



Archivo Consejo de Monumentos Nacionales, 1900

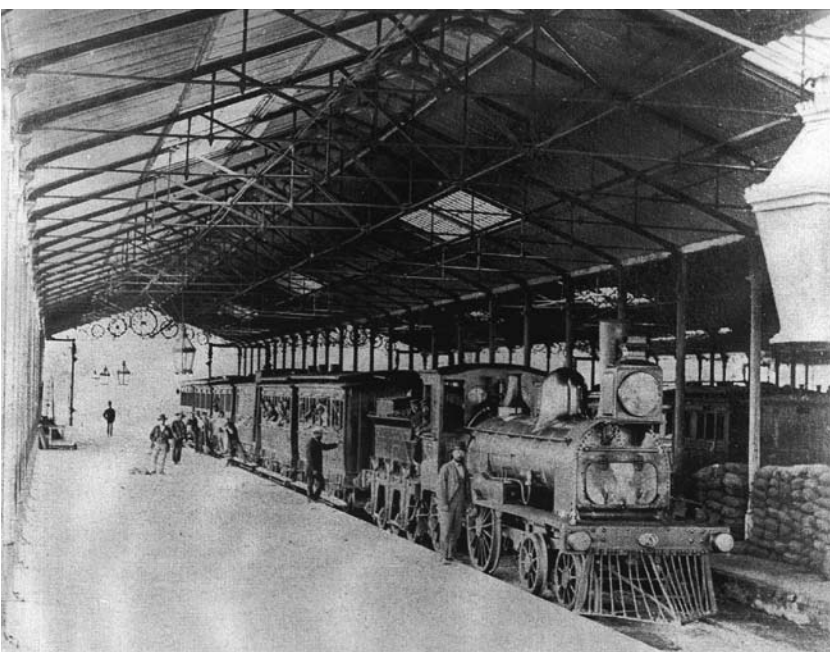
La actual Estación Central cuenta con interesantes antecedentes en ejecución y montaje. Desde el primer galpón metálico, hasta la reciente remodelación, pasando por la imponente bóveda metálica central encargada a Francia, pasaron casi 150 años de desafíos técnicos para la construcción.



ESTACIÓN CENTRAL

EL TREN DE LA HISTORIA

DANIELA MALDONADO P.
PERIODISTA REVISTA BIT



Tren de pasajeros de 1880 ingresa a la Estación Central. (“Estaciones Ferroviarias de Chile, Imágenes y Recuerdos”, Pablo Moraga Feliú).



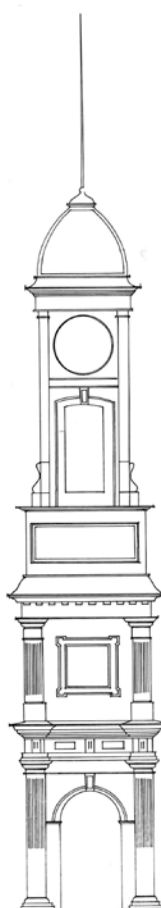
Fachada principal del edificio lateral del costado poniente. (Mauricio Angelini, noviembre de 1994 en “Estación Central-Estación Mapocho, construcciones ferroviarias en Santiago”).

E**SPECTADOR DE LUJO.** Desde una ubicación privilegiada, la Estación Central observó el vertiginoso crecimiento de la ciudad de Santiago por casi 150 años. Un desarrollo que se aprecia en un solo ejemplo. Antiguamente, los pasajeros llegaban al terminal ferroviario en tradicionales carruajes, más tarde en nostálgicos tranvías, que a su vez desaparecieron con el avance de las micros y hoy los elegidos son el metro y los nuevos buses del Transantiago.

El tiempo pasa, y pasa para todos. Sí, porque ya un siglo y medio de historia atravesó por el frente de este antiguo edificio ubicado en la vereda sur de la Alameda en la comuna que lleva el mismo nombre. En 1857 se termina la construcción de la primera Estación Central. La que fue en sus principios sólo una bodega de materiales y herramientas para la construcción del ferrocarril del sur, según la descripción de Hugo Ercilla Olea en la Revista En Viaje publicada en enero de 1968.

El arquitecto Patricio Basáez, quien ha investigado y publicado sobre la Estación Central, señala que el primer edificio se componía de dos alargados cuerpos de edificios de ladrillo, de un piso, entre los cuales se desarrollaban cuatro andenes techados a dos aguas, estructurados en base a pilares y cerchas metálicas, completamente prefabricadas. Completan esta primera Estación dos cuerpos construidos, probablemente de albañilería de ladrillo, los cuales presentaban amplios corredores perimetrales, definidos por pilares y arcos construidos en madera. Los dos edificios incluían las boleterías, salas de espera, oficinas y bodegas

FICHA TÉCNICA



Ubicación:

Alameda del Libertador Bernardo O’ Higgins 3.322, comuna de Estación Central, Santiago

Propietario y uso:

Empresa de Ferrocarriles del Estado

Declaración de Monumento: Decreto Ministerio de Educación Pública N° 614 de 29-06-1983.

Aspectos Constructivos:

- Estructura Metálica prefabricada compuesta de pilares, rótulas, cerchas, marcos, vigas, viguetas, costeras y contravientos; cubierta de asbesto cemento.
- En las dos naves laterales muros de ladrillo de 80 cm estucados. Fundaciones de piedra mampuesta; cubierta de fierro galvanizado. Armadura de techumbre, cerchas de pino oregón con tirantes de fierro.

Largo Total: 158 metros

Alto: 20 metros

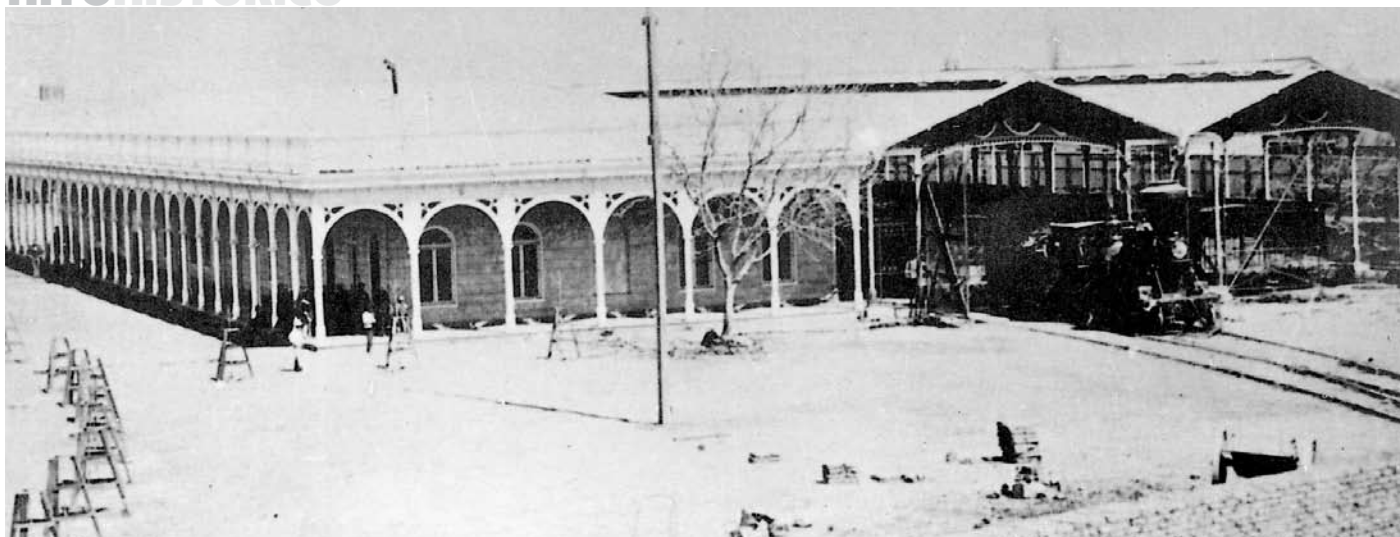
Estado del Edificio antes del terremoto:

En buen estado general de conservación

Daños producidos por el sismo de 1985:

Caída de sectores del antetecho de balaustres sobre la marquesina, rompiendo los vidrios de la estructura metálica. Las dos fachadas de las naves laterales se dañaron a la altura de los antetechos en ambas esquinas, siendo mayor el daño a la fachada de la nave poniente. Se observaron en exteriores e interiores, algunos desprendimientos de estuco y grietas menores.

Estilo arquitectónico: Historicismo academicista y funcionalismo racionalista, otorgado este último por la estructura metálica prefabricada.



“Estación Central-Estación Mapocho...”, P. Basáez y A. Amadori

El volumen del oriente albergaba las dependencias del ferrocarril del sur y el poniente las oficinas de la línea Santiago a Valparaíso.

Las cuatro estructuras techadas a dos aguas cada una y que cubrían los andenes de esta estación tenían una dimensión de 50 m de ancho por 60 m de largo. Los edificios que conformaban la fachada principal, sólo acompañaban a esta estructura en su primer sector, continuando hacia el sur, solamente los andenes.

Sobre esta primera Estación Central, situada en un extenso solar en la entonces periferia de la ciudad, no existen antecedentes de planos ni tampoco ha sido posible determinar el autor. Gran parte de los antecedentes técnicos se perdieron en la inundación de la Estación Mapocho ocurrida en 1982, donde se encontraban archivos históricos pertenecientes a EFE y en la desaparición de información producida por los avatares políticos que atravesó el país en los años '70.

Los arquitectos Patricio Basáez Yau y Ana María Amadori Gundelach, ambos académicos de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, se han basado en descripciones e ilustraciones históricas de la época para deducir plantas y elevaciones de este edificio. Según sus análisis, el tema principal de la composición arquitectónica correspondió a una estructura metálica cubierta por cuatro secciones longitudinales techadas a dos aguas independientes. Las cerchas interiores se diseñaron en base a esbultos perfiles

El elemento de mayor preocupación formal del primer edificio, consistió en un corredor exterior ubicado en el perímetro de ambos volúmenes. Este elemento se rescató de la arquitectura propia de la vivienda de madera de la época. Se trataba de un corredor conformado por arcos de medio punto, que descargaban sobre pilares de concepción clásica.

metálicos y un tirante de sección circular. Esta solución de techumbre descansaba interiormente sobre tres corridas de pilares metálicos, resueltos según los principios clásicos como base, fuste y capitel reproducidos en forma esquemática.

Los dos volúmenes laterales se construyeron en albañilería de ladrillo y adobe. La escasa ornamentación se concentró en los arcos de medio punto, en los remates superiores de puertas y ventanas, en el

El segundo edificio se erigió en forma adosada, delante del existente, sin afectar al original.



“Estación Central-Estación Mapocho...”, P. Basáez y A. Amadori

diseño de las rejas y en las canterías de los estucos exteriores que imitaban mampostería.

Para Patricio Basaez y Ana María Amadori el elemento de mayor preocupación formal de este primer proyecto, consistió en un corredor exterior ubicado en el perímetro de ambos volúmenes. Este elemento se rescató de la arquitectura propia de la vivienda de madera de la época. Se trataba de un corredor conformado por arcos de medio punto, que descargaban sobre pilares de concepción clásica. Sobre los arcos se ubicaba un entablamento compuesto por arquitrabe, friso y cornisa. El remate superior de este corredor era una balaustrada, sobre la cual sobresalían una serie de pináculos ubicados sobre el eje de cada pilar, lo que acentuaba el ritmo producido por los arcos.

Según los antecedentes recopilados por Alejandra Ramírez Flores para su Seminario de Investigación en la Pontificia Universidad Católica, este primer edificio se construyó en dos etapas. En la primera se ejecutó el volumen oriente más dos secciones longitudinales para igual número de líneas férreas, que acogieron el funcionamiento del ferrocarril del sur. Luego se construyó de manera simétrica el área poniente del edificio igual a la anterior. Un muro circular separaba la estación de la Alameda y de la plaza que allí se formó por el ensanche del terreno. Según la descripción que hizo Tornero Recaredo en su libro "Chile Ilustrado" de 1872, esta muralla circular tuvo una dimensión de 24 m de ancho y 69 m de largo.

Segundo Edificio

El 4 de enero de 1884 se crea por ley la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) y su primer director, Eulogio Altamirano, recomendó al gobierno la construcción de una nueva estación central. Las obras de este segundo edificio, aunque también podría entenderse como una profunda modificación de la primera estructura, comenzaron en 1885.

Según varios autores, el nuevo proyecto se erigió delante del existente, en forma adosada, sin afectar al edificio original. Al anteponerse a los mismos andenes y a la cubierta original, se prolonga así el área de estacionamiento de trenes con dos bóvedas metálicas de 22 m de luz cada una y 26 m de profundidad. Estos elementos se apoyaron en el centro en una torrecilla de 20 m de altura y se empotraron, a ambos extremos, oriente y poniente, en los dos nuevos edificios construidos en albañilería de ladrillo.

Comparando distintas fotografías de este edificio, algunos investigadores han concluido que la torre fue construida en dos etapas. Una primera en la que escasamente sobrepasaba la altura de las bóvedas y una segunda, en la que adquirió su forma y altura final. Esta torre, además de servir de apoyo intermedio a las estructuras metálicas, cumplía una función ornamental que incluía un reloj en medio de su cuerpo.

Para los arquitectos Basáez y Amadori, el proyecto de la ampliación se alejó completamente de la concepción neoclásica simple, de carácter modesto y casi doméstico, del edificio anterior. Los dos nue-

vos volúmenes que incluían las boleterías y oficinas generales, se conservan hasta la actualidad.

Imponente estructura

En 1896 y con el fin de cubrir el espacio de los andenes con una bóveda de una sola luz, se encargó una estructura metálica a la compañía Schneider Co. Creusot., en la cual se desempeñaba el destacado arquitecto Eiffel, según la Reseña Histórica de la actual Estación realizada por la Municipalidad de Estación Central. Algunos autores señalan que esta estructura no fue diseñada por Eiffel, como se piensa comúnmente.

Esta imponente estructura cubre una luz de 48 m, cuenta con una longitud de 158 m y una altura de 20 metros. Está formada por 16 marcos que rematan en un decorativo arco frontal que sostiene en su cúspide un reloj flanqueado de dos grifos. Del edificio realizado en 1885, se conservan las dos naves laterales, de idéntico diseño, que parten de norte a sur, de un cuerpo angosto de mayor altura, cuyo plano exterior constituye su fachada.



Numerosas líneas de tranvía llegaban al mismo frontis de la Estación Central.

Según información recopilada por el arquitecto Ernesto Otaegui Pérez Cotapos, quien trabajó en EFE y actualmente trabaja en el Departamento de Patrimonio Arquitectónico del Ministerio de Obras Públicas, la estructura diseñada en Francia se montó como un mecano a través de un novedoso puente grúa que se ubicó horizontalmente entre las dos naves laterales. Esta grúa se desplazaba sobre unos rieles gracias a un motor a vapor que funcionaba con teclas y cadenas que giraban y elevaban el peso lentamente. Se armaban las cerchas en el suelo, la grúa las tomaba y las dejaba en sus pilares. Esta grúa avanzaba desde el frontis hacia la parte posterior y permitía además que un equipo de montaje aperturara y luego remachara las piezas.

Para instalar el puente grúa se utilizó el estilizamiento por módulos más pequeños. A modo de andamios, se montaron pilares de madera amarrados con tablas, los que formaban torres que se iban asentando una encima de otra. La altura deseada se alcanzaba, tal como se hace hoy con las grúas torre, abriendo espacios entre un módulo y otro para introducir una nueva sección. Una vez que el riel llegó a

"Estación Central-Estación Mapocho...", P. Basáez y A. Amadori



La estructura metálica logra ventilación gracias a una interrupción de la techumbre en el área de la cumbrera y además por una diferencia de altura entre los muros laterales y la cubierta.

la altura requerida, se sacaron los módulos para dejarla asentada sobre las dos naves laterales.

Según los archivos del Ministerio de Obras Públicas, las obras se iniciaron en 1897 y el montaje quedó terminado en 1900. Estos trabajos estuvieron a cargo del ingeniero Carlos Camus. Todas las fases del montaje fueron supervisadas y asesoradas por profesionales franceses e ingleses.

Las estructuras se calcularon con coeficientes especiales para sismos, una de las causas para mantenerse intacta por tantos años. De acuerdo a lo que describe el académico de la Universidad de Santiago, Sergio José González, en su origen esta estructura metálica estaba completamente cubierta por vidrio lo que le daba una majestuosidad luminosa, “los cronistas de la época destacaban el efecto de grandeza que provocaba al pasajero rural descender del tren en esta gran puerta de entrada a la capital”, señaló González en su texto escrito para la celebración de los 100 años de esta estructura metálica.

Para los académicos Basaez y Amadori, esta estructura metálica logra ventilación gracias a una interrupción de la techumbre en el área de la cumbrera y además por una diferencia de altura entre los muros laterales y la cubierta. Por la acumulación de hollín y por roturas de los vidrios en terremotos, actualmente la cubierta es totalmente opaca con planchas de fibrocemento. Tanto puertas como ventanas han sido modificadas, manteniendo el ancho y línea de los pedestales, según lo que constata María Loreto Varela en su tesis presentada en la escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Últimas Remodelaciones

En 1993 se llegó a un acuerdo entre la inmobiliaria Paseo Estación, la

empresa de Ferrocarriles del Estado y la Municipalidad de Estación Central, que otorgó la concesión del sector a la empresa privada por un período de 30 años. Se construyó una plaza en el frontis del recinto y se implementó un sistema de seguridad ciudadana.

En junio de 2003 comenzó un amplio proceso de remodelación de la Estación Central con el fin de adaptarla a la modernización de los servicios que comenzó a implementar EFE.

La obra, que demandó una inversión de US\$ 3,1 millones, consistió principalmente en el traslado de las líneas férreas 50 metros hacia el sur, lo que dejó un espacio en el frontis donde se dispusieron distintos servicios como boleterías y escaños de descanso.

En la ocasión, Flesan Ingeniería S.A. se encargó de reparar y pintar cornisas y muros de las instalaciones existentes, reparar y pintar la estructura metálica, cambiar pavimentos, mejorar la iluminación, construir una cubierta para andenes en estructura metálica e implementar un túnel de conexión entre los andenes y el Metro de Santiago.

Además se habilitó una sala cultural y un acceso a los estacionamientos privados. Se construyeron estacionamientos para la conexión con buses de combinación, se extendieron los andenes en 150 metros, se construyeron nuevas oficinas para el personal y se instalaron torniquetes para regular la entrada de pasajeros de Metrotren a la zona de los andenes.

Un toque de modernidad para un edificio que deja huella y cuya bóveda principal representó un gigantesco desafío en montaje. Un último dato, según los entrevistados el concepto arquitectónico fue desarrollado por profesionales ingleses que aplicaron las corrientes europeas de aquella época. ■

www.monumentos.cl

EN SÍNTESIS

En 1857 se termina la construcción del primer edificio de la Estación Central, el que se componía de dos alargados cuerpos de edificios de ladrillo, de un piso, entre los cuales se desarrollaban cuatro andenes techados a dos aguas, estructurados en base a pilares y cerchas metálicas. Un segundo edificio se construyó en 1885, éste se erigió delante del existente, en forma adosada, sin afectar al edificio original. En 1896, fueron reemplazadas dos estructuras de techumbre, por una gran bóveda, encargada y construida en Francia. En enero del 2004 se inauguró la remodelación de la Estación Central, que contempló el traslado de las líneas férreas 50 metros hacia el sur y la reparación y pintura de su principal elemento arquitectónico, la estructura metálica.



Coronación superior de la estructura metálica.