

EVOLUCIÓN DEL ESPACIO URBANO DE LA CIUDAD DE QUILLOTA.

M. Elena Iduarte C.*

Resumen

Se presenta en forma breve la evolución del espacio urbano de la ciudad de Quillota, desde su fase colonial hasta hoy, considerando las transformaciones del espacio que han impreso la llegada del transporte como el ferrocarril central, los carros de sangre y las adaptaciones del espacio a la implementación de nuevas tecnologías, como las distintas formas de luminaria urbana, agua potable, etc.; tratando de reconstruir en palabras lo que falta en imágenes y planimetría. Se ha considerado el cerro Mayaca como hito importante del emplazamiento urbano, tanto en el proceso de fundación como en el proceso de su ocupación. Parte importante de esta investigación se basa en mi libro "El Ferrocarril en Quillota y la Transformación del Espacio Urbano", sin publicar.

Abstract

A brief article on the evolution of the urban space of Quillota's city, from its colonial period up to today, considering the transformations of the space that has imposed the arrival of the transport such as the central railroad, the horse carriage and the adjustments of the space to the implementation of new technologies, as the different forms of urban light, drinkable water, etc., trying to reconstruct in words what is absent in images and maps. The hill Mayaca has been considered an important milestone of the urban emplacement, both in the process of foundation and in the process of occupation. A significant portion of this research is taken from the author's unpublished work "El ferrocarril en Quillota y la transformación del espacio urbano".

La evolución del espacio urbano desde la revolución neolítica hasta hoy, nos permite entender las motivaciones, los sentimientos y las expresiones del ser humano. Por ello es interesante realizar el estudio de una ciudad desde los espacios que comenzaron a ser transformados por sus primeros pobladores hasta hoy.

Este estudio comenzará desde la transformación espacial aplicada por el conquistador español sobre el valle de Quillota, lo cual no pretende desconocer su anterior habitabilidad; sin embargo, eso queda para otros especialistas.

Desde la llegada de don Pedro de Valdivia, se inician las transformaciones del espacio. La posibilidad de fundar un primer fuerte en el valle, para defenderse de posibles ataques, hasta la idea de fundar una ciudad, fueron las posibilidades que se visualizaron con su llegada. Sin embargo, sólo hasta 1590 se da el nombre de Corregimiento de Quillota a la zona comprendida entre el río Limarí y Casablanca y la acción evangelizadora con el establecimiento de la Doctrina de indios en 1565¹ y la llegada de la Orden Franciscana en 1622.

* Profesora de Historia y Geografía, Licenciada en Historia y Licenciada en Educación por la Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación. Diplomada en Museología por la Universidad de Chile. Curso Superior de Paleografía, Diplomática y Archivística, Universidad Complutense de Madrid. Conservadora del Archivo Histórico de Quillota.

1. GUARDA, Gabriel; *Centros de Evangelización en Chile 1541-1826*, Anales de la Facultad de Teología, Vol. XXXV, cuaderno único, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago 1986, p. 124.

Es curioso que una ciudad como Quillota, creada bajo una política de planificación aplicada durante el siglo XVIII y cuyo proceso fundacional constituyó la base para posteriores procesos de fundación en Chile, no cuente desde sus inicios con un plano que documente este planificado proceso y, por el contrario, sólo existen planos a partir del siglo XIX, producto de la configuración de mapas que muestran áreas más amplias, pero no específicamente la ciudad de Quillota, que cuenta con planos sólo a partir de mediados del siglo XX.

Es por ello que se presenta el siguiente análisis que, de alguna manera, recrea esa planificación y evolución de la estructura urbana de la ciudad. La búsqueda de una información como esta, debía encontrarse en el Archivo Nacional, en el Archivo de Indias; sin embargo, no existe. Además, consta en los archivos municipales que en sesión del 5 de junio de 1844, el Presidente del Cabildo informó de la pérdida de documentos que contenían información de planimetría de la ciudad; por otra parte, en sesión del 14 de octubre del mismo año, se denunció que el archivo referido a las donaciones y planos de la ciudad estaba perdido. En sesión del 24 de febrero de 1875, se estableció que esta documentación había sido destruida durante las acciones independentistas en 1817, quemándose parte importante del archivo del cabildo; también se dejó constancia de la existencia de un libro del Cabildo desde 1746 hasta 1783 que se encontraba en el archivo público que existía en 1875, pero que muchos de esos archivos, incluyendo el libro del cabildo citado estaban perdidos. Otra información señala que en 1873 se ordenó hacer un plano con las propiedades municipales el cual tampoco se encontró.² Otra solicitud de búsqueda de planos de la ciudad se hizo en 1916 para estudiar el trazado de las vías del Ferrocarril Urbano, ordenándose en definitiva la confección de uno. He aquí entonces, un intento por reconstruir en palabras lo que falta en imágenes.

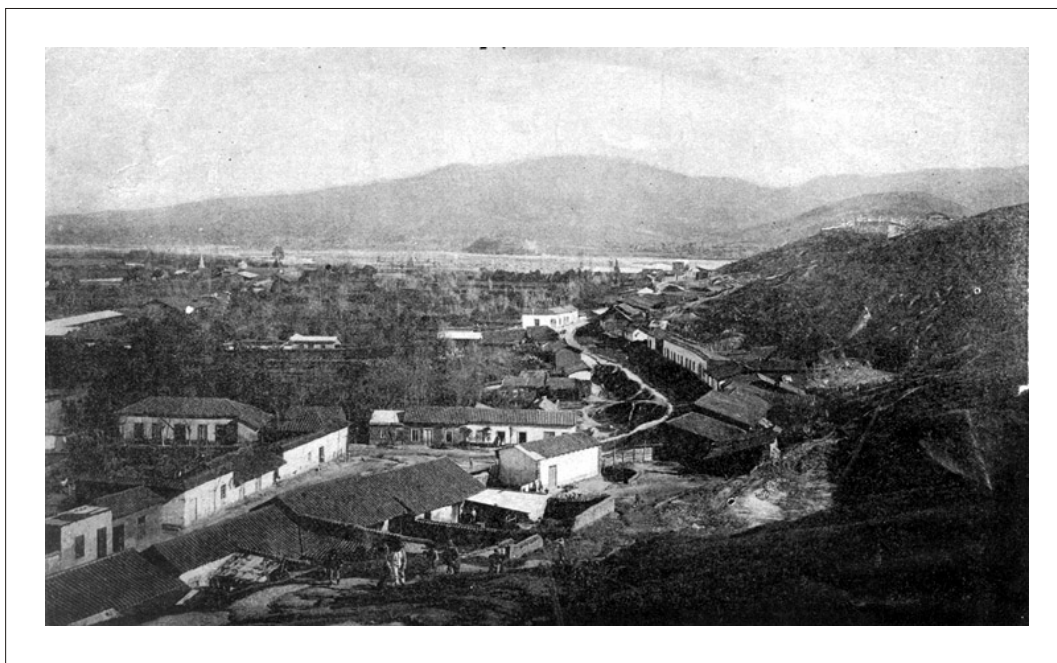
Emplazamiento Colonial.

Luego de establecerse el Corregimiento de Quillota en 1590, dependiente de Santiago, la autoridad debió hacer enormes esfuerzos para coordinar la administración civil y eclesiástica en la zona, debido a la dispersión de la población en el Corregimiento, lo que hacía difícil un control efectivo de la administración de impuestos, aplicación de las leyes y la enseñanza para la salvación de las almas.

La llegada de los Borbones a la corona española a comienzos de siglo XVIII, trajo consigo ideas nuevas para mejorar la administración, tanto de la Península como de las colonias. Una de las tantas medidas aplicadas para mejorar la administración colonial fue la política de fundar ciudades, con consulta a las autoridades locales y un procedimiento que debía necesariamente evitar errores, con el fin de que estos nuevos centros pudieran aglomerar a la población y mejorar la administración y control sobre los súbditos, como lo indicó la Real Cédula de 1703 *“que los españoles vivan en poblaciones con buena administración de justicia, así para la común sociedad, como para dar ejemplo a que los indios se pueblen voluntariamente”*.³

2. Archivo Histórico de Quillota. Archivo N° 26 “Propiedades y Contratos Municipales”.s/f.

3. LORENZO, Santiago; *La política de poblaciones en Chile durante el siglo XVIII*, Editorial El Observador Quillota 1978, Real Cédula de 26- abril de 1703, p.8.



Vista del Valle de Quillota desde el cerro Mayaca a comienzos del siglo XX. Calle Dieciocho, al fondo el río Aconcagua y en el costado superior izquierdo el cementerio.
Gentileza de don Enrique Chicano.

Es en este contexto que se determina la fundación de la Villa de San Martín de la Concha, en el Corregimiento de Quillota, en 1717,⁴ siendo el primer centro poblacional que se establece en Chile bajo los nuevos criterios fundacionales. La Junta de Poblaciones compró a Alonso Pizarro la chacra donde se emplazarían las cuadras para la nueva población; por su parte, don Alonso vendió las cuadras para la Plaza de Armas.⁵

El lugar donde actualmente se emplaza la ciudad cumplía con los elementos exigidos por la autoridad para tal efecto. Los elementos considerados eran los siguientes:

4. La fundación de Quillota implicó un proceso ajustado a lo establecido en la Recopilación de 1680, que llevó tiempo para establecer en definitiva el sitio y sus autoridades. Por ello existen dos fechas para su fundación el 19 de agosto de 1717, en la cual se firma el acta de fundación y el 11 de noviembre de 1717 en la que se realiza la celebración al patrono de la fundación San Martín y que hasta el día de hoy, por tradición se conmemora esta fecha.

5. VICUÑA MACKENNA, Benjamín; *De Santiago a Valparaíso*. Imprenta El Mercurio, Santiago, 1877, "Cedió a cambio de otras tierras y muchos de los que llegaron a poblar debían comprar los solares. Puede ser otra explicación de la demora que significó poblar la Villa", p. 200.

- Cercanía de un río
- Antiguo lugar de habitación. Recordemos que, a la llegada del español, esta zona se encontraba ocupada por los representantes Incas, que aunque ya debilitados, habían dominado a la población originaria.
- Planicie con posibilidades de producir y abastecer lo necesario para la población.
- Un número suficiente de almas que justificara la necesidad de fundar.

La primera medida fue trazar las cuadras dentro de las cuales se consideraban la plaza de armas, en su entorno las cuadras de la administración civil y la administración eclesiástica. Como lo señala la "Vista de ojos" *"Subieron a un cerro nombrado Mayaca, desde cuya eminencia... se reconoció ser el mejor paraje para poblar...pareció muy al propósito por su llanura, lo enjuto del y vecino a lo que se halla poblado y al río que le ciñe...está el convento... de San Francisco, desde donde se empezaron a formar las calles. Y a las dos cuadras de dicho convento se señaló la plaza mayor, dándole una cuadra de ciento y treinta y siete varas en cuadro, rebajando trece de las dos calles de ella, ocupando los ángulos con la iglesia parroquial de la parte del poniente, y las casa del cabildo y cárcel de la parte del norte, y de la parte del oriente el convento de la Compañía de Jesús;*⁶ *cuyos tres ángulos quedarán llenos en la forma referida; y el ángulo de la parte del sur se le dio al Alguacil mayor don Alonso Pizarro.*"⁷

Siglo XIX⁸

Las principales transformaciones registradas en Quillota, se produjeron durante la segunda mitad del siglo XIX. Indudablemente la llegada del ferrocarril, significó la transformación en la dinámica del crecimiento y ocupación del espacio urbano, no sólo para Quillota, sino también para todas las poblaciones localizadas a lo largo de su ruta que, al amparo del ferrocarril, van a dar un impulso a su crecimiento, de ser poblados asociados a fundos o a periferias de las ciudades más importantes de la época, a ciudades o comunas propiamente tales, con una impronta característica distintiva unas de las otras, como los casos de Viña del Mar, Quilpue, Villa Alemana, Limache, La Cruz, La Calera, etc. Unas primero y otras después, van a adquirir su propio dinamismo e incluso después de la llegada del ferrocarril, su crecimiento estará fuertemente ligado al movimiento que tenga este transporte.

6. A la salida de los Jesuitas de América en 1767, los terrenos fueron entregados a los Dominicos, lugar que ocupan hasta hoy.

7. LORENZO, Santiago; *Fuentes para la Historia Urbana en el Reino de Chile*, Academia Chilena de la Historia, Santiago, 1995, Tomo I, p. 84. "Vista de Ojos" de las tierras previstas para la fundación de Quillota, 15 de octubre de 1717. Esta descripción es lo más cercano a un plano inicial de Quillota. Nótese la fecha de esta parte del proceso de fundación de la ciudad, recién en octubre se comenzó a determinar el terreno del emplazamiento y la distribución del espacio para los solares y la Plaza de Armas y distintas instancias administrativas.

8. IDUARTE COFRÉ, María Elena; *"El Ferrocarril en Quillota y la Transformación del Espacio Urbano"*, Sin publicar.

En el caso de Quillota, desde los inicios de su construcción, en 1857, el ferrocarril, transformó el paisaje urbano de distintas maneras: determinó el límite entre el área urbana y la periferia; atrajo un número indeterminado de población, tanto en su construcción como en el desarrollo de sus faenas posteriores; el orden de la cuadrícula colonial se vio trastocado por el trazado de la vía férrea, que en su entorno verá la prolongación de calles y la apertura de otras nuevas.

El ferrocarril comenzó rápidamente a transformar su entorno más próximo, con la construcción de los primeros galpones para sus faenas, destruidos en 1861 por un temporal; posteriormente se construyó la primera edificación de la Estación de Quillota, entre las actuales calles Ignacio Serrano y la Avenida 21 de Mayo, edificio que comenzó a construirse en 1871 y la “nueva Estación” construida en 1895 y que fuera tristemente destruida en 2006.⁹

Luego de la gesta heroica del 21 de Mayo de 1879, las autoridades locales determinaron poner nombres alusivos a los héroes del Combate Naval. Así aparecieron las calles Ignacio Serrano, antiguo callejón Salvá; calle Carlos Condell, tramo de la ruta del ferrocarril, antigua calle de La Alameda y calle Arturo Prat, antigua de la “Estación”¹⁰

En la década de los ochenta se formuló la idea de extender la calle Manuel Blanco, quedando paralela a la calle La Merced y como alternativa de acceso norte hacia el centro de la ciudad, a su vez conectando el centro con el acceso sur de Quillota, pero nunca se concretó.

La vía que se proyectó abrir en 1891 fue la actual calle Manuel Rodríguez; su función era facilitar el acceso a la primera estación de ferrocarriles, ubicada entre Serrano y la calle Nueva de la Estación, actual Avenida 21 de Mayo.

Otro medio de transporte, fue el ferrocarril urbano, o carros, que circulaban por rieles con tracción animal que, a partir del 18 de octubre 1882, la Municipalidad entregó en concesión al señor Jorge Von Beschoff Homsen, quien debió realizar la construcción y administrar por diez años renovables. Se tiene noticias de un contrato anterior en 1870, que dice: *“el Presidente de la República a decretado lo que sigue: ...Se concede a Roberto Gac, por el término de treinta y cinco años, el privilegio que solicita para establecer en Quillota un Ferrocarril Urbano. Dicho término principiará a contar de después de diez y ocho meses que este acuerdo obtenga la aprobación suprema..”*¹¹ No ha sido posible establecer su postergación; sin embargo, existió un caso similar registrado en un contrato firmado entre la Municipalidad de Quillota y los empresarios Baldomero Risopatrón y Nicolás Morán en agosto de 1872¹² quienes serían los que al cabo de dos años y medios instalarían el sistema

9. Desde 1999 se realizaron las gestiones necesarias o como la ley sobre Monumentos así lo señala, para declarar patrimonio histórico dicho edificio, sin embargo, las solicitudes no tuvieron respuesta, por el contrario, el edificio fue destruido aludiendo “peligro de derrumbe”. La investigación “El Ferrocarril en Quillota y la Transformación del Espacio Urbano” es el resultado de lo que pudo convertirse en un lugar patrimonial, pero al que Quillota dejó pasar gracias a la indiferencia de nosotros los quillotanos.

10. A.H.Q., Archivo Vertical, Arch.8 fj. HQ-24.

11. A.H.Q. Fondo Gobernación de Quillota, Vol. 1

12. “Documentos Enviados a Gobernación de Quillota 1848 1876” Colección de Microfilms Rollo N° 38 A.H.Q. en M.H.A.Q.

de alumbrado a gas de carbón fósil y tendrían el privilegio de instalar el “ferro - carril Urbano” en la ciudad, concesionado por diez años a contar de la firma del contrato, que decía lo siguiente: “2° Se concede el permiso necesario a los empresarios para construir un ferro carril de sangre que comuniquen la fabrica con la estación del ferrocarril Central, si los empresarios en algún tiempo lo creyeren conveniente”¹³ Eso si no estaban obligados a instalar dicho transporte.

Este transporte generó un nuevo sistema de circulación vial, que conectaba el centro de la ciudad con la estación de ferrocarriles; la salida sur occidental de la ciudad por la actual avenida Valparaíso, y al norte, la salida por calle La Merced hacia Charravata, actual Comuna de La Cruz.

Fue mantenido por varios concesionarios; ya con dificultades económicas, en 1925 se intentó mantener el servicio, reemplazando la tracción animal por la tracción mecánica; sin embargo, se mantuvo sólo hasta 1926, cuando dejó de funcionar por no poder sustentarse debido a la apertura de Chile a la tecnología diesel, teniendo que competir con las primeras concesiones municipales al transporte motorizado¹⁴ y el alto costo que significaba la mantención de los animales para el transporte y la renovación del equipo, ya sean carros o rieles.

Contrario a lo que pudiera imaginarse, el desarrollo de tecnología que llegaba a las grandes ciudades como Santiago y Valparaíso, llegaban también a Quillota, que se sumó pronto a estos adelantos. Así fue el caso de la iluminación pública; en 1845 se habían comprado cuatro faroles de reverbero¹⁵ para las cuatro esquinas de la Plaza de Armas; posteriormente en 1865 se instaló la iluminación a parafina en las calles céntricas, extendiéndose a comienzos de la década de los setenta por el centro de la ciudad, a través del sistema a gas fósil. El fin de siglo trajo nuevos avances técnicos, con la instalación de las primeras luminarias eléctricas en la Plaza de Armas en 1899, pero 1904 será en definitiva el año en que se inicien las contrataciones del servicio público de iluminación de la ciudad. En la década del '20, Quillota contaba con la electrificación de toda la ciudad, desde Charravata hasta el centro. “Se desarrolló un plan de electrificación total del sector céntrico, este plan comprendió los siguientes sectores: desde Charravata por la Avenida 21 de Mayo hasta la Plaza de Armas por calles Prat, Freire, Maipú con una lámpara de cincuenta bujías cada 60 metros”¹⁶ En 1926, el centro de Quillota contaba con 354 lámparas. A este proceso se suma la electrificación del ferrocarril central de Valparaíso a Santiago, en 1924.

Otro importante impulso fue la instalación del sistema de agua potable, gestiones que se iniciaron en noviembre de 1895, cuando se estableció la comisión municipal para desarrollar el proyecto. En primer lugar se compró el terreno a Ignacio Cardemil, para las instalaciones del estanque de agua potable, en lo que actualmente se conoce como población “Agua Potable” en Charravata En la década de 1930, Quillota y La Cruz contaban con este sistema.

13. Idem.

14. A. H. Q. Colección de Microfilms, Rollo 45 actas Municipales 1916 - 1922

15. Farol con espejo reflector de luz.

16. IDUARTE, María Elena, *Op. cit.* (Sin publicar)

La Beneficencia y su “aporte” al plano de la ciudad.

Desde 1872,¹⁷ la beneficencia sirvió como institución recaudadora de bienes con fines bondadosos para expiar culpas y salvar vidas en el Hospital de Quillota, al que apoyaba. En su gestión económico-caritativa, pudo rematar y disgregar grandes extensiones de tierras que le habían sido donadas y que permitieron su repartición entre pequeños propietarios y dar a la ciudad un espacio donde incrementar su influencia urbana. Muestra de este proceso son los terrenos que el Sr. González Oreján entregó en 1857 para construcción de las dependencias del hospital y lazareto. En 1880 heredó otros terrenos a nombre de la beneficencia y que en 1895 su viuda, doña Manuela Rodríguez, traspasó definitivamente a la Junta de Beneficencia. Entre los terrenos traspasados se encontraban la Finca del Bajío, corresponden a terrenos que rodean al Hospital, y los terrenos cercanos a la calle La Merced, llamada Finca de La Palma.

En 1883, esta institución propuso la extensión de la calle Blanco desde calle Prat hasta Cancha Santa Ana sobre los terrenos de su propiedad, aludiendo que *“podría venderse una propiedad de la Junta que no produce ganancias hasta ahora”*.¹⁸ Posteriormente, entre 1890 y 1895,¹⁹ la Beneficencia realizó importantes ventas para ampliar los terrenos de la Empresa de Ferrocarriles; además se donaron los terrenos para la apertura de la calle Manuel Rodríguez. En 1906, después de sucedido el terremoto, la Beneficencia cedió sus terrenos contiguos a la estación de ferrocarriles para albergar a los damnificados, y, a partir de 1907, comienza a lotear dichos terrenos para venderlos a particulares.

Siglo XX

Conectadas las calle Manuel Rodríguez con Calle La Merced, existió la posibilidad, a fines del siglo XIX, de extender calle Manuel Blanco, que habría quedado paralela a calle La Merced; sin embargo, años después, tal vez aún con la idea de extender calle Blanco, se planteaba la alternativa de abrir una calle a partir de la “calle nueva de la estación” que sólo alcanzaba hasta el edificio de la Estación. La Avenida 21 de Mayo, inaugurada el 21 de mayo de 1915, fue el resultado del interés y esfuerzo de los vecinos por prolongar la “calle nueva de la estación”; además, significó la ansiada alternativa de salida y entrada norte de la ciudad, ya que se prolongó desde Arturo Prat hasta la antigua calle Larga, que une Quillota con La Cruz, tomando el nombre de 21 de Mayo; por último, fue la conexión directa entre el centro cívico y la vía férrea y todo lo que a través de ella entraba y salía de la ciudad.²⁰

En 1909, el Concejo Municipal decidió dar nombre al sector de Cancha Santa Ana, corto tramo que une la Avenida 21 de Mayo con calle La Merced, bautizándolo como Simón Álamos, en honor a un activo Alcalde de la ciudad, que poco tiempo antes había fallecido.

17. “Documentos Enviados a Gobernación de Quillota 1848 1876” Colección de Microfilms Rollo N° 38 A.H.Q. en M.H.A.Q.

18. Periódico “El Correo de Quillota” 5 de enero de 1884, p. 5

19. C.B.R.Q Registros de Bienes de 1880 a 1895.

20. IDUARTE María Elena, *Op. cit.* (Sin publicar)

Otra obra importante realizada en 1915, fue la apertura de la Feria de Animales en los terrenos de su propietario, Daniel Durán, en calle La Palma. Las dependencias de esta Feria, entregó una importante solución para lo que es la oferta y venta ordenada y limpia de la producción ganadera de la zona.

El reemplazo de la tracción animal era inevitable, única manera de poder competir con el creciente aumento del nuevo transporte diesel, llamadas góndolas, antecesoras de las actuales micros y que en 1924, aun cuando no consta la cantidad existente en Quillota, no eran pocas, ya que aparecen los primeros decretos municipales estableciendo normativas para su uso, seguridad y control *“En espera de dictar un reglamento para el creciente servicio, el cual exigirá el registro de cada vehículo, dueño y conductor, el buen uso del transporte, no exceder del número de pasajeros y de la velocidad”*.²¹ El 3 de noviembre de 1925, según decreto 236 municipal, se prohibía el estacionamiento de las góndolas del servicio público, sólo se les permitiría tomar y dejar pasajeros en la avenida 21 de mayo frente a la Estación de Ferrocarriles del Estado, debido al creciente volumen de tránsito por esa vía, especialmente en los momentos en que el tren llegaba a Quillota.

Además aparece en 1925 la primera solicitud de instalar tres distribuidoras de nafta en Quillota, hechas por don José Cambría, a nombre de la “West India Oil Company”, para lo cual se propusieron tres lugares: Plazuela San Francisco, calles Concepción con San Martín y frente a Estación de Ferrocarriles.²² Se estableció, según decreto N° 160 de 1925, que la Compañía debía compensar a la Municipalidad con un centavo por litro de nafta vendido.

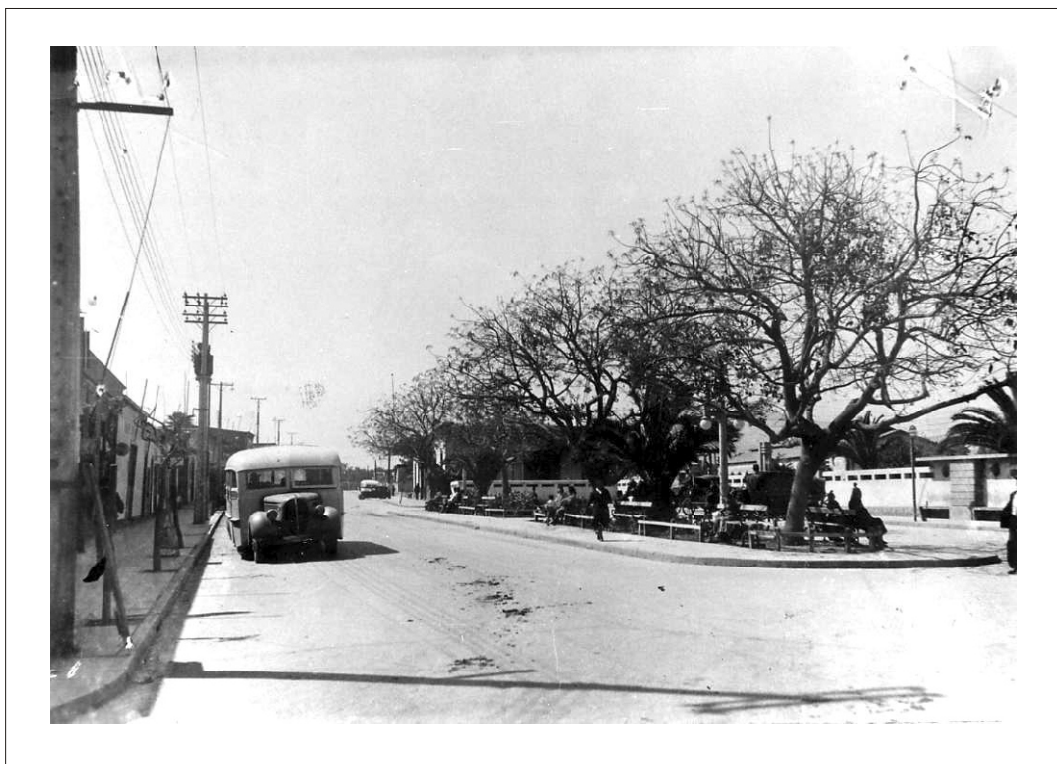
Si bien el registro de vehículos se inicia en 1924, el cual incluía carretas, coches del transporte público, etc. sólo a partir de 1929, es posible tener claro qué tipo de transporte automotriz se incorporaba al tráfico urbano, ya que a partir de ese año se comenzó a clasificar el tipo de transporte al momento de ser inscrito en el Registro Municipal de Transporte. Se identificó el primer auto a motor diesel, a nombre de Alfredo Rebolar, domiciliado en Miraflores sin número, conducido por Juan Madrid, inscrito el 24 de mayo de 1929 con el N° 196. Para ese año se registraron 63 “autos”. También se cuentan las dos góndolas de la Compañía de Góndolas de Quillota, con domicilio en 21 de mayo 551 inscritas durante el año, conducidas por Esteban Segundo Fernández 18 años de edad, domiciliado en 21 de mayo 351 y Fernando Rojo 16 años de edad. Llama la atención la edad de los choferes del transporte público; esto debió ser por la falta de un reglamento general de tránsito.

Ideas de un Plan Regulador:

A comienzos del 2006, una serie de planos fueron entregados al archivo histórico de

21. Idem.

22. Idem. Además se registró una segunda solicitud en 1926, de don Domingo Ciuffardi para instalar dos distribuidoras de bencina a nombre de The Anglo- Mexican Petroleum Co. Ltda. Archivo N° 212 F. M., A.H. M.H.A.Q. Testimonios de antiguos quillotanos indicarían que Ciuffardi habría sido el primero en tener vehículo motorizado en la ciudad, sin embargo el registro habría comenzado posterior a la adquisición de su vehículo que tal vez fue en 1927.



Transporte diesel en Quillota: Avenida 21 de Mayo, al fondo la Estación de Ferrocarriles del Estado en la década de los cuarenta.

Foto en "El Libro de Valparaíso" de Luis Aguirre Echiburú.

Quillota y fue aumentando más la inquietud de reconstruir la evolución del plano urbano de la ciudad, contando ahora con una serie de planos confeccionados por el Instituto Geográfico Militar en 1949, sobre los cuales se realizó el análisis de las condiciones de la ciudad en aspectos como transporte, vías de acceso, distribución de la población, distribución del comercio, etc. De lo cual resultó la propuesta de Plan Regulador para la ciudad de 1963.

De este análisis se formuló una propuesta de Plan Regulador y que llamó la atención respecto de las problemáticas que la ciudad debía solucionar prontamente, debido a su creciente población y sobre todo para aprovechar las ventajas de su localización dentro del espacio regional. Entre otras cosas, se señaló que la vía férrea era un elemento que impedía el crecimiento natural del emplazamiento urbano, por lo cual se propuso el cambio de esta vía al oriente de la ciudad; con ello se eliminaría el "*cuello de botella formado por la vía férrea*

y el Cerro Mayaca”²³ y al eliminar este “cuello de Botella”, se incorporaría el sector que se encontraba al oriente de la vía férrea, haciéndose más expedito el tránsito por la ciudad. Las estadísticas de la época que justificaban el traslado de la vía férrea, señalaban que los viajeros frecuentes a Valparaíso preferían los buses intercomunales vía Limache. Este proyecto se realizó sólo a partir de 2001 con la suspensión del servicio de carga de ferrocarriles y la habilitación de la nueva Avenida Condell a partir de 2005.

Se planteó la idea de un paso bajo nivel por calle Ariztía, calle que une el sector céntrico con el área rural de La Palma, pero fue desestimado por su alto costo. Se establecía el nuevo límite urbano en la línea férrea, considerado después de que se realizara su traslado.

Se indicó la necesidad de destinar un lugar para zona industrial, ya que en aquella época la ciudad contaba con la Industria Rayón Said, ubicada en los límites al occidente de la ciudad, en la Avenida Valparaíso, camino que une el centro de la ciudad con la ruta más tradicional que une, a su vez, Quillota con Valparaíso (de ahí su nombre), sector cercano a lo que se conoce como El Bajío, el que hace alusión a la idea del sector más bajo de la ciudad, cercano a la ribera del Río Aconcagua. Por otro lado, la Industria Bozzolo Hermanos, ubicada dentro del área urbana, en el antiguo camino de acceso norte a la ciudad, que se conoce tradicionalmente como Calle Larga, actualmente une a Quillota con la Comuna de la Cruz.

El crecimiento natural de la población hizo necesaria la construcción de nuevas poblaciones, como Aspillaga y San Martín en la década del 20; la población CORVI en 1957; Población de la Caja de Empleados Particulares, en 1961; Villa COOPREVAL, Santa Teresita Villa Padre Hurtado, en 1986; Alfredo Rebolar, 1990; El Sendero, que permite vislumbrar que San Pedro pasará a ser parte de la población de Quillota y muestra el rápido crecimiento de la población local.

Cerro Mayaca

Es necesario considerar aparte a esta estructura geológica natural que, silenciosamente, ha determinado variados aspectos del emplazamiento de la ciudad desde antes de su establecimiento como villa.

La palabra Mayaca viene del quechua “muya” que significa huerta y “ca” que significa alrededor.²⁴

La existencia del Cerro Mayaca es otro elemento importante al momento de establecer la población y es a partir de él que se determinó el emplazamiento de la Villa, así como el caso de la ciudad de Santiago y el Cerro Santa Lucía; en Temuco, el Cerro Ñielol y otras, que en la mayoría de los casos se establecía como punto estratégico para la ciudad en caso de ataque indígena.

Aun cuando su uso no sólo fue considerado desde la época colonial, ya que algunos historiadores atribuyen su ubicación dentro del valle como estratégico y sagrado, como señala Kéller “para seguridad del incahuasi existía una guarnición, que disponía de una

23. MOREAU Jorge, *Informe Plan Regulador Comunal Quillota*, parte escrita, 1963.

24. KELLER Carlos; *Los Orígenes de Quillota*. Editorial Jerónimo de Vivar San Felipe 1974, p. 106

casa fuerte”.²⁵ Ciertamente, este tipo de ocupación, actualmente se puede encontrar restos cerámicos, que no descartan ninguna posibilidad de otro tipo de utilización dada por los indígenas de las distintas culturas que habitaron el Valle.

Durante los siglos coloniales, aunque poco uso defensivo se le dio al cerro, por la pronta dominación que se logró del Valle, debió utilizarse como canteras para extraer las piedras para las construcciones de la Villa y para la extracción de mineral de cobre, formas de utilización que se mantuvieron hasta comienzos de siglo XX.

En el siglo XIX su utilización es constante, agregando un nuevo uso a su superficie, con el establecimiento del cementerio extramuros a mediados de siglo²⁶ para todo público sobre la planicie noroeste del cerro.

Durante el siglo XIX, en variadas oportunidades hubo reclamos respecto a la legitimidad de la propiedad que tenía la Municipalidad sobre el cerro, como ocurrió en 1843; se recurrió entonces a decretos coloniales como el de Manso de Velasco, que en 1745 mandó construir una cañada para abastecer de agua a los solares de la Villa.²⁷ Fue necesario citar esta referencia, ya que al momento de realizar arreglos en el canal de la comunidad de calle Dieciocho, se encontraron espacios ocupados por particulares sin previa autorización municipal y que impedían los arreglos del canal. *“Hará que se forme una cañada desde la acequia madre de que se saca agua, para distribuirla en los solares de la Villa por la falda del Cerro Mayaca hasta el río... vecino que quisiere sacar tierra para adobe, ladrillo o teja..o piedra del cerro Mayaca, se le ponga embarazo porque todos han de gozar libremente de este veneficio...”*²⁸ aun cuando no pone en claro a quién pertenecerá el cerro, si es de uso común. Otro caso fue la denuncia de la toma de espacio sin autorización como se dice a continuación *“... el señor Pioquinto del Fierro pretende tomar posesión del terreno que la ciudad tiene arrendado... Este ataque a la propiedad no puede ser mirado con indiferencia y mucho menos podrá desentenderse la Municipalidad de que sus derechos sean atropellados y defraudados sus intereses...”*²⁹ Se insistió en la figura del Cabildo como propietario e institución que precedió a la Municipalidad y, por tal condición, heredera y propietaria del Cerro. En 1895 se realizó un catastro de las propiedades municipales, en el cual se reafirmaban los derechos de la autoridad local sobre el cerro.

25. Idem., p.109

26. Gobernación de Quillota. Comunicados de la Municipalidad de Quillota. Colección de microfilms. Rollo 38 1844 1880. Otro caso de desorden o pérdida de documentos. El concejo Municipal solicitó información del origen del cementerio en 1872, a lo cual el administrador del recinto respondió sobre la imposibilidad de obtener tal información. Sin embargo existen antecedentes anteriores en otro documento donde el párroco de Purutún, señaló que la responsabilidad del cementerio era del Obispo y no de la Municipalidad. 5 de septiembre de 1855 C.M. A.H.Q.

27. Fondo Gobernación de Quillota. Vol. 1 1843-1889 27 de abril de 1844, fj. 12. Resulta curioso que esta información que se cita de Santiago Lorenzo más adelante, toda documentación extraída del Archivo de Indias, estuviera en manos del Gobernador de Quillota en 1844, eso quiere decir que los mismos documentos existieron en el archivo del Cabildo de la Villa de San Martín del Corregimiento de Quillota y se perdieron posterior a la Guerra de Independencia.

28. LORENZO, Santiago; *Op. cit.* p. 60.

29. Fondo Gobernación de Quillota, Vol.1 1843-1889, 11 de junio de 1845, fj. 31

En 1874 se construyó el matadero municipal para faenar animales, con un costo de 8150 pesos, al lado nororiente del cerro, que dejó de funcionar en la década de 1980.

En 1927 el Alcalde Oliverio Barker cedió un terreno al club de Tiro al Blanco para construir un polígono de tiro, pero la Municipalidad debió enfrentar un juicio iniciado por Homero Castro quien demandó a la Corporación por ocupar la mitad del cerro, que era de su propiedad. Sin embargo, la Municipalidad logró probar que eran de uso comunal, pero de propiedad fiscal, sobre el cual la Municipalidad no tenía jurisdicción; de todas maneras debió anularse el decreto de cesión de estos terrenos al club.

En la década de los cuarenta, Quillota contó con alcaldes que se caracterizaron por la realización de distintos adelantos en la ciudad, como Don Alfredo Rebolgar Games, don René Rubio, don Alfredo Valenzuela. Entre otras obras impulsadas fue la construcción del mirador en el cerro, sobre el cual existe la imagen de la Virgen; además, se fomentó el hermoejamento del sector, en 1948; en 1956 se instaló una planta elevadora de agua para abastecer al sector de El Peumo. El 3 de junio de 1949 se puso nombre a la Calle que rodea el cerro por el lado oriental, llamada Nicanor Molinare, en homenaje a uno de los alcaldes que tuvo la ciudad durante la década del 30.

El Cerro Mayaca, según la propuesta de Plan Regulador de 1953, fue considerado como un lugar digno de proteger como patrimonio histórico y valor natural, para establecer en él una zona de áreas verdes, ya que la ciudad no contaba con un pulmón urbano y se hizo un llamado urgente a tener en cuenta este lugar, por su condición de propiedad municipal y de espacio deshabitado. Sin embargo esta situación, más allá de ser aprovechada, significó una dificultad: el cerro era ocupado por la municipalidad para arriendo a particulares y eso significaba retirar importantes ingresos de las arcas municipales; pese a las intenciones de construir un parque, mayores eran las necesidades de dar terrenos para que habitara población de escasos recursos o vender a particulares.

En la década de los setenta, durante el Gobierno Militar, se desarrolló el Plan Mayaca, el cual consistió en rehabilitar y ordenar la infraestructura del cerro para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.³⁰

Sectores periféricos de la ciudad

“El Valle de Quillota contiene numerosas haciendas de gran hermosura, y es capaz de suministrar una idea bastante clara de agricultura de las provincias centrales, donde el clima y las características del suelo obligan a adoptar métodos muy diferentes a los del sur”³¹

La distribución de tierras a comienzos del siglo XVII en Chile central, provocó un importante desarrollo de las tierras patronales o haciendas con una economía basada en la agricultura.

Las haciendas o grandes extensiones de tierras, propiedad de una familia, permanente en el tiempo gracias a la práctica del mayorazgo, que impedía su división, de fuertes costumbres hispano-cristianas, fueron las que dificultaron el normal proceso de

30. EL OBSERVADOR, Quillota, Chile 17 de octubre de 1973, p. 8

31. POEPPIG, Eduard; *Un Testigo en la Alborada de Chile 1826-1829*, Ed. Zig-Zag, Santiago de Chile 1960, p. 107.

poblamiento de la Villa de San Martín de La Concha en 1717, debiendo ser obligados aquellos propietarios de solares a ocuparlos, pues de lo contrario, serían reasignados, campaña llevada a cabo por el Gobernador Manso de Velasco en 1746 para poblar la Villa.

Desde su llegada a la zona en 1629, los jesuitas se destacaron por adquirir propiedades que alcanzaban un desarrollo económico destacado. Entre las haciendas que se desarrollaron en torno a la Villa, se pueden mencionar San Isidro, conocida también como Los Perales de Atienzo, que nace como terrenos comprados por los jesuitas en 1744 en 1000 pesos, y que utilizaron como chacra de cultivo para la mantención de los miembros de la orden en la Villa, permaneciendo en ella hasta 1767, y rematada a favor de don Vicente Zárate en 1771.

En 1914 los vecinos de la Hacienda de San Isidro, solicitaron a la autoridad local la construcción de un camino a Pueblo de Indio y el sector de la Tetera.³²

La familia Edwards donó en 1935, la hacienda San Isidro al Ejército de Chile, estableciéndose allí, a partir de 1936, la Escuela de Caballería Blindada.

La Hacienda de La Palma, otra propiedad de la Compañía, fue adquirida en 1629 como parte de las donaciones de don Gonzalo Covarrubias y que fuera rematada en 1771 a don Diego Toribio de La Cueva, heredada a doña María Constanza Marín y Asúa, hija de don José de Poveda, Marqués de la Cañada Hermosa. Los últimos grandes propietarios fueron la familia Ariztía, quienes donaron parte importante de la hacienda a la Fundación Educacional Teresa Brown de Ariztía, lo que actualmente se conoce como Facultad de Agronomía de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

Otras propiedades de la Compañía fueron la hacienda de San Pedro, rematada por don José Sánchez Dueñas en 1776. Actualmente el distrito de San Pedro pertenece a la comuna de Quillota; la Hacienda de La Calera, de gran productividad agrícola y minera, principalmente por la extracción de cal para las construcciones realizadas durante la época colonial, adquirida por Idelfonso Huici, en 1844 se convirtió en la décima subdelegación del Departamento de Quillota y, a partir de 1894, se convierte en comuna autónoma.

La conexión entre las riberas oriental y occidental del Río Aconcagua, es decir, la ciudad y el de sector Boco y Rautén, fue preocupación permanente de las autoridades locales, como se lee en una nota de 1862 de la Municipalidad a la Gobernación, agradeciendo los aportes del Gobierno para la construcción del primer puente sobre el Río Aconcagua. Sin embargo, posteriormente, en 1869,³³ se entregó a la Municipalidad la administración de una lancha para asegurar el traslado de las personas entre la ciudad y Boco.

Pero la existencia de un puente se hizo cada vez más necesaria, debido al aumento que va a experimentar la producción agrícola del sector de Boco y el aumento del traslado de la población de un lado a otro del río. En notas periodísticas de 1874, se habla de una población cercana a los 4000 habitantes para este sector.³⁴ Sólo en las primeras décadas del siglo XX se construyó el primer puente de madera y no será hasta 1957 cuando se construye el puente de hormigón armado.

32. Archivo Histórico de Quillota. Archivo Vertical. N° 17, AQD 19

33. Archivo Histórico de Quillota. Fondo Gobernación de Quillota, Vol. 1 s/f.

34. El Correo de Quillota, 16 de mayo de 1874, p. 6

Comentario Final.

Ha sido interesante reconstruir el espacio urbano de Quillota, debiendo dejar de lado un cúmulo de información que, por espacio y por falta de precisión, es mejor no incluir. Sin embargo, este análisis, aporta información que abre un camino a la profundización en investigaciones posteriores, a través de los archivos o las historias de muchos antiguos quillotanos, que estarán gustosos de narrar sus experiencias.

Abreviaturas

A.H.Q. - Archivo Histórico de Quillota
C.B.R.Q. - Conservador de Bienes Raíces de Quillota.
C.M. - Colección de Microfilms
F.G.Q. - Fondo Gobernación de Quillota.
F. M.Q. - Fondo Municipalidad de Quillota
M.H.A.Q. - Museo Histórico Arqueológico de Quillota

Fuentes y Bibliografía

Archivo Histórico de Quillota: Actas del Concejo Municipal, Colección de Microfilms.
Conservador de Bienes Raíces de Quillota: Libros de Propiedades diversos años.
El Correo de Quillota. Periódico de Quillota 1874 1903.
El Observador. Periódico de Quillota 1973
La Unión. Diario de Valparaíso, década del 50.

AGUIRRE Echiburú, Luis; "El Libro de Valparaíso", Valparaíso 1946.

GUARDA, Gabriel; Centros de Evangelización en Chile 1541-1826, Anales de la Facultad de Teología Vol. XXXV, cuaderno único, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago 1986

IDUARTE Cofré María Elena; Notas de la investigación "El Ferrocarril en Quillota y la Transformación del Espacio Urbano" sin publicar.

SÉLLER, Carlos; Los Orígenes de Quillota. Editorial Jerónimo de Vivar San Felipe 1974

LORENZO, Santiago URBINA Rodolfo; La política de poblaciones en Chile durante el siglo XVIII .Editorial El Observador Quillota 1978.

LORENZO, Santiago; Fuentes para la Historia Urbana en el Reino de Chile, Academia Chilena de la Historia. Santiago 1995. Tomo I.

MOREAU, Jorge, Informe Plan Regulador Comunal Quillota parte escrita, 1963. En F.M.Q. M.H.A.Q.

POEPPIG, Eduard; Un Testigo en la Alborada de Chile 1826-18292, Ed. Zig-Zag, Santiago, 1960

VICUÑA, Benjamín; De Santiago a Valparaíso, Imprenta El Mercurio, Santiago, 1877.

ZAMUDIO, Orlando, "Historia de la División Político Administrativa 1810 2000", I.N.E., Santiago, 2000