

MetalEspaña 2020/2021

III Congreso de Conservación y Restauración del Patrimonio Metálico

Joaquín Barrio Martín
Milagros Buendía Ortuño (eds.)

SECYR >>>

Servicio de Conservación, Restauración y Estudios Científicos del Patrimonio Arqueológico



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE

ARQVA

Museo Nacional de Arqueología Subacuática



MUSEO
CASA DE LA MONEDA

UAM Universidad Autónoma de Madrid

Anejos nº 6 | 2022

Departamento de Prehistoria y Arqueología
Facultad de Filosofía y Letras
Vicerrectorado de Investigación
Universidad Autónoma de Madrid

Cuadernos
de Prehistoria
y Arqueología
de la Universidad Autónoma de Madrid

La Estación Central de Santiago de Chile. Arquitectura metálica y vanguardia decimonónica

The Central Station of Santiago de Chile. Metallic architecture and nineteenth-century avant-garde

MARÍA PAZ VALENZUELA BLOSSIN

Arquitecto-Profesor Titular
Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
mpvalenz@uchilefau.cl

Resumen

Tras la independencia nacional (1810-1818) nuestro país vive un interesante proceso de emancipación en todo ámbito, particularmente en su condición económica, situación que será ayudada por la revolución industrial. El papel que jugarán las naciones americanas será esencialmente la provisión de materias primas, para lo cual la presencia del ferrocarril será fundamental. Con este propósito se instala el primer ferrocarril en Chile y América, conectando el puerto de Caldera con los yacimientos mineros cercanos a la ciudad de Copiapó (1851). Luego será el tendido ferroviario desde la capital al puerto de Valparaíso (1852-63) y al sur de Chile (1855), siendo el punto clave de la integración al nuevo mundo de la industrialización la Estación Alameda o Central, primera estructura metálica que se levanta en nuestro país. Veremos una primera estación en 1857, una segunda y mayor estructura en 1885 y finalmente la gran nave que hoy conocemos en 1897. En pocos años nuestro país renovó con tres grandes estructuras metálicas una misma función, lo que le permitió ser parte de este nuevo mundo globalizado y hacer propias las estrategias de la industrialización, utilizando para ello la expresión de vanguardia que constituía la arquitectura metálica.

Palabras clave: ferrocarril, arquitectura metálica, Santiago de Chile

Abstract

After national independence (1810-1818) our country is experiencing an interesting process of emancipation in all areas, particularly in its economic condition, a situation that will be helped by the industrial revolution. The role that the American nations will play will be essentially the provision of raw materials, for which the presence of the railroad will be essential. For this purpose, the first railway was installed in Chile and America, connecting the port of Caldera with the mining deposits near the city of Copiapó (1851). Then there will be the railway line from the capital to the port of Valparaíso (1852-63) and to the south of Chile (1855), being the key point of integration to the new world of industrialization the Alameda or Central Station, the first metallic structure to be lift in our country. We will see a first station in 1857, a second and larger structure in 1885 and finally the great ship that we know today in 1897. In a few years our country renovated the same function with three large metal structures, which allowed it to be part of this new world globalized and own the strategies of industrialization, using the avant-garde expression that constituted metallic architecture.

Key words: railway, metallic architecture, Santiago de Chile

1. Introducción

Tras la independencia nacional (1810-1818) nuestro país comienza a vivir un interesante proceso de emancipación en todo ámbito, siendo un aspecto relevante la condición económica, situación que será ayudada por la revolución industrial, de amplio desarrollo en Occidente. El papel que jugarán las naciones americanas será esencialmente la provisión de materias primas, para lo cual fue fundamental la presencia del ferrocarril.

En el caso chileno se tiende un primer ferrocarril para conectar el puerto de Caldera con los yacimientos mineros cercanos a la ciudad de Copiapó (1851) en el aquel entonces, extremo norte del país, hablamos particularmente de Chañarcillo y su explotación de la plata. Le seguirá prontamente el tendido ferroviario desde la capital al puerto de Valparaíso a fin de lograr el aprovisionamiento de las manufacturas venidas desde Europa, el que fue terminado en 1863. También se extenderá el ferrocarril hacia el sur de Chile a partir de 1855, lo que permitirá desplazar la producción agrícola del valle central. Tal extensión deberá ir salvando accidentes geográficos y ríos, siendo el primer puente metálico el levantado sobre el río Maipo en las afueras de Santiago en 1859.

Sin duda no eran solo las vías las necesarias para el funcionamiento del ferrocarril, en tal sentido un importante papel lo cumplieron las estaciones ferroviarias, las que se convirtieron en uno de los edificios característicos de la industrialización. Es por ello que se hace importante destacar el caso de la Estación Alameda o Central, punto de partida del ferrocarril a Valparaíso y hacia el sur, la primera estructura metálica de nuestro país.

2. Arquitectura metálica en Chile

Como ya hemos señalado, fue la llegada del ferrocarril lo que gatilló la incorporación de este sistema constructivo al desarrollo nacional. Naturalmente la provisión de rieles no solo sirvió para el tendido ferroviario, sino que prontamente fue reemplazando a la madera como soporte estructural, así lo veremos en muelles u otras obras de infraestructura.

Asimismo, el tendido del ferrocarril necesitaba salvar ríos y cuencas, situación que resolvió con puentes y viaductos metálicos, cuyas estructuras eran fabricadas en las potentes fundiciones europeas. Así se levanta un primer puente sobre el río Maipo en 1859 como parte de la extensión de la línea hacia el sur, instalándose en 1860 un segundo sobre el río Tinguiririca que permitió llegar con el ferrocarril hasta la ciudad de San Fernando. Previo a esto, en 1857, se levantan las cuatro naves originales de la Estación Alameda en 1857, lo que nos permite establecer que es éste el primer edificio metálico en Chile.

Podríamos mencionar múltiples viaductos, puentes, industrias y diversos edificios asociados a la expansión industrial, todos ellos encargados a importantes fundiciones europeas, los que graficarían el impacto de este sistema constructivo en nuestro país, y cómo el mismo permitió resolver de manera eficiente el crecimiento económico que vivió Chile en la segunda mitad del siglo XIX. Este crecimiento se debió, mayoritariamente, a la explotación minera, la que tuvo aun mayor desarrollo e impacto económico con posterioridad a la Guerra del Pacífico (1879-1884), lo que derivó en la incorporación del llamado Norte Grande a la República de Chile¹ y con ello toda la explotación salitrera de aquella región, con la consiguiente riqueza asociada.

Muchas de estas obras aun se conservan y están declarados Monumentos Históricos, máximo reconocimiento patrimonial establecido por la legislación nacional. Entre ellas destacan el Mercado Central

¹ Previo a la Guerra del pacífico nuestro país se extendía por el norte hasta la provincia de Copiapó, área conocida hoy como el Norte Chico.

de Santiago (1868), el invernadero de la Quinta Normal de Agricultura (1866), el Edificio Comercial Edwards (1892), el viaducto sobre el río Malleco (1899) o el Pabellón de Chile para la Exposición Internacional de París en 1889, así como la actual Estación Central inaugurada en el año 1900. Sin embargo, esta primera estructura metálica aun no goza de tal reconocimiento y yace como modesta cochera en los patios de aquella estación.

Los conflictos bélicos de inicios del siglo XX y sus consiguientes crisis económicas harán que las estructuras metálicas sean paulatinamente reemplazadas por el hormigón armado en nuestro país. Sistema que además no requería de la importación de partes y piezas, siendo además, más eficiente frente a las solicitaciones sísmicas y los incendios. Tal proceso continuará hasta la década de 1940, momento en que se crea CAP, la Compañía de Aceros del Pacífico (1945), que permitirá la fabricación en Chile de este material estructural. Sin embargo, su masificación no ha sido la esperada y sigue siendo la arquitectura metálica una expresión escasa en nuestro panorama arquitectónico, remitida mayoritariamente a soluciones prácticas de bodegas o edificios industriales sin mayor aporte disciplinar, salvo escasas excepciones.

3. La Estación Central o Alameda (1857-1885-1897)

Como ya hemos señalado, la original Estación Central o Alameda (1857) fue el primer edificio metálico levantado en nuestro país. Tal afirmación solo se sostiene desde hace algunos años, momento en que fueron encontradas casualmente las estructuras metálicas que la componían, con motivo de una investigación realizada por los profesores Basáez y Amadori que terminó con una publicación el año 1995, referida en la bibliografía de esta presentación. Hasta ese momento la estructura se daba por desaparecida y de la revisión escasa de imágenes de la época, se había establecido que era de madera.

Si bien en aquel momento se pidió su declaratoria de Monumento Histórico, esto no se logró. Un segundo intento fue hecho por quien suscribe hace algunos años, en su condición de Consejera de Monumentos Nacionales, pero lamentablemente tampoco ha prosperado.

Como ya señalamos, esta valiosa estructura se encuentra en la Maestranza San Eugenio, un patio de ferrocarriles contiguo a la actual Estación Central, que cuenta con un sector protegido como Zona Típica², el que contiene dos casas de máquinas además de diversa infraestructura ferroviaria³, la que, a pesar de estar protegida, no individualiza la valiosa estructura antes mencionada. De hecho, las estructuras protegidas son de hormigón armado, lo que comprueba la invisibilidad e ignorancia sobre la estructura original.

Quisiéramos insistir en que las estaciones de ferrocarril fueron el punto clave de la integración a este nuevo mundo de la industrialización. No solo recibían carga y pasajeros, sino que generaban un potente desarrollo industrial en su entorno, cambiando de manera drástica la fisonomía y relación de las ciudades, lo que en el caso de nuestra capital fue decisivo, por cuanto la estación Alameda se convirtió en un punto de actividad fabril y de transporte indiscutido de la ciudad. Prontamente este sector de Santiago, ubicado lejos del centro fundacional en la periferia de la ciudad como podemos advertir en planos de la época, fue perdiendo el nombre de Chuchunco⁴ para reemplazarlo por el de Estación Central, nombre que hoy además ostenta el municipio del sector desde 1985 (figura 1).

2 La Ley de Monumentos Nacionales n.º 17288 de 1970, considera diversas categorías de protección patrimonial de nivel nacional, siendo una de ellas la referida a áreas patrimoniales urbanas o rurales denominada «Zona Típica».

3 Ver <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/maestranza-ferrocarriles-san-eugenio-edificaciones-anexas> recuperado 6 septiembre 2021.

4 Aún hoy se mantiene en el léxico coloquial la palabra «chuchunco» para referirse a un lugar que está muy distante y desconectado de la ciudad.

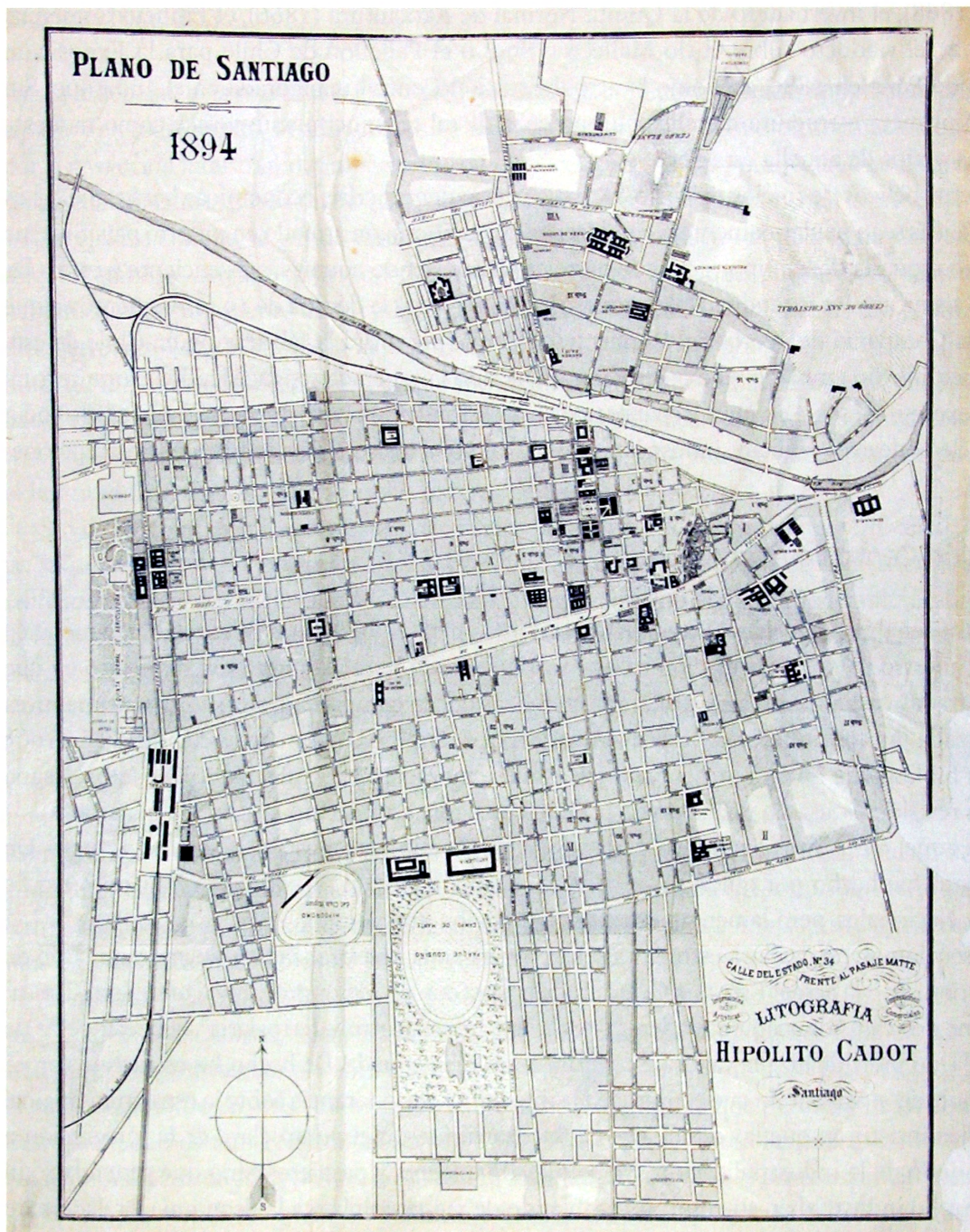


Figura 1. Plano de Santiago 1894. Litografía Hipólito Cadot. Documento de libre disposición. <<http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-86786.html>> rescatado 7 de septiembre de 2021

Figure 1. Plan of Santiago 1894. Hipólito Cadot Lithograph. Free disposition document. <<http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-86786.html>> rescued September 7, 2021

La llegada del ferrocarril a la capital naturalmente requería de un espacio protegido para pasajeros, carga y los propios ferrocarriles, lo que resolvió adecuadamente ese primer edificio, pero esta nueva estructura aportará también con innovación, tecnología e imagen urbana.

La primera estación, se levanta el año de 1857 y constaba de cuatro naves de poco más de nueve metros de ancho y más de sesenta metros de largo, estructuradas en base a la repetición de pilares de hierro de una altura aproximada de casi siete metros en su punto más alto. Estos pilares eran de sección en cruz y tenían en su parte superior un capitel muy sencillo, sobre ellos descansaba una cercha



Figura 2. Primer Edificio de la Estación Alameda. Sin fecha. En Basáez Y. y Amadori G., (1995)

Figure 2. First Alameda Station Building. Without date. Basáez Y. and Amadori G. (1995)

simple metálica con dos tensores, que recibía la cubierta. En su fachada las naves presentaban un frontón metálico perforado con diversas decoraciones, las que desgraciadamente desaparecieron cuando ésta fue desarmada. Se acompañaba además de un modesto edificio para administración en su flanco oriente, edificio de un piso con un corredor en su fachada norte y poniente, que le permitía recibir a cubierto a los pasajeros (figura 2).

Esta primera estructura rápidamente quedó obsoleta, tanto por su altura, como por su capacidad de recibir las potentes locomotoras que se desplazaban hacia el sur y el puerto de Valparaíso, de tal forma que en 1885 se levanta una nueva estación acorde en imagen y magnitud al nuevo estatus económico nacional. Esta vez anteponiéndose a la estructura existente y reemplazando el original edificio administrativo.

Como se advierte en las fotografías, el nuevo edificio fue completamente diferente, superando la modestia y sencillez del primero. Constaba de dos grandes naves metálicas separadas por una torre reloj, que escondían a las modestas naves iniciales. Dejaba en sus bordes dos grandes edificios académicos para hotel, oficinas y recepción de pasajeros, a los que se sumaron las oficinas del Registro Civil y de Telégrafos del Estado, conformando un conjunto notable que daba cuenta de aquel progreso económico alcanzado por nuestro país (figura 3).

En términos ferroviarios, la estación mantuvo sus cuatro líneas iniciales y la estructura que las cubría, anteponiéndose dos naves metálicas curvas, que superaban en casi el doble la altura de la estructura original. El conjunto comenzaba a reconocer, en su magnitud, ese importante punto de la ciudad, generando una explanada para carros y transporte de pasajeros, además de ofrecer un remate a la avenida Matucana, límite poniente de la ciudad, a cuyo borde corría la línea férrea que conectaba con el puerto de Valparaíso. La ciudad de Santiago había crecido en estas tres décadas y se había extendido hacia la estación del ferrocarril.

Tal fue el desarrollo económico y comercial de nuestro país, que en pocos años la reciente estación quedó obsoleta, de tal forma que entre 1897 y 1900 se levanta una nueva estructura para los ferrocarriles, trasladando esa primera estructura metálica al patio de la estación y reemplazando las dos naves curvas por un gigantesco hangar que albergaría las cuatro líneas existentes bajo una sola gran estructura. Se mantendrán los dos bloques de administración y pasajeros, pero desaparecerá la torre reloj, ubicando este implemento como coronación de la gran nave. La estructura fue encargada a la fundición europea Schneider et Cie del Creuzot y sus ingenieros supervisaron el montaje, siendo inaugurado el año 1900 (figura 4).



Figura 3. Segundo edificio para la Estación Central 1890. Documento de libre disposición. <<http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-99100.html>> rescatado 7 septiembre 2021

Figure 3. Second building for the Central Station 1890. Free disposition document. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-99100.html> rescued September 7, 2021

La gran nave actual tiene más de veinte metros de altura y ciento sesenta de longitud en base a la suma de sus dieciséis medios arcos por lado, los que se unen en la cúspide, liberando la techumbre en aquel punto para lograr la ventilación del recinto con un tradicional mojinete en una sobrecubierta. Tanto la gran nave metálica como la estación en sí misma, se mantienen en perfecto funcionamiento, no solo para el ferrocarril al sur, sino en conexión con un centro comercial, un terminal de buses y una estación subterránea de Metro.

Por otra parte, la explanada frontal hoy es un espacio urbano consolidado que da buen remate a la avenida Matucana e inicio de la Alameda hacia el oriente. Con la creación de un túnel subterráneo hacia el norte, a mediados del siglo XX se soterró la vía ferroviaria a Valparaíso, con lo que no solo se ganó en seguridad, sino en mejoramiento del espacio urbano, por cuanto hasta ese momento los ferrocarriles traspasaban libremente la Alameda.

Por su calidad arquitectónica y significancia histórica la actual Estación Central o Alameda fue declarada Monumento Histórico el año 1983. El hecho de no ser ésta la estación original no le resta mérito en su condición de arquitectura metálica y vanguardia decimonónica, tal como aquella primera estructura llegada al país y que, hoy convertida en sencilla cochera, espera un justo reconocimiento patrimonial.

4. Comentario final

Hemos revisado la historia de este icónico edificio nacional, tanto la de aquella sencilla estructura primera, como la magnífica que hoy se yergue en lo que fuera el sitio más alejado de la ciudad, Chuchunco. Ha pasado más de un siglo desde que se instalara en aquel lugar una primera vía ferroviaria, provocando un desarrollo sostenido de industria, comercio y servicios, tanto para el sector, como para la ciudad



Figura 4. Estación Central en 1910. Biblioteca Nacional Digital, documento de libre disposición. <<http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-84765.html>> rescatado 7 septiembre 2021

Figure 4. Central Station in 1910. Biblioteca Nacional Digital. Free disposition document. <<http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-84765.html>> rescued September 7, 2021

de Santiago y las pequeñas localidades rurales del entorno capitalino, que antes se servían de los recorridos del ferrocarril y que hoy han sido reemplazados por buses, los que convenientemente situaron su terminal próximo a la estación.

Si bien el ferrocarril ya no es el medio de transporte más relevante, sigue este sector siendo un punto de inagotable comercio y servicios, tanto para la comunidad local, como para los habitantes de las localidades rurales cercanas.

La estación del ferrocarril, otrora faro de las ciudades, sigue siendo el punto de identidad y encuentro para la comunidad, e hito para los habitantes de una ciudad que supera los siete millones de habitantes, tal como lo era cuando el país todo no alcanzaba una población que superara dos millones de almas.

Bibliografía

- Basáez Y., y Amadori G. (1995): *Estación Central / Estación Mapocho: construcciones ferroviarias en Santiago*. Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Editorial Antártica. Santiago. Chile. <<https://libros.uchile.cl/index.php/sisib/catalog/book/1019>>.
- Benavides, J. Pizzi, M. y Valenzuela M.P. (1994): *Ciudades y Arquitectura Portuaria*. Primera Edición. Editorial Universitaria. Santiago. Chile. <<https://libros.uchile.cl/index.php/sisib/catalog/book/1027>>.
- Greve, E. (1944): *Historia de la Ingeniería en Chile*. Imprenta Universitaria. Santiago. Chile.
- Moraga, P. (2001): *Estaciones Ferroviarias de Chile. Imágenes y Recuerdos*. Imprenta Salesianos S.A. Santiago. Chile.
- Palmer T. (1970): *50 años de Arquitectura Metálica en Chile 1863-1913*. Universidad de Chile. FAU. Ediciones Instituto de Historia. Santiago. Chile.
- Pereira S. (1956): *Arquitectura Chilena en el Siglo XIX*. Ediciones Anales de la Universidad de Chile. Santiago. Chile.
- Pizzi, M., Valenzuela, M.P. y Benavides, J. (2010): *El patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex ferrocarril de circunvalación de Santiago*. Editorial Universitaria. Santiago. Chile. <<https://libros.uchile.cl/index.php/sisib/catalog/book/1215>>
- Secchi, M. (1941): *Historia de la Arquitectura de Santiago, Siglo XVII-XIX*. Editorial Zig-Zag. Santiago. Chile.

© Departamento de Prehistoria y Arqueología
Facultad de Filosofía y Letras
Ciudad Universitaria de Cantoblanco
Universidad Autónoma de Madrid

<https://doi.org/10.15366/ane2021.6>

ISBN: 978-84-8344-853-3

Depósito Legal: M-24136-1995

Diseño y maquetación: Trébede Ediciones, S.L.
Imprime: Estugraf Impresores S.L.
Calle Pino nº 5 - Polígono Industrial Los Huertecillos
28350 Ciempozuelos - Madrid

Agradecimientos

A la Subdirección General de Museos Estatales y en especial a doña Carmen Jiménez Sanz; al Museo Casa de la Moneda (FNMT) y en especial a su director don Rafael Feria y Pérez, por el apoyo económico a la celebración del Congreso y a la publicación de estas Actas.

Acknowledgments

To the Subdirección General de Museos Estatales and especially to Ms. Carmen Jiménez Sanz; to the Museo Casa de la Moneda (FNMT) and especially to its director, Mr. Rafael Feria y Pérez, for the financial support for the celebration of the Congress and the publication of these Minutes.