la conversión de los espacios industriales en espacios comerciales cierto, eso es Los Andes también. Donde estaba la metalúrgica Aconcagua, hoy día, o sea una producción industrial que producía piezas para otras industrias, o sea una industria progresivamente compleja está vinculada hoy día, hoy día está hecha un espacio comercial de cosas hechas en China y en todas partes.

C: Además de este desarrollo industrial, ¿qué significó la nueva condición portuaria de Los Andes debido al ferrocarril y qué consecuencias urbanas trajo consigo?

A: Es una nueva condición y una buena dinámica de puerto, porque siempre lo fue, de hecho por eso se funda Los Andes, porque es un puerto seco de la llegada Inter cordillerana, la condición que cambia es que definitivamente hay un tráfico mayor, una dinámica mayor y sobre todo su condición es que lo hace más estable, lo hace más estable y con mayor volumen, entonces claro, imagínate un ferrocarril respecto de una tropa de mulas, lo hace mucho más estable la condición de tráfico internacional Inter cordillerano, entonces es mucho más fuerte, mucho más importante lo que se hace ahí pero la condición portuaria ferroviaria se hace cargo de la condición histórica porque este es el mejor paso para cruzar la cordillera, o sea a este nivel, respecto de Argentina, o sea respecto de Santiago y Mendoza, que eso es lo que importa. Claro, porque hay mejores pasos para cruzar a Argentina, sin duda, pero, no hay mejores espacios para cruzar ciudades importantes, que es lo que importa en términos de geografía, claro en el sur hay hartos pasos que cruzas a *paña*, pero eso no importa, lo que importa es conectar ciudades, espacios urbanos, consumo, mercado, conexiones y en ese sentido este es el mejor paso, por eso se hace el ferrocarril Trasandino aquí, no en otra parte.

Entonces en ese contexto, es que la dinámica cambia, se hace mucho más robusta, mucho más importante, mucho más envergadura, mucho más constante, había inviernos fuertes, pero que en el ferrocarril se traspasaba mucho más prontamente, despejaban la línea y podía pasar, pasaba una semana, entonces en el transporte clásico tú podías estar dos, tres, cuatro meses a veces sin cruzar la cordillera, con el ferrocarril se reduce a una semana *cachay*, entonces la importancia es tremenda y el volumen de la constancia, el tiempo, tú puedes cruzar en un día al otro lado y en la otra tenías que parar, tenías que ir en mula o tenías que parar en las cuevas, esperar, después cruzar, era complicado, o sea el ferrocarril Trasandino sin duda cambia, por eso es una obra de ingeniería mundial.

C: El punto que tocabas de nuevas cargas, de nuevos volúmenes que se empiezan a utilizar y a ser parte del espacio urbano, ¿eso se traduce en alguna obra de planificación urbana, en el diseño de nuevas calles, de nuevos terrenos que tienen otro uso, eso se puede identificar así?

A: Sí, te recomiendo ver los mapas antiguos de Los Andes como cambia, en un momento el sector norte de la ciudad es una cañada cualquier otra, y después es un espacio industrial, claramente se transforman los bordes de la ciudad tradicional, se transforman. Se transforman, después de hecho cambia la ciudad por el ferrocarril, de hecho, hoy día lo que es, si tu *cachay* lo que es la Alameda.

C: Sí.

A: Antes la Alameda no seguía para arriba, o sea la Alameda no seguía, tú ves un trazado de oriente – poniente, y tu lo *comprendes* para arriba que sigue hacia el camino internacional, eso no existía, eso existió recién como en los años 70, principio de los 80, por ahí, antes la gente tenía que dar la vuelta y meterse por General del Canto para arriba, porque ahí estaban, toda eso era espacio de los ferrocarriles, como de los maristas hasta casi Tres Carreras, todo por ese lado, era ferrocarril, a ese nivel de importancia, entonces era muy estratégico ferrocarriles, la maestranza, ferrocarriles del Estado, era muy, muy importante.

C: Durante los años de actividad del ferrocarril, ¿Cuáles fueron las principales actividades en torno a la infraestructura ferroviaria, y si esto era importante dentro de la actividad urbana y social de Los Andes?

A: Bueno ya, claramente, pero cuál es la condición del ferrocarril, no pierdas de vista eso, una es la condición industrial urbana espacial, pero ¿qué hace el ferrocarril? Conecta personas, mercadería, entonces cuál es la principal función asociada después de la actividad industrial, asociada a las ruedas, a los fierros, esa es algo industrial, la maestranza, que estaba dentro del ferrocarril. La maestranza del ferrocarril hay pocas maestranzas, las maestranzas no están en todas partes, o sea la maestranza del ferrocarril no está en todas partes, está en algunos lugares y en qué lugares están, en lugares estratégicos para la misma maestranza, o sea para el mismo ferrocarril.

Entonces aquí había una maestranza porque era importante en términos de producción de piezas para el ferrocarril Trasandino y del Estado, porque aquí hay dos ferrocarriles, cierto, el ferrocarril del Estado y el ferrocarril nacional, entonces como era tan estratégico tenía que haber una maestranza, porque no hay, hay maestranza en San Bernardo, en Talca, pero no en todas las estaciones, donde hay maestranza es porque es una plaza importante de ferrocarril, pero eso es para dentro.

Respecto de la función, o sea, de la influencia económico social de los ferrocarriles a qué esta vinculado, a la conexión como tú bien dices, y cuáles son las conexiones, son los servicios, entonces estaba la metalúrgica Aconcagua, había efectivamente, había sí, habían agroindustrias conserveras vinculadas al ferrocarril y agricultura es cierto, sí, o sea San Esteban se desarrolla, por ejemplo, gracias a que tienen el ferrocarril cerca, el primer ferrocarril para mandar la agricultura hacia el norte salitrero, cómo llegaba al norte salitrero los pastos de alfalfa, te pregunto yo a ti ¿A dónde iba el ferrocarril? Si no iba para el norte a dónde iba.

C: Valparaíso.

A: Valparaíso, o sea los viejos dejaban los pastos acá, tiraban el ferrocarril para Valparaíso y de ahí barcos, con el menor costo, llegaban más rápido, no sé si era tan rápido, pero llegaban en barcos al norte, entonces dinamizó efectivamente una agroindustria muy importante, agricultura, agroindustria, las industrias conserveras. Las conserveras acá son viejas 1895 la fábrica oso, donde está el Tottus era una conservera ahí, pero también, o sea eso es como la gran industria.

Agroindustria principalmente conservas, chicha, charqui, porotos que se iban a Valparaíso y ahí en su momento, o sea sobre todo al norte salitrero. Pero a nivel local en términos del impacto urbano local son los servicios, y cuáles servicios asociados al transporte, el hotel, transporte local y restaurantes y gastronomía, entonces entorno a la estación de ferrocarriles había varios hoteles y en Los Andes también, había varios hoteles, de hecho, hay una geografía de hoteles en Los Andes que tiene que ver, no solamente con el ferrocarril, sino que también con condición portuaria y la condición de transporte local, los coches de historia, los taxis tenían que ver con esa calle, o sea la comunica-

ción de la estación con la ciudad, había mucho tráfico, mucho, mucho tráfico, entonces transporte, gastronomía, hotelería en lo urbano y en lo económico territorial agroindustria e industria.

C: De todo ese desarrollo y servicios también, ¿quedan inmuebles que se mantienen como con esa condición?

A: Tú te has dado vueltas, sí obviamente, en la avenida Argentina, en la Alameda. Tú has mirado, por ejemplo, Papudo con Alameda. Si tú bajas caminando hay unos tremendos edificios ahí, algunos están eriazos, esa es arquitectura de bodega. Bodegas para los ferrocarriles, cada vez quedan menos, pero todavía quedan algunas arquitecturas de bodegaje, super grande, tremendos espacios para guardar, para mantener, para traer, arquitectura de puerto y arquitectura ferroviaria, no pública, no teníamos los almacenes portuarios de Valparaíso, pero sí había una arquitectura de bodegaje local, a nuestra escala.

Todavía, hay arquitectura de bodega, edificios grandes que no son casas, que son puras bodegas, entonces claramente impacta en el espacio urbano, está la bodega de la aduana, habían bodegas de la aduana, había tráfico también, o sea los viejos, había matute, tráfico, contrabando, desde siempre, como cualquier *actividad* portuaria, desde el siglo XIX hay tráfico de tabaco, hay tráfico de mercancía, hay tráfico después de electrodomésticos, tráfico ilegal pero también hay, por lo mismo, hay comercio de escala global y de escala urbana. De hecho, aquí donde está el parque urbano, ahí estaba la feria ganadera y ahí llegaban los animales de Argentina.

C: Hay un autor que escribió un texto llamado “los ferrocarriles en las ciudades, redes técnicas y espacios de configuración” y bueno él habla un poco de lo que significaba vivir más allá de las vías en estos procesos de crecimiento urbano y lo describe como áreas menos accesibles y que adquirieron por ello una educación para recibir actividades y usos excusados de la ciudad o residuales. Me llamó la atención, porque en un texto usted también dice que durante los años 60 surgieron algunos campamentos, ¿Cree que esto se dio en Los Andes también?

A: Había una condición de extramuros o de más allá de las vías sin duda, ahora no sé si está ligado directamente a la producción social del ferrocarril, pero si está relacionado. En Los Andes había poblaciones marginales más allá del tren, y de hecho mi mamá vivía para ese lado, mi mamá vivía en las poblaciones del río y su papá no trabajaba en ferrocarriles, pero trabajaba como en un servicio de ferrocarril, pero no era una externalidad negativa que producía el ferrocarril, a eso voy yo.

Era parte del sistema socio económico y urbano en el cual el ferrocarril estaba inserto, el ferrocarril nos explica el desarrollo económico urbano de las ciudades de la mitad del siglo XX en sí mismo, no cierto, entonces el ferrocarril es parte de ese sistema socioeconómico, entonces en ese contexto, sí estaban relacionados, pero no es que lo produzca el ferrocarril, ya, eso es una cosa, pero lo otro, es que efectivamente estar más allá, o sea en términos espaciales las vías férreas generan un cierto borde urbano, y claramente la gente que estaba en las poblaciones callampas del río vaya ser por qué, una coincidencia o no, pero en términos espaciales urbanos, estaban en las afueras de la ciudad, estaban más allá de las vías férreas, estaban hacia el norte de las vías férreas, estaban entre el río y la vía férrea, ahí estaban las poblaciones pobres, claro, porque la espacialidad que genera el ferrocarril, genera márgenes porque no pasan por dentro, pasan por fuera, puede generar una marginalidad y efectivamente la marginalidad que genera, genera un espacio no vacío, sino que un espacio al margen, un espacio a otro, y sobre todo en Los Andes, Los Andes le ha dado la espalda al río.

Entonces sí, y lo mismo para arriba, las poblaciones que se generaron en torno al ferrocarril hacia arriba también fue un núcleo aldeano marginales, la única gran centralidad que se dio hacia arriba fue Río Blanco, pero no porque Río Blanco era muy bonito, sino que por la condición de enclave minero.

Sin duda el ferrocarril trajo una condición de gran cantidad de gente que llegó, sin duda, pero claro, no es que el ferrocarril en sí mismo como genera muchas plazas de atención pero el ferrocarril lo que hace posible es como un círculo virtuoso de desarrollo económico industrial, entonces en el siglo XX, por ejemplo, hay grandes crisis económicas, pero en ciudades como Los Andes, que ya tienen el ferrocarril no viven tanto esas crisis porque el ferrocarril sigue operando *cachay*, sigue dando trabajo, pero eso insisto, no nos focalicemos en la vista en el ferrocarril como las vías y los trenes y la gente que trabaja, sino que en lo que genera.

Porque el ferrocarril qué genera, movimiento de personas, movimiento de mercancías, hace un circuito virtuoso de industria, de agroindustria, de coches, de hoteles, mueve objetos, entonces no es solamente el ferrocarril como en sí mismo, sino todo lo que produce, es parte de una sociedad más industrializada también, que no cierto, o sea la industrialización se utilizó en importaciones, no sustituye las importaciones pero sí genera industrialización de cosas básicas, entonces la agroindustria son muy importante para eso, la industria de conserva, aquí habían cervezas, aquí hacían cueros, cervezas, chicha, pasto como agroindustrial e industrial, artesanal y porque era importante aquí, porque aquí estaba el núcleo, había un núcleo porque esto no era, Los Andes no era un fin de ferrocarril, sino que Los Andes era un nodo de comunicación con Argentina, no era una estación más, no era una estación que tenía una vía, no era un paso, era una articulación entre Argentina, por esto te digo que era importante, porque Los Andes es chico, tú puedes encontrar ciudades como Los Andes en el interior de la región de la Araucanía o en el Maule, podría haber sido posible, pero está es una ciudad chica pero es dinámica por su condición portuaria porque es un nodo desde cuando se une.

C: Se reconoce también una fuerza gremial importante en los trabajadores del Trasandino, pasó esto también con los trabajadores del ferrocarril del Estado o era en menor medida.

A: No solamente del Trasandino, insisto, de hecho, yo lo que entiendo, no había sindicato, por ejemplo, sindicato de ferrocarril del Estado y aparte un ferrocarril Trasandino, era el sindicato de los trabajadores ferroviarios punto, porque aquí se juntaban los viejos, eran de los dos, pero todos eran chilenos y eran ferroviarios y tenían sindicato.

El poder que tenían era grande, porque mucha gente trabajaba en ferrocarriles y además esos viejos tenían mucha familia, entonces era un espacio importante, de hecho, en Los Andes hubo, como en los 50 – 60 hubo un alcalde que era ferroviario, con eso te digo todo.

C: ¿Sabe cuántos trabajadores en su mejor momento llegó a tener el ferrocarril?

A: No tengo el dato exacto, pero alrededor de mil, mil y tanto, lo que en una ciudad de veinte mil habitantes es mucho porque, insisto, no hay que ver solamente el trabajador, hay que ver el trabajador en esa época sobre todo representando una familia, son tres, cuatro, cinco personas, son cinco mil, seis mil personas, entonces estamos hablando del 30% de la ciudad, 20% de la ciudad que es mucho.

C: ¿Cómo ha sido el manejo de las autoridades con respecto al tema patrimonio material específicamente, y también inmaterial que hay en torno al ferrocarril?

P: No ha sido bueno, o sea se recuperó hace poco la estación de ferrocarril del Estado, que es

la que está en la Carlos Díaz, pero la ferrocarril Transandino, la estación ferrocarril Trasandino se quemó como en los 90, se ha ido perdiendo las tradiciones ferroviarias, se han ido perdiendo efectivamente, sin duda, no se ha hecho nada con eso, como patrimonio material, en la memoria no hay nada, ningún libro, ningún texto que haya recuperado la tradición ferroviaria. Las estaciones para arriba se han ido perdiendo, el Juncal que era una subestación muy importante, que era como un pueblo ferroviario en la cordillera, los militares la usaron para prácticas balazos e hicieron daño varias cosas, la gente lo desmanteló, se ha vendido varias vías férreas, la gente la vendió como chatarra, entonces hay varios estrechos del ferrocarril que están super mal, que no se ha hecho nada, entonces no hemos sido conscientes del tremendo patrimonio ferroviario, no es que no se haga nada, tampoco sería muy ingenuo decir que mucho del patrimonio ferroviario se perdió, podríamos nosotros los andinos decir sabes que, el patrimonio ferroviario andino y eso no pasa. La estación se recuperó hace poco, pero como que se ha ido diluyendo eso en términos como del patrimonio inmaterial de ferrocarriles.

C: sí, está es la última, bueno, es la siguiente. ¿Existe una conciencia colectiva en torno al valor del patrimonio ferroviario que se puede ver manifestado dentro de grupos de la ciudad?

A: No a nivel general, la ciudad, o sea como todas las ciudades y como la sociedad chilena es poco educada, yo no soy elitista, yo soy de población pobre, pero es poco educada porque la educación pública es mala porque nos han hecho ser ignorantes, a nivel general no hay mucha conciencia de que es Los Andes, pero eso no quiere decir que no haya grupos de la población que tengan conciencia del patrimonio ferroviario, unos son los actores puntuales asociados al patrimonio en general, no cierto, la gente que le gusta la historia, la cultura, y otros son los ferroviarios mismos porque hoy día todavía hay, ojo hay, está todavía el sindicato de ferroviarios todavía existe.

No está extendido como sociedad urbana, hay grupos no más, no hay una algo como expandida, que debería ser expandida pero no, y eso ha permitido que efectivamente afecta mucho de los patrimonios.

Entrevista a Carlos C., dirigente vecinal del barrio “González Videla”

CD: ¿Cómo fueron los orígenes, historia de la conformación de este barrio?

CC: Mira, bueno tal como lo dice su nombre en principio la villa esta población fue creada para empleados de los ferrocarriles del estado ya, bueno eh...tiene una plaza que es bastante grande ya, eh... no recuerdo los metros cuadrados, pero hay un colegio e inicialmente ese colegio era la plaza, posteriormente cedieron los vecinos una parte de la plaza para el colegio, para la escuela ferroviaria que servía también...que es un colegio municipal a todo esto, servía para los vecinos de la villa ferroviaria, población ferroviaria ya, se yo que equipamiento por el año no teníamos, pero si estaba como área verde esta plaza relativamente central que es la que se ve ahí al medio prácticamente de la población. Como te digo de hecho en esa plaza cuentan los mismos vecinos que celebraban varios días ahí para la navidad, año nuevo, de hecho ponte tú todavía conservan el piso que es una baldosa de color rojo, una baldosa antigua en donde se ponían a bailar twist, tiene harta historia y aun se conserva, de hecho las bancas son la típica banca que es como de hormigón de color blanco que es como una especie de abanico en su base todavía se conserva, tenemos las bancas que son de fierro...que en los laterales son fierro fundido con madera, entonces todavía se conservan hasta el día de hoy, las luminarias bueno estamos hablando de hace más de 50 años atrás esas

se tuvieron que cambiar por un proyecto así que..., pero era un luminaria de hormigón que tenía 2 globos y eso como te digo con el tiempo las quebraron, tiene una pila central que también es un detalle con una escultura, le han volado la cabeza, se la han puesto de nuevo. Lo otro también que esta plaza sobre todo en verano bueno tú sabes que acá es super caluroso, los vecinos también van a compartir porque hay árboles añosos en la plaza, entonces los vecinos en la tardecita van a compartir su experiencia, bueno ahora con el tema de la pandemia eso a quedado un poco de lado po, los vecinos como te digo la gran mayoría son adultos mayores, entonces ellos igual se cuidan hartito.

CD: ¿Sabe si tiene vecinos trabajadores ferroviarios?

CC: No, actualmente no, porque el ferrocarril pasó a FEPASA y también se redujo, cuando el tren venía de Argentina obviamente había un auge tremendo con el tema del ferrocarril, el tema del transporte se hacía mediante ferrocarril, ahora lo único que se está transportando, lo que está haciendo FEPASA es con el concentrador llevar a ventana, pero no hay transporte de pasajeros, no hay transporte de carga como se hacía antiguamente, entonces dentro de los vecinos que teníamos hay gente que trabaja en la parte eléctrica, hay gente que trabaja de maquinista, en distintos oficios relacionados con el ferrocarril.

CD: ¿Sabe cuántos de los habitantes originales se mantienen ahí?

CC: Yo diría que el 50%, la mitad yo creo son los de las mismas generaciones de quienes recibieron estas viviendas te fijas porque generalmente son los adultos mayores, tengo muchos casos en la cónyuge sobrevivientes, los hijos y algunos nietos que viven ahí, pero que es lo que pasa que cuando fallecen los 2 generalmente se tiende a vender, los hijos venden la propiedad porque estas propiedades están avaluadas, mira son terrenos de 600 metros cuadrados, la vivienda creo que la más chiquita son como 70 metros cuadrados, los terrenos son grandes, de hecho para esta zona el aumento del IPT te permite que te subdivida hasta 300 metros, entonces igual en un terreno de estos tu puedes tener 2 viviendas, puedes vender una parte y quedarte con la vivienda en otra parte, también es importante que cuando se hizo esta villa se hizo en base al núcleo familiar que se estaba entregando a la vivienda, es decir, habían viviendas con 2 dormitorios, otras con 3 y creo que otras con 4, dependiendo del núcleo era el tipo de vivienda que se le entregaba a la familia.

CD: Hablando ya de la vivienda tengo una duda con respecto a eso que bueno también pude visitarla y esta era como más o menos la vivienda original con pilares en V porque son muy pocas las que se pueden identificar como en ese estado como original, entonces ¿Así era la vivienda original del barrio?

P: claro, lo que, si tenían techos de pizarreño que para ese año tenían asbesto, entonces ahí muchos han cambiado las cubiertas. Lo otro es que como tenían piso de madera, tienen problemas con las termitas entonces eso también ha hecho que los vecinos hayan tenido que hacer el retiro del piso del entablado y poder poner piso cerámico, flotante por el tema de las termitas.

CD: ¿Cómo describiría la identidad del barrio?

CC: Mira, es un barrio, los vecinos que todavía son los originales con las personas de adultos mayores mantienen esta vida de barrio, es decir, ellos se levantan, salen en la mañana a barrer la

vereda, entonces al salir a barrer se encuentran con los otros vecinos, conversan, salen al almacén se encuentran a otros vecinos, entonces los adultos mayores que son los que por decirlo de alguna manera le tienen amor al barrio son los que finalmente igual se reúnen y mantienen una relación más comunitaria.

¿Cuáles han sido las principales transformaciones del barrio durante su formación? Esto puede ser como venía hablando los habitantes que han ido cambiando, nuevos usos en el barrio, ya no tan residencial o pueden ser transformaciones en el entorno.

CC: Como el uso de suelo es habitacional y comercial también se han visto invadido por los giros comerciales, ahora hay almacenes y lo que tenemos hartito colegios, entonces los adultos mayores a veces no les gusta otra gente de otros lugares porque si tienes un colegio inevitablemente van a venir gente de otros lugares, entonces la gente igual es reticente a los cambios, pero al final yo les explico a los vecinos que son actividades comerciales que no tienen un gran impacto, o sea, no es una discoteca, una botillería, no es un taller mecánico, pero cuesta para que la gente pueda entender eso y bueno la otra transformación es que van comprando otras personas, a veces más jóvenes que no tienen un sentido de barrio, hay de todo.

CD: ¿Cree que estas transformaciones afectan un poco a la entidad del barrio y a la memoria en el sentido de historia?

CC: Sí, pero es algo que el avance no se puede evitar, nosotros como junta de vecinos vamos haciendo actividades para que la gente no vaya perdiendo su identidad, hay clubes de adulto mayor entonces ellos igual comparten, pero también estos adultos mayores van falleciendo entonces ahí es inevitable por temas de salud, pero ellos en la vida de barrio se acompañan mucho, por ejemplo, van los abuelitos juntos a cobrarse la pensión, van a comprar juntos al supermercado, entonces eso se mantiene.

CD: ¿El barrio cuenta con elementos significativos para la imagen de la ciudad de los Andes ¿Cuáles serían y por qué?

CC: Yo creo que es la plaza el principal elemento, ahora lo que queremos hacer es postular a algún tipo de proyecto porque también nos pasa que los vecinos no sé po a veces las bancas están rotas, se demoran en repararlas, entonces la idea es postular a algún tipo de proyecto el próximo año para tratar de hacer que los vecinos puedan juntarse en la plaza en un lugar mucho más agradable, ahora siempre el tema es que reparar una banca de estas de hormigón y la base como una especie de abanico ver como lo va a tomar la municipalidad, si va a hacer el retiro y colocar otro tipo de banca, hay que verlo bien ahí si quieren conservar o cambian porque ellos toman las decisiones.

CD: Aparte de la plaza ¿hay otro elemento más?

CC: no, acá en realidad la sede que nosotros tenemos se construyó después el año 2010, tampoco se tiene algún elemento importante, por ejemplo, un engranaje de un tren o algo no, no hay ningún elemento que tenga algún valor importante, salvo la plaza. La plaza que tiene la baldosa que se conserva, tiene esta pileta que se conserva, esta escultura que es la misma, entonces es eso.

9 Referencias

- Alliende, M. P. (1993). *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago: Pehuén Editores.
- Berruete, F. (2017). Los vacíos urbanos: una nueva definición. *Urbano*(35), 114-122.
- Briceño Ávila, M., & Gil Scheuren, B. (2005). Ciudad, imagen y percepción. *Revista Geográfica Venezolana*, 46, 11-33.
- Burgess, R. (2003). Ciudad y sostenibilidad: desarrollo urbano sostenible. En NU.CEPAL, *La ciudad inclusiva* (Vol. 88, págs. 193-214). Santiago, Chile. Obtenido de <http://hdl.handle.net/11362/27824>
- Burgos, G. (2013). *Ferrocarril de Valparaíso a Santiago y Ramal a Los Andes*. Santiago: Ricaaventura.
- Capel, H. (2011). *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración*. MADRID: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Cortéz, A. (2012). Un recorrido Histórico-Urbano de la ciudad de Los Andes, 1910-1980. En C. d. Valparaíso, *El abrazo de los pueblos. Rescate y difusión del mural de la estación ferroviaria de Los Andes*. (págs. 9-12). Los Andes.
- Ferrari, M. (2011). Patrimonio ferroviario y desarrollo sostenible en el noroeste argentino. Líneas de intervención. *Labor & Engenho*, 1-19.
- Figueroa, J. (2013). Kevin Lynch reinventado. El paisaje construido en el estudio de la imagen urbana. *Diseño Urbano y sus aproximaciones desde la forma, el espacio y el lugar*, 206-2015.
- García, J. A. (2003). Kevin Lynch: Ciudad en constante evolución. *Esencia y Espacio*, 18, 13-16.
- Gutiérrez Puebla, J. (2004). El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales. *Investigaciones Regionales - Journal of Regional Research*(5), 199-121. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28900509>
- Hospers, G.-J. (2010). Lynch's The Image of the City after 50: City Marketing Lessons from an. *European Planning Studies*, 2073-2081.
- Inzulza Contardo, J., Gallardo Frías, L., Castillo Espinoza, E., & Cambiaso Hott, A. (2019). La imagen urbana revisada desde los imaginarios de migrantes latinoamericanos: El caso de la calle Maruri en Santiago, Chile. *Revista 180*, 44, (64-79).
- Katz, C., Arrasate, M. I., Moreno, O., Quintanilla, J., Ortúzar, J., & Bettancourt, P. (2019). Hacia una política de diseño integrado de infraestructura multipropósito: marco referencial de diseño para corredores de transporte ferroviario. *Centro de Políticas Públicas UC (ed), Propuestas para Chile. Concurso de Políticas Públicas 2018.*, 163-197.
- Lazo Mella, F., & Cortéz Ahumada, A. (2015). El trazado de la ciudad como una variable para la generación de rutas turísticas urbanas significativas. Los Andes, un análisis topológico. *Gestión Turística*(23), 57-87.
- López-Peláez, J. M. (2018). Kevin Lynch: The imagen of the city. *Proyecto, Progreso, Arquitectura*, 154-155.
- Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*. (E. L. Revol, Trad.) Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Pizzi Kirschbaum, M. (2011). Patrimonio e industria. Génesis del paisaje cultural de la ciudad latinoamericana del siglo XX: una necesaria regeneración. *Anales de Investigación 2011*, 61-70. Obtenido de <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/117846>
- Saus, M. A. (Enero de 2013). Infraestructura ferroviaria y ciudad: su cambiante correspondencia espacial desde los paradigmas. *Revista Estudios Sociales*(45), 144-157.
- Seisdedos, S. (2009). El ferrocarril transandino. *ARQ*, 50-57.
- Tapia, C. (2021). *Los Andes, Recuerdos y Añoranzas*. Los Andes: Alto Aconcagua.
- Tapia, V. (2013). El concepto de barrio y el problema de su delimitación: aportes de una aproximación cualitativa y etnográfica. *Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos*. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5550400>
- Thomson, I. (2005). El Ferrocarril Transandino: un desastre financiero que todavía atraes financieros. *Revista de estudios internacionales*, 39-54.
- Timmling, H. F. (2012). MEMORIAS URBANAS. COTIDIANEIDAD, IDENTIDAD Y TRASCENDENCIA EN LA CIUDAD. *Urbano*, 15, 8-16. Recuperado el 23 de Octubre de 2021, de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19824826002>
- Vega, V. (2018). Infraestructuras ferroviarias y obsolescencia: Oportunidades de renovación urbana. *Anales de Arquitectura 2017-2018*, 260-271.

