

TEMA DE ARQUITECTURA

1 9 9 6

ESTACION MAPOCHO

UNA OBRA Y UNA REFLEXION ...

VALOR CONTEMPORANEO

DE SU

INTERVENCION ARQUITECTONICA



A . L . U . M . N . A

Marcela Maturana Donoso

PROFESOR

Jorge

Moreau

GUIA:

Lazo

S
ARQUI
M445D
1996



RECIBIDO DE LA DIRECCION DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

2 JUL 1996

Pro: ejemplar unico

S
ARQUI
M445D
1996
C

M=H 16

05 ABR 2001
MARC 395



Nota: 6,0



TEMA DE ARQUITECTURA
1 9 9 6

ESTACION MAPOCHO

UNA OBRA Y UNA REFLEXION

VALOR CONTEMPORANEO

DE SU

INTERVENCION ARQUITECTONICA

A L U M N A :
Marcela Maturana Donoso

PROFESOR GUIA:
Jorge Moreau Lazo

54039

UNIVERSIDAD DE VALPARAISO
ESCUELA DE ARQUITECTURA

I N D I C E

2	PREVIO APROXIMACION AL TEMA
4	PROLOGO PRESENTACION DEL TEMA
13	CAPITULO I: LA OBRA INTERVENIDA, PRESENTACION DE LA OBRA DE ESTUDIO:
	L A E S T A C I O N M A P O C H O
15	1.1. RESEÑA HISTORICA
18	1.2. APROXIMACION A UNA OBRA INTERVENIDA
28	1.3. EL SENTIR DE UNA EPOCA DE ENTRE SIGLOS (XIX - XX)
38	1.4. LA OBRA COMO FORMA SIGNIFICANTE
41	• LA CONFORMACION DEL TERRITORIO
46	• LA CONCRECION DEL CARACTER DE LA OBRA
52	1. SER ESTACION FERROVIARIA
58	2. EL SER DOMICILIO URBANISMO DEL SISTEMA FERROVIARIO
63	3. EL SER ELEMENTO URBANO
64	4. EL SER MONUMENTO
78	5. REPRESENTAR UNA IDEOLOGIA ARQUITECTONICA
83	I.5. EL CONSUMO DEL EDIFICIO
85	II. UN CENTRO CULTURAL EN UNA ESTACION FERROVIARIA
104	CONCLUSION
105	ANEXO: PLANTAS, CORTES Y ELEVACIONES DE ESTACION MAPOCHO (1912 Y 1991)
111	BIBUDGRAFIA

P R E V I O

APROXIMACION AL TEMA

Cuando realicé mi trabajo de teoría 2, tomé como obra de estudio un Hogar de Niños en donde una de sus virtudes era la manera en que se habían reciclado materiales provenientes de un hotel malogrado por el terremoto del 85; la reutilización de ellos resultó, a mi parecer muy interesante, porque aunque hubo un cambio de contexto y de la relación entre las antiguas ventanas, puertas, barandas, escalas, fueron sus formas definidas y reconocibles junto a la manera creativa en que se dispusieron, lo que dio un tamaño a los espacios interiores del hogar y a su vez una imagen de especial calidez, bien renovada respecto a los demás edificios de este tipo de instituciones.

Desde entonces y debido a otras experiencias de taller, me motivó bastante el estudio de las atmósferas que se creaban en los «adentros» de las casas o edificios, de cómo se construía la interioridad a través de una cierta disposición espacial y una imagen ambiental que fueran acordes y, por lo mismo, expresaran las actividades esenciales para las que había sido concebida una obra. A ello se agregaba el interés por el re-uso de materiales, objetos o estructuras que ya trajeran sobre sí significados que aportar a la nueva función que debían desempeñar.

En el momento de escoger un tema a desarrollar, no dudé en seguir aquellas inclinaciones para integrarlas, y decidí dedicarme a la INTERVENCION ARQUITECTONICA DE EDIFICIOS «antiguos» o ya existentes, deteriorados por el desuso o subutilización. Actualmente esta práctica es conocida como reciclaje de edificios, no obstante ella abarca más que aquel tergiversado concepto, pues solo nombra una forma de intervención.

Mi determinación la atribuyo a que en la recuperación de obras pre-existentes es muy importante el tratamiento de su interioridad en vista de que ella está desgastada y rigidizada ante exigencias funcionales que van apareciendo en su medio. En esta labor, entre sus principales objetivos, está reintegrar la obra a la vida de los hombres, revalorando su arquitectura y entregándole nuevos roles

a cumplir, entre los cuales prima una nueva y moderna función.

La revitalización de su interioridad no excluye la relación con el entorno, pues al contrario, es vital para la conformación del espacio arquitectónico, ya para conservarlo o recrearlo. Incluso hay casos de obras en que sus relaciones e imágenes urbanas es primordial recobrarlas en una intervención para que el edificio vuelva a estar vigente, a servir y significar como corresponde con sus valores arquitectónicos y su nuevo programa.

La sutileza de todo esto, radica en que aquella espacialidad «inútil» y desprestigiada aún contiene significados que si se atienden sensiblemente pueden guiar cualquier acción que sobre ellas se haga. Una obra puesta en valor es un lugar que ha sido ya habitado, que se ha llenado de múltiples significaciones que han cargado o densificado aún más ese carácter que se le dió en su origen para que acogiera un determinado modo de vida.

Así mi interés ha quedado atrapado en las intervenciones arquitectónicas de obras significativas, que sin duda estará enfocada desde el tema del CARACTER DEL LUGAR que se recupera.

PROLOGO

PRESENTACION DEL TEMA

La arquitectura, como toda obra humana, no tiene esa virtud de la naturaleza que a través de sistemas, equilibrios y ciclos puede autosustentarse y regenerarse, renovando sus energías y materias por sí misma.

Las obras humanas se ven afectadas por la inestabilidad de su creador, por el constante transcurrir del hombre en el mundo, en el que está abrumado por los cambios, por los propios y los de su entorno, que a distintos ritmos se van precipitando. Entre ellos están las transformaciones de su cuerpo y de su raciocinio a medida que envejece, los cambios de su manera de comprender el mundo y de intervenir para adaptarlo a su vida, sus concepciones pasajeras de lo que es bienestar, las mutaciones que el envejecimiento físico y la entropía provoca en las cosas que el hombre construye ...

Y más profundamente, aquellos grandes cambios que surgen de otros pequeños que van alterando las perspectivas que la humanidad tiene de lo que le rodea y necesita, y que se manifiesta a nivel de la sociedad, de las culturas y de la historia de los pueblos.

Así, es como nada ni nadie tiene la vida "comprada", ni un valor absoluto o implícito.

Elo hace que lo que el hombre ha creado o inventado no tenga la virtud de la eternidad y la perdurabilidad, sino al contrario necesita siempre de la aprobación, del respaldo, de la intervención del hombre para seguir vigente.

Actuando en su materia, en sus formas, imprimiéndose nueva vida, el hombre reconoce en esa obra algún significado, hay algo de ella que no quiere desperdiciar y por eso le da nuevas oportunidades de seguir existiendo.

En las obras de arquitectura, a causa de la pérdida de la función original, de algunos significados o por el desgaste físico, las intervenciones del hombre se han hecho necesarias y en la historia se han ido implementando diversos modos de actuar en ellas, que aunque difieren en sus principios e intereses, tienen la característica común que es rescatarlas del olvido, de la destrucción, del abandono.

Restauración, reciclaje, rehabilitación, innovación, refuncionalización, renovación, reconversión, son nombres de distintas formas que el hombre ha inventado para intervenir obras arquitectónicas que ha dejado de usar o se han deteriorado, pero que aún le son significativas por alguna razón. Diferentes maneras que desde la antigüedad se han venido desarrollando e ideando de acuerdo a lo que han propiciado la tecnología, el respeto por el pasado histórico, las formas de expresión artística y la concepción de lo que es la arquitectura que han primado en cada época en que aquellas prácticas arquitectónicas han surgido.

Así, por ejemplo, en la Roma Clásica, la concepción de restauración significaba «Innovazio», o sea restauración como innovación, garantizando que la obra permaneciera siempre igual e intacta, entendiéndola como una modernización y adecuación constante de los edificios a cada época o tiempo venidero.

Los romanos se basaban principalmente en uno de los principios platónicos, que es el de mantener la idea, la esencia y la dedicación de los lugares, generando así una suerte de desinterés por la materia. Este fenómeno se reflejó principalmente en sus monumentos que fueron reparados, reconstruidos, modificados, renovados, para mantenerlos en una especie de eterno presente. (1)

En la actualidad, la **intervención arquitectónica en edificios**, se inserta en una tendencia que viene desarrollándose entre los años sesenta y setenta en el viejo continente y que se manifestó más abiertamente en 1975 cuando el Consejo de Europa decretó el año dedicado a la protección de monumentos históricos a causa del penoso estado en que se encontraba gran parte del patrimonio arquitectónico de los países europeos.

Las crisis económicas, la planificación tecnocrática de viviendas masivas, el cambio de hábitos y de las tradiciones aumentaron el desequilibrio social y provocaron un rechazo progresivo al urbanismo pro-suburbio que imperaba en esa época, favoreciendo un nuevo interés por los edificios antiguos.

Igualmente ... el cuestionamiento teórico del credo modernista que segregó al patrimonio histórico de la vida moderna fue otro motivo de revalorización de los centros históricos.

(1) Historia y Teoría Crítica de la Restauración
Marziano S. Sandro, p.2

De este modo ... la iniciativa del Consejo de Europa tuvo entre sus efectos el desarrollo de la teoría de la reconversión en arquitectura, teoría reinventada a principios de los años sesenta y que desde entonces se concretó en un sin número de intervenciones en edificios de distinta categoría que en un cambio de giro en sus funciones fueron capaces de volver a recibir al hombre moderno. (2)

El reciclaje, por ejemplo, es un modo de intervención que surge por esos tiempos y que hace cerca de una década está presente en el medio latino americano. Tal forma de recuperar obras en desuso, es la más característica de nuestra época y surge en relación a expresiones artísticas que reutilizan material deshechable u objetos antiguos en contraste con materiales modernos para dar cuerpo y carácter a sus obras. Estas intervenciones poseen un inusitado pragmatismo, pues aunque a veces hay una preocupación por mantener la cáscara del edificio para conformar una imagen urbana coherente, los espacios interiores sólo son considerados si benefician la nueva función a adoptar, tratándose prácticamente como material reutilizable, independiente del valor de la arquitectura existente. Sin duda, los compromisos con la historia siguen aún los parámetros modernistas que precisamente rompieron lazos con ella.

«Recientemente hemos asistido al hecho de que la moda, como expresión de la novedad por la novedad, ha asumido la posibilidad del REVIVAL y de la nostalgia, de tal manera que lo nuevo - rigurosamente lo moderno - no parece que rehuya lo antiguo, sino que más bien parece concebirse como manifestación de un pasado reciclado, extraño camino para superar la escisión entre modernidad e historia». (3)

En la era contemporánea, las transformaciones que el hombre y su medio han experimentado se han acelerado con los avances tecnológicos, las guerras mundiales, los experimentos en políticas económico-sociales y por la ruptura con la continuidad histórica proclamada por los modernos a inicios del siglo.

El rápido crecimiento de las urbes ha generado la **aparición de nuevas funciones o la evolución y desaparición de otras a un ritmo que ha superado el deterioro físico o devaluación de los edifi-**

(2) Burkhardt, Francis
Director Centro Creación Industrial del Centro Georges Pompidou
Crear en lo creado. Intervenciones en edificios patrimoniales
Exposición Casa Colorado, Santiago 15 Nov. - 2 Dic. 1994.

(3) Construir en lo construido
De la Gracia, Francisca (p 76)

cios y espacios públicos que albergan a sus habitantes involucrados tanto a obras modernas como antiguas.

En esas circunstancias ha ocurrido que muchas obras, **aunque mantengan contenidos importantes para la gente**, sean demolidas o reutilizadas sólo como material reciclable, **haciéndose caso omiso de la espacialidad y significados que como lugares arquitectónicos resguardan.**

Casos como la reutilización de fachadas del edificio «Grace» y no la recuperación de su carácter y orden espacial, o del rol urbano que cumplía en conjunto con los demás edificios de la Plaza Sotomayor, para entregarle una imagen de plaza cívica, son situaciones que nos deberan poner en alerta para buscar criterios que no sólo se circunscriban al valor del consumo de un edificio, de un lugar o de un objeto arquitectónico, donde sólo prime el funcionalismo, el ahorro de dinero, material o energía o el alarde de una dudosa forma de progresar y de asumir la modernidad.

EL TEMA

Es en esa perspectiva donde mi interés se dirige para desarrollar el Tema de Arquitectura.

Circunscribiéndome a obras que han sido intervenidas para cambiar su función original, busco aquellas en las que subyace su pasado pero no dormido, sino que vigente a través de la recreación de sus formas y relaciones originales.

La experiencia de lugares que funcionan contemporáneamente, pero cuyos **actos están condicionados por un espacio arquitectónico concebido para la función desaparecida**, tienen un valor que permite que **la arquitectura no figure como algo desechable por el hecho de perder su función inicial.**

En ese sentido mi interés, se centra en los valores arquitectónicos de estas obras que le dan continuidad y mayor estabilidad en un mundo cada vez más cambiante.

La posibilidad de HABITAR - EVOCANDO es el valor que he observado en este tipo de edificios, cuya realidad arquitectónica aun-

que físicamente siga existiendo, «ya no es lo que fue y hoy es otra cosa para el hombre».

Recorrer la casa de Neruda, los restos de los fuertes de Valdivia e imagino que las ruinas atenienses nos llevan a pensar en como se ocupaba esto o lo otro y a tratar de dar con lo que significaría en su época para las personas que vivían en esos lugares.

Ellos aún nos pueden transmitir esa sensación de evocación, de «cómo sería entonces» o del «cómo se viviría aquí». No obstante, son realidades arquitectónicas que aunque están físicamente presentes, la falta de un rol práctico, del desuso, las tiene detenidas. Al presenciarlas podemos contemplarlas, admirarlas, conmemorar la vida que acogieron porque son formas que hoy ya se destinaron para dar testimonio de esa historia que albergan y no para cumplir una función que las mantenga integrada a la vida cotidiana de los hombres.

Son formas para contemplar, no para habitar, y no por ello han dejado de ser arquitectura.

«La arquitectura es lo que queda del hombre, de su gesto y, aunque esté ausente, el espacio se nos presenta como ejecutando el acto, dando testimonio de un dominio humano» (4)

Sin embargo, como ya indicaba anteriormente, es aquella arquitectura que mantiene la posibilidad de evocar pero a la vez de ser habitada la que interesa a mi tema.

Cuando experimentamos aquellos espacios que han sido intervenidos para cumplir una nueva función distinta de la original, quedando en las formas y espacios rasgos notorios de ese pasado al que sirvió, es cuando surge esa situación de habitar y evocar.

La **EVOCACION** surge en el sujeto al estar en un lugar que resguarda en sus formas, el testimonio de su antiguo uso. Imágenes actuales de la obra traen al presente imágenes pasadas, que encierran el significado profundo y verdadero de la creación del espacio arquitectónico y de su carácter.

El **HABITAR** del hombre, a su vez, se concreta experimentando esa misma arquitectura evocadora, pero utilizándola para vivirla

(4) Moreau, Jorge
Meditaciones Arquitectónicas

íntegramente en su actualidad, interpretando la intención de sus formas pero en lo necesario para tener un trato vivencial con ellas, no de contemplación, dejando que esa arquitectura recuperada e intervenida condicione los actos que su nueva función le aporta.

HABITAR - EVOCANDO es darse cuenta, viviendo normalmente un lugar, de la vida que ha precedido a ese momento, siendo la arquitectura el puente para unir estas instancias en tiempos diferidos. Cuando una obra intervenida manifiesta esas vidas que ha albergado y alberga, puede convertirse en ese puente.

Cuando una obra se recicla, pero se arrasa con lo existente en ella, no hay vínculo posible. El habitante solo vive ese lugar como un edificio nuevo más, negándosele esa verdad concreta que era su pasado registrado en sus formas.

Ir a un museo, recorrer la ciudad visitando lugares históricos, detenerse frente a un monolito que enseña que algo importante ocurrió allí, son formas en que el hombre puede reencontrarse con sus raíces, con su historia, pero es algo eventual y un tanto «forzado y esforzado» a lo que sólo los turistas se someten. Cuando el individuo se relaciona en su cotidianidad con aquellas situaciones que debido a intervenciones humanas se mantienen vigentes y activas, entonces se establece un contacto fluido y cercano con que el sujeto se identifica, en el que el habitar se combina con el evocar.

La necesidad de evocar y de que el hombre se reencuentre con historias próximas, ha surgido paradójicamente, entre otras causas, a la sofisticación, originalidad y continua novedad en que se ha sumido al sujeto moderno. Los logros han sido la superproductividad, el consumismo, la cultura de lo desechable, la apertura a un mundo de muchas posibilidades y a múltiples conocimientos facultados por una hipercomunicación, que a su vez ha llevado a tender un manto de homogenización de las costumbres en un mundo que estaba caracterizado por su diversidad.

Todo ello, aunque ha sido en pos del bienestar de los individuos, no ha logrado satisfacer sus necesidades de identidad, de permanencia y de vivir en un mundo conocido y cercano para desarrollar íntegramente su **ser histórico** y su **ser proyecto** o pretensión de algo futuro.

En conclusión ...

Mi reflexión se basa en la observación que valora a la INTERVENCIÓN ARQUITECTÓNICA DE OBRAS SIGNIFICATIVAS como la solución a este continuo vagar del hombre contemporáneo hacia un destino caracterizado por la pérdida de significados y valores, donde prima lo circunstancial, la «onda», la moda.

En mi reflexión se propone que una recuperación adecuada de edificios antiguos es la que contempla sus **valores arquitectónicos como lugar creado y dispuesto para ser habitado**. Y a la vez le **entrega un uso apropiado al mundo moderno**, pero también acorde a ese espacio valorado.

La intervención arquitectónica puede plantearse como una de las respuestas más inmediatas que se tiene en el campo de la arquitectura para encaminar al hombre moderno a reconciliarse con sus fuentes, con su pasado histórico, a recobrar la memoria, a reconocer en los vestigios de lo que lo ha precedido que en él comienza su presente como ser humano, que en todo lo que le rodea hay algo que «viene de antes».

«Lo pasado ya era anticipación del presente, de la misma manera que éste lo es del porvenir, y esto es lo que para nosotros valoriza el recuerdo». (5)

A su vez... la revalorización y refuncionalización de obras significativas se propone como otra práctica arquitectónica, creativa como todas, a partir de la cual pueden generarse referentes y órdenes propios, con arraigo en nuestra historia, nuestros lugares y modos de habitar.

«... el congelamiento de situaciones edilicias o urbanas no puede ser la meta de la preservación, y se plantea la necesidad de hallar en cada caso la solución que permita el delicado equilibrio entre **preservación de la identidad y cambios**.

«Este tipo de proyecto, así, concibe el patrimonio arquitectónico y urbano como un valor cultural no consumible sino productivo: **productivo de nuevas ideas de diseño tanto como mejores ámbitos de vida**.

La permanencia de elementos considerados patrimoniales es

(5) Bloch, Ernst, "Proceso y Estructuras" citado por Moreau, Jorge en apuntes teoría 2 (p. 5)

una permanencia en la vida, nunca una permanencia aislada y convertida en mero objeto de contemplación o consumo» (6)

Creo que a través de la intervención arquitectónica se permite que obras que han sido significativas en su tiempo, lo sigan siendo en la actualidad a través de los contenidos que resguardan, de los nuevos usos que acogen y como germen de nuevas ideas.

(6) Waisman, Marina
"El Interior de la Historia" (p.128)

I

PRESENTACION DE LA OBRA DE ESTUDIO

Para tener un campo de análisis más definido y concreto de la problemática anteriormente expuesta, he recurrido al estudio de uno de aquellos edificios que en un momento de su existencia, afectado por los cambios de su entorno, quedó vaciado del propósito práctico para el que se había construido.

La obra es el **Centro Cultural Estación Mapocho**, cuyo edificio correspondió a un **terminal ferroviario** que llevaba ese nombre, y que se mantuvo activo desde su inauguración en 1912 hasta 1987.

La obra original es del arquitecto Emilio Jécquier y la intervención realizada en 1991 para convertirla en centro de eventos estuvo a cargo de un equipo de arquitectos capitalinos.

El énfasis de esta aproximación es la inquietud por lo que queda de la obra pasada en la actual, es decir, qué es lo que tiene algún grado de vigencia del ex-terminal en el centro cultural.

La búsqueda de lo que trasciende a la obsolescencia funcional de la obra arquitectónica y que puede reutilizarse en la nueva función, nos permite ver su arquitectura como un vínculo entre tiempos históricos diferidos. Allí, el sujeto contemporáneo experimenta la evocación de una instancia pasada y a la vez habita sus formas, condicionado por ese carácter del lugar que en la intervención de este edificio, a mi parecer se ha mantenido vigente.

He escogido esta intervención porque a causa del nuevo programa que se ha implementado en la obra, se ha despertado una zona deprimida de Santiago, al atraer un nuevo tipo de público a través de la cultura. Y porque siendo creación de un importante arquitecto chileno, ha sido re - vista bajo nuevas perspectivas que rescatan sus valores originales y le otorgan otros nuevos, logrando revivir su interior y reinsertarlo en su medio al tratar de devolverle la influencia en el entorno que siempre tuvo.

I 1 RESEÑA HISTORICA

En los inicios de este siglo, en 1905, la Empresa de Ferrocarriles del Estado, encargó al arquitecto chileno **Emilio Jécquier**, la construcción de un moderno terminal ferroviario: **LA ESTACION MAPOCHO**, para que despachara los recorridos desde Santiago hacia ciudades como Mendoza, Valparaíso y el norte del país, tal como desde 1897 funcionaba la Estación Central, para vincular con los poblados del sur. (1-2)

Los trayectos provenientes del puerto y de combinación trasandina se habían inaugurado en 1863 y debían llegar a otro terminal continuándose en los tranvías urbanos para dirigirse a distintos puntos importantes de la ciudad incluyéndose en ellos una «Estación del Mercado» ubicada al oriente de donde más tarde se emplazaría el terminal Mapocho.

En 1900, se unió la Estación Central con la del Mercado, pero los resultados fueron nefastos pues el paso de los convoyes ocasionó gran cantidad de accidentes mortales. Ese mismo año se cambió el nombre de Estación del Mercado al de Estación Mapocho. (3)

Como reiteraré más adelante, la canalización del río Mapocho, modificó el barrio aledaño a él, quedando entonces, un amplio espacio disponible al poniente de la vieja estación. Francisco Dorner, Director General de Ferrocarriles por esos años, gestionó la demolición de las modestas construcciones ligadas al mercado central que se habían instalado en esos terrenos, con el objetivo de crear allí una estación digna de la ciudad y del tráfico que allí existía. (3-4)

En vista de que se acercaba el Centenario de la Independencia, el gobierno de Pedro Montt pretendía inaugurar la obra ferroviaria como parte de las celebraciones oficiales (3-4).

Lamentablemente, la obra no logró estar terminada en 1910. La mala calidad del terreno demoró su construcción, y sólo en 1912, se inauguró sin público, con pocas autoridades y con algo de tristeza por el atraso, aunque también con orgullo por la elegancia del edificio. (3)

Debido a obras complementarias posteriores, se recepcionó definitivamente en 1914. (4)

Durante setenta y cinco años, este terminal sirvió a la empresa estatal y, por supuesto, a los cientos de miles de pasajeros que arribaban o dejaban Santiago. Hasta que en 1987, el edificio dejó de funcionar como estación tras la suspensión de los trayectos que recibía, quedando abandonado y con las notorias huellas que le dejó el uso. (1)

Luego de ser traspasado a la Corfo, el Alcalde de Santiago, Jaime Ravinet convoca a un concurso público para recuperar el edificio de la ex-estación y convertirlo en un gran centro cultural, como parte de un Plan Maestro de renovación urbana del sector (6)

En 1991, la Municipalidad de Santiago y el Ministerio de Educación llaman al concurso, auspiciado por el Colegio de Arquitectos. Resultó ganador el equipo de arquitectos integrado por **Montserrat Palmer, Rodrigo Pérez de Arce, Teodoro Fernández y Ramón López.** (6)

«Del proyecto ganador del Primer Premio solo diré que indudablemente demostró de parte de los autores un grado de madurez y centramiento en lo fundamental que planteaba el promotor de las Bases: unificar y equipar un espacio central que será el corazón del Centro Cultural; revalorizar la obra de Jécquier (en este aspecto este anteproyecto se distinguía); hacerlo con una bien entendida economía, permitiendo una versatilidad en el tiempo; y por último, dando pautas que consoliden una actitud para la restauración del sector, donde con pocos medios se pueda aprovechar con beneficio y creatividad todos los elementos de que se disponga». (5)

(Horacio Borgheresi, ARQ., P.U.C., Miembro Jurado, CA, N° 67, p.51) (5)

FUENTES

1. Dossier Centro Cultural "Estación Mapocho"
2. FF.CC. del Estado, 1995.
3. Laborda, Miguel
Santiago: Lugares con Historia
4. Calderón
5. "Concurso Centro Cultural Estación Mapocho"
Rev. C.A. N° 67
6. "Centro Cultural Estación Mapocho",
Rev. Arq. N° 27

I

**2. APROXIMACION A
UNA OBRA INTERVENIDA**

Cuando recorremos un edificio reciclado, renovado, refuncionalizado, restaurado, damos cuenta de una sola realidad: su presente. Como en toda obra de arquitectura, ella es lo que está en torno nuestro, frente a nuestros ojos y aunque haya sido grandioso en su pasado, sí físicamente a través de sus formas esa grandiosidad no ha llegado hasta ahora o no se ha recobrado tras la intervención, es imposible experimentarla o constatar en su conformación ese valor.

Aunque su arquitectura haya quedado registrada en imágenes, descripciones u otro tipo de medio, no habrá forma de igualar la vivencia de estar entre sus formas, si eso no se pone en valor en una adecuada intervención.

Hago notar esto, porque esta situación es la que dificulta una debida aproximación a una obra intervenida, que se ha puesto en valor y se le ha dado una nueva función, puesto que en su presente subyace una historia pasada que es vital para la comprensión de su estado actual. Más aún, ese pasado suele mantenerse vigente y se entremezcla con lo que hoy es el edificio. En realidad, esa es la característica que tiene una obra en la que se ha actuado de esta forma.

Es lo que ocurre en el actual Centro Cultural Estación Mapocho, y en vista de ello es que es necesario que nos preguntemos por la forma adecuada de abordar una obra que ha sido reciclada en la que su «ser» actualmente un Centro de Eventos, ha quedado integrado a su «haber sido» concebido y vivido como un terminal ferroviario de inicios de siglo.

¿Cuál es la manera apropiada de abordar una obra que ha sido intervenida arquitectónicamente?

¿Desde lo que es hoy o desde lo que podamos discernir de su pasado a través de documentación adecuada?

Creo que no es estrictamente ni lo uno ni lo otro, sino una forma que integre ambos medios.

Para entenderlo, observemos este orden que es reiterativo en casos similares al de la ex - Estación Mapocho.

- La estación Mapocho fue concebida por Jécquier en relación a un encargo y un contexto definido, que desde su origen le confirieron la posibilidad de significar.

- El terminal ferroviario llegó a significar más que la función de recibir trenes y pasajeros.

- Sin embargo, esa función le permitía estar integrado en la vida urbana.

- Por ello, cuando tal función desapareció, el edificio quedó naufragando, sin propósito claro, abandonado, en un medio que continuamente transforma sus funciones.

- ¿Qué pasa con aquellos otros significados y las formas que los comunicaron que aún subyacen en la obra una vez que esta es intervenida y convertida en Centro Cultural? ¿De qué modo ello influye en la nueva función del edificio?

Como ya decía previamente, una obra en la que se reintegran sus valores arquitectónicos con una nueva función, tiene la peculiaridad de mantener algo de su función original, por cuanto fue hecha para acogerla. Existe una conformación espacial, una imagen y una atmósfera que a no ser que se haga tábula rasa con ellas, está condicionando el carácter que toma el nuevo programa. Pero existe además, un nivel de significación que se debe en general, al origen de la obra: por su contexto fundacional, las intenciones y mundo de su creador, las necesidades y exigencias del mandante; y también a los significados que la obra fue adquiriendo en la medida que la obra desempeñaba su función primigenia. Estos significados se inmiscuyen con propiedad en la significación de los espacios y de los actos que se desarrollan cuando el edificio se refuncionaliza.

Por ello, difícilmente podríamos comprender la obra intervenida si no distinguimos aquellos significados que provienen de la obra original. Es indispensable, entonces remitirnos a la obra de Jécquier para encontrarnos con esos significados y verificar si han recobrado o mantienen su vigencia tras la acción arquitectónica que estudio.

LA VIGENCIA DE LA OBRA PASADA EN LA OBRA ACTUAL

La obra ferroviaria fue el contexto más inmediato al que la creación del Centro de Eventos debió dar respuesta, es más, **el Centro Cultural viene del crédito de la Estación.**

No obstante, este retorno a la obra originaria no implica que debamos hacer una restrospección histórica que se libere de la obra actual, puesto que mediante ésta es que el edificio ferroviario no es sólo historia. La obra de Jécquier también es presente a través de las FORMAS, ESPACIOS e IMAGENES que surgieron a propósito de las necesidades y circunstancias que requería la manera de ser y funcionar de una estación terminal de inicios de siglo. Esa historia aún tiene **vigencia** en el Centro Cultural, puesto que formas creadas en tiempos pretéritos y que acogieron tal historia, todavía provocan interpretaciones.

Gracias a la INTERVENCION que revaloró lo fundamental de la obra de inicios de siglo es que no necesitamos imaginarnos su conformación, pues tiene una corporalidad que aún podemos experimentar, examinar e interpretar.

Cuando se investigan hechos históricos, su carencia de materialidad física obliga a buscar referencias externas y relacionadas al suceso mismo. Hay una reconstrucción mental del objeto histórico a través de un conjunto de juicios que conducirán a un SIGNIFICADO que el hecho tuvo en su momento HISTORICO, con probables trascendencias sucesivas, llegando a veces hasta el presente.

A diferencia del acontecimiento histórico, la consideración del hecho artístico no se agota en el exámen de sus circunstancias históricas que encontramos en su pasado, pues su permanencia en el tiempo como hecho físico, nos permite leer en la obra misma sus significados congénitos, siempre que deseemos interpretarlos.

«Cada elemento de la obra es testimonio perdurable de una resolución tomada por su autor; la de situar ese elemento y no otro, esa resolución es el verdadero significado de aquel elemento y, por lo tanto, lo que necesitamos aprender a percibir. No es faena fácil,

porque una resolución no es una «cosa» sino un acto y los actos son realidades que consisten en pura ejecutividad, lo cual hace que la obra siempre se presenta como ejecutándose, viva, en acción y, en el caso de la arquitectura, invitando a actuar». (1)

Absurdo y exagerado sería exigirle al Centro Cultural que se desarrollara en un edificio idéntico a lo que fue la estación ferroviaria, pero sí puede observarse que la espacialidad del edificio original es la forma más pregnante que condiciona las situaciones que ocurren en el actual Centro de Eventos, lo que no implica que allí ocurran las cosas al estilo de inicios de siglo. Sino que el espacio hecho para pasajeros y trenes que partían, llegaban y esperaban en el terminal, hoy tiene las actividades culturales del centro de eventos con sus significados.

Es decir, este centro santiaguino no tuvo la libertad para definir su carácter al momento de ser creado porque éste venía demarcado por el edificio ferroviario de inicios de siglo. Ese carácter que le dio su institucionalidad es el que condiciona, aunque sea de otro modo, la forma de habitar del hombre en este lugar ... tanto hoy como hace ochenta años.

La obra de Jécquier no fue una obra tímida y si experimentamos la obra hoy ya como Centro Cultural, aún podemos percibir los fundamentales y nítidos rasgos que desde su origen la definieron, aunque entre los criterios de intervención de los arquitectos que crearon el nuevo programa estaba el que «los elementos arquitectónicos contemporáneos debían relacionarse de igual a igual a los elementos históricos» (2), podría decirse que esto se logra a través de determinadas intervenciones en lugares estratégicos que consiguen poner en valor el espacio patrimonial, pero sin pasar desapercibidas. Para ello se recurrió a formas que las distinguieran e hicieran presente el momento histórico al que pertenecen: el actual, no obstante, esa condición de igualdad sólo se ha remitido al campo de su imagen y figuración, puesto que se han respetado los criterios espaciales originales, se ha exaltado la esencialidad con que los espacios del ex-terminal se concibieron en cuanto a su orden estructural y ámbito característico.

En razón de ello es que creo que es posible abordar la obra de Jécquier, a través de la obra actual, puesto que aún mantiene su

(1) Moreau, Jorge, Meditaciones Arquitectónicas p.3

(2) M. Palmer, T. Fernández, R. López, R. Pérez de Arce "Una Nave Colonial", Rev. CA N° 80 Jun/95 p.64

vigencia tras la intervención. Creo que la arquitectura está vigente cuando conserva su calidad de «lugar dispuesto» para ser habitado y cuando logra condicionar no solo los actos que como lugar acoge, sino también en sus significados. En otras palabras, cuando aún significa a través de sus formas una manera de ser vivida, y en la expresión de esa intención reside parte de su valoración como obra de arquitectura.

«La creación del espacio arquitectónico significa la integración de una forma intencionada de vida en el ambiente». (2)

y por ello «Experimentar el espacio arquitectónico implica entender, descubrir la intención de sus formas», (3)

La permanencia significativa de una obra en el tiempo, su vigencia, es a través de esas formas intencionadas que significan una manera de sentir que trasciende los cambios históricos, pues aunque hayan nacido en una época determinada que ya es historia, la obra es monumento, «monere» (recuerdo, testimonio) de ese sentir. Y que hoy, a nuestro modo, influídos por todo nuestro contexto histórico, también podemos volver a experimentar y evocar.

«La arquitectura es lo que queda del hombre, de su gesto, aunque esté ausente, el espacio se nos presenta como ejecutando el acto, dando testimonio de un dominio humano» (4).

LA OBRA COMO FORMA SIGNIFICANTE

Esa dosis «extrahistórica» que una obra de arquitectura, como obra de arte posee se debe precisamente a que sus formas arquitectónicas tienen historia, traen consigo una carga de contenidos que le confirió su origen intencionado y contextualizado en una época. Ello, agregado a su permanencia como hecho físico, como signo o señal de la acción humana que la engendró es lo que la convierte en una FORMA SIGNIFICANTE que perdura a pesar de nuestros cambios.

(3) Norberg - Schulz, Cristián
Existencia, Espacio y Arquitectura, p.49

(4) Moreau, Jorge - op. cit. p.3

UNA FORMA SIGNIFICATIVA "se genera por un acto de creación humano que, cuando produce una forma que perdura y se hace significativa, lo es por su vitalidad, por su afirmación de la vida y su mayor desarrollo, y este es ya el nivel de creación artística, toda forma que perdura surgió primeramente por un acto de creación artístico» (5)

En ese sentido se dice que la obra de arte debe «SER FUENTE PERMANENTE DE SIGNIFICACION» (6), que aunque ignoremos o sólo experimentemos parcialmente lo patente de sus formas, siempre nos está «haciendo señales» acudiendo a nuestra sensibilidad para que exploremos lo recóndito de su sentido, para que la interpretemos.

En el caso que estudio la arquitectura del Centro Cultural se nos presenta como una forma significativa que resguarda su origen y sentido en un trasfondo que es el origen de la estación ferroviaria creada por Emilio Jecquier. De ahí, la necesidad de conocer su pasado. Pero, hemos visto a su vez, que la obra de inicios de siglo está vigente en la actualidad, a través de un orden y un ámbito espacial que le pertenecen y que consiguen condicionar el carácter que tomó el Centro de Eventos. Ha sido la forma «práctica» a la que se ha recurrido para que la obra original se mantenga mejor físicamente, asumiendo una nueva función.

COMO ABORDAR LA OBRA INTERVENIDA: LA EXPERIENCIA INFORMADA

La conclusión de esta reflexión la enfoco a lo que la originó, que era la pregunta por el cómo aproximarnos a la obra intervenida en vista de esta especie de «doble vida» que posee.

Ya planteaba anteriormente que no es conveniente una decisión estricta respecto a abordar el edificio desde la obra pasada o desde la actual, pues hemos visto que en el caso de estudio, el nuevo ciclo que «vive» el edificio como Centro Cultural, no puede comprenderse si nos olvidamos de la obra original. Por otra parte, nuestro acercamiento a esta última no es posible experimentarla sin el edificio actual, más aún si consideramos que la estructura esencial de la Estación se mantiene en el nuevo programa. (7)

(5) Moreau, Jorge
Teoría y Arquitectura p.10

(6) Moreau, Jorge
Meditaciones Arquitectónicas p.3

(7) "La experiencia demuestra que la conservación no es posible sin la adaptación o sin las modificaciones de uso necesarias para asegurar su supervivencia en el medio de la vida cotidiana".
Binda, Edwin, Restauración y refuncionalización de monumentos.
Doc. 5 P.U.C. p.17

En ese entendido es que pienso que nuestra aproximación a una obra intervenida debe integrar la experiencia de la obra actual con la documentación necesaria de la obra original. Es decir, debiera ser una **experiencia documentada**, en la que los medios a explorar serán entonces:

- Recurrir a la información histórica que nos permita comprender la obra de Jecquier.
- Experimentar la obra actual, conscientes de que ésta fue una estación ferroviaria de inicios de siglo.

«La OBRA no comunica con exactitud datos de índole cronológica (ni eventos, ni mensajes, ni filosofías); a su vez el DOCUMENTO no podrá comunicar con exactitud el SIGNIFICADO de la obra, cuya calidad es intransferible, pero su aporte será indispensable para alcanzar un juicio histórico". (8)

Y para especificar el fin de esta EXPERIENCIA INFORMADA ¿qué nos interesa buscar en cada uno de estos medios?...

... ¿qué nos interesa de la obra actual para comprender la obra pasada? ¿qué nos interesa de la historia para comprender la obra pasada? ¿qué enfoque de esta experiencia documentada es importante para la comprensión de la intervención según mi tema de estudio?

La comprensión de la intervención es desde el enfoque del carácter del espacio arquitectónico recuperado, que sólo requiere saber qué fue la Estación Mapocho como arquitectura creada y habitada, situándola en un pasado histórico y que debe a ello el actual Centro Cultural. No interesa saber tanto de la nueva función en sí misma, sino **qué tiene el Centro de Eventos del terminal ferroviario que la antecedió, cómo lo cita en el presente**. La relación a su entorno y la imagen del edificio, la atmósfera y orden espacial que surgieron para crear la estación férrea como lugar de vida de inicios de siglo y que hoy reaparecen en el Centro Cultural, son, ciertamente, el centro de mi atención.

Entonces, lo que interesa, extraer de la obra actual son los valores vigentes de la obra original en cuanto a lugar significativo y habitable.

La búsqueda de elementos y relaciones espaciales provenientes del pasado ex-terminal que hoy persisten en la conformación

del ámbito e imagen de la obra actual, es la manera concreta de observar qué grado de vigencia poseen como formas significantes, cómo logran condicionar los actos de la institución cultural.

Sin embargo, también es relevante la interpretación más profunda que se pueda hacer de esta permanencia o recreación de formas antiguas.

«Cuando se enfrenta el pasado, lo que es historia, la obra es lo primero y la tarea es leer en ella, cuando decimos «LEER» en la obra arquitectónica nos estamos refiriendo a la comprensión de una forma espacial, de un ámbito, de una atmósfera característica que en la ciencia histórica se asocia a un determinado tiempo pasado, más precisamente, a un determinado **sentir del pasado**» (9)

No se trata sólo de ver qué queda de la estación ferroviaria, sino cómo ella se hace presente a través de los significados que aporta a la obra actual con su historia. Comprendiendo ese SENTIR PASADO e identificando la atmósfera que se creaba en la estación ferroviaria, y a su vez, observando cómo lo que ocurre hoy en torno y dentro del Centro Cultural se vincula a ese SENTIR PASADO a través de las formas y relaciones que han persistido, son los modos que se vislumbran para entroncar estos dos momentos de la historia que se superponen en la arquitectura del edificio actual.

Tengamos en cuenta que esta superposición es la que permite que en el mismo lugar se habite como Centro Cultural y se evoca -habitando la estación ferroviaria y los inicios de siglo. La arquitectura del edificio se nos presenta así como un MEDIO HABITABLE y como un TESTIMONIO.

EN SINTESIS, creo que una manera adecuada de aproximarse a una obra significativa que se ha puesto en valor y refuncionalizado, como es el caso de la obra de Emilio Jécquier, es a través de una EXPERIENCIA INFORMADA. La información necesaria, es la histórica que nos permita dar con el SENTIR PASADO en el que nació la obra e identificar el carácter de la obra original como lugar de vida de una época determinada. En tanto que la atención de la vivencia de la obra actual se centra en evocar y revivir la obra pasada, buscando sus huellas e indicios en los valores arquitectónicos vigentes de ella que aún significan y condicionan la vida del lugar de hoy y

que lo vinculan a ese sentir pasado.

La forma en que el CARACTER del espacio arquitectónico de la obra prima se revalora e incide en la obra presente es lo que más evidencia una acción interventiva y, por ende, también importa averiguarlo en la experiencia documentada que propongo realizar.

I.3 EL SENTIR DE UNA EPOCA DE ENTRE SIGLOS (S. XIX - XX)

EL SENTIR DE UNA EPOCA DE ENTRE SIGLOS

EL MUNDO DE JECQUIER Y DE SU OBRA

Ciertos datos biográficos de la vida de Jécquier nos hablan de influencias o circunstancias que lo formaron profesional y artísticamente como arquitecto y como hombre de entre siglos, ligándolo a un sentir de una época pasada determinada. Ello también nos permitirá conocer aspectos del contexto en que se dió su obra.

Destaco tres instancias de su biografía (1)

- i. Su vida en París hasta los 23 años de edad, desde 1870 a 1889, que nos llevan a saber del París del último tercio del S. XIX.
- ii. La época antagonica entre la vanguardia tecnológica y el historicismo en la que se formó como arquitecto de entre siglos (XIX y XX).
- iii. Su retorno a Chile, en 1889, contratado por el gobierno junto a otros profesionales extranjeros que nos llevan a saber del Santiago de entre siglos. (1890 - 1910).

i. SU VIDA EN PARIS:

Nacido en Santiago en 1866, ya en 1870 se trasladaba a Francia con su familia, desarrollando su infancia, juventud y estudios en París.

¿Qué ciudad vivió él como joven estudiante de arquitectura?

PARIS era entonces...

LA CIUDAD de las VANGUARDIAS, pleno de personajes que buscaban aumentar el progreso en lo técnico, lo artístico, lo económico, lo social. Un contexto que propicia que un Hausmann transforme la ciudad con ejes urbanos, Eiffel construya su torre y Verne escriba novelas fantásticas.



(Fig.1)



(Fig.2)

El Arco del Triunfo simboliza el triunfo de la república sobre la monarquía.

Igualdad, libertad y solidaridad fueron los primeros gritos vanguardistas de los franceses que luego Europa y América imitarían.

Ahí está para recordarlo.

(1) Sólo los datos biográficos han sido extraídos de "Práctica Proyecto de Restauración del Museo de Universidad de Chile" de Bugueño A., Jorge. (p.20,21)

(2) Bertrand, María "París durante la vida de Eiffel" en Dossier de Exposición sobre Gustav Eiffel p.16.

Jecquier vivió la ciudad que para muchos también era escenario de una alegre y despreocupada «Belle Epoque». «París ¿no ha sido siempre efervescencia y calma, innovación y respeto?». (1)

...LA CIUDAD ERA EL MODELO URBANISTICO DE ENTRE SIGLOS. Al fuerte influjo arquitectónico y artístico que se daba entonces, se agrega el trazado decisivo de Hausmann que abrió amplias avenidas y diagonales que van relacionando edificios y monumentos importantes, transformando totalmente la trama, la percepción y el ritmo de la urbe tradicional. (Fig. .p.77) (Fig.1)

Experimentar estos grandiosos espacios públicos formaron la cultura espacial urbana de Jécquier. Creo que este aspecto ha de haber influido en el dimensionamiento y orientación de sus proyectos más urbanos como la Estación Mapocho, el Bellas Artes y la Universidad Católica.

Cuando Jécquier retorna a Chile se encontraría con que en toda América todavía penaban las ideas de Haussmann.

...PARIS TAMBIEN ERA LA CIUDAD DEL CENTENARIO Y DE LA EXPOSICION UNIVERSAL (Fig.3 y 4)

El arquitecto chileno-francés tuvo oportunidad de darse a conocer en varias Exposiciones, pero sin duda, la más trascendente fue la EXPOSICION UNIVERSAL DE 1889, en PARIS. Ella coincidió con la celebración del Centenario de la Revolución Francesa, en el que la Torre Eiffel y el Palacio de las Máquinas fueron las obras protagonistas.

«El resto de la exposición estuvo caracterizado por los valores de monumentalidad, decoración vistosa y alegoría, expresivas del estilo republicano» (2)



(Fig.3)
Visión a través de la base de la Torre Eiffel, al fondo la rotonda de la exposición, y tras ella, transversalmente el Palacio de las Máquinas. Las principales obras de la exposición y del centenario, demostraron las posibilidades técnicas para resolver grandes dimensiones.



(Fig.4)
Ordenación en relación a un eje que cruza el Río Sena. El Palacio de las Máquinas al fondo derecho es transversal a este eje y paralelo al sentido del río. Lo observo porque este edificio es muy similar al de la Estación Mapocho.

(1) Lolsney, François
"La Arquitectura Industrial en las Exposiciones Universales"
Dossier exposición de Eiffel (p.9) 1889 - 1929.

Esta celebración de la República sería una de las últimas experiencias de Jécquier en Francia, pues en septiembre de ese mismo 1889 volvía a Chile y 20 años más tarde participaría en el Centenario de la Independencia, en 1910.

ii) LA PRESENCIA de DIVERSAS TENDENCIAS EN LA EPOCA EN QUE JECQUIER SE EDUCO COMO ARQUITECTO

LA VANGUARDIA TECNOLÓGICA
Y EL HISTORICISMO

Observemos esta diversidad entre la ciencia y el arte, pues mientras la primera se preocupaba de la vanguardia tecnológica; el arte, en especial la arquitectura, retornaba a las formas clásicas (neoclásico) y a otros estilos (eclecticismo) con una visión totalmente historicista que valoraba por igual todos los estilos por ser cada uno, la expresión de una época pasada. Y en ese tiempo ya se tenía un conocimiento más fidedigno de los monumentos pasados y estos podían ser imitados íntegramente, sin embargo, es mucha la información que los arquitectos tienen sobre todos los estilos arquitectónicos del pasado, por ello el repertorio del historicismo llegó a ser muy falto de unidad.

ESCUELAS TECNOLÓGICAS v/s ESCUELAS ARTÍSTICAS

La dualidad ingeniero-arquitecto que había provocado la revolución industrial con el desarrollo de tecnologías constructivas, exigió a su vez a los arquitectos, transformarse de artistas en profesionales preparados. Jécquier estudió arquitectura en dos escuelas parisinas de diferentes tendencias:

- entre 1883 o 1886 en la ESCUELA CENTRAL DE ARQUITECTURA de Emilio Trelat, que sustentaba el rigor técnico



(Fig.5)

Patio interior cubierto de la Escuela de Bellas Artes de París. En sus tiempos de alumno, Jécquier vive una escuela criticada por abstraerse de las necesidades concretas de la sociedad. La Escuela Central había nacido para hacerse cargo de esos requerimientos.



(Fig. 6 y 7)

Bolsa de Comercio de Emilio Jecquier, Santiago (1913 - 1917), y Centro español de dependientes. El Bealeau, La Habana, Siglo XX.

En América el uso de estilos en edificios de distinta función también estaba de moda.

co en sus enseñanzas.

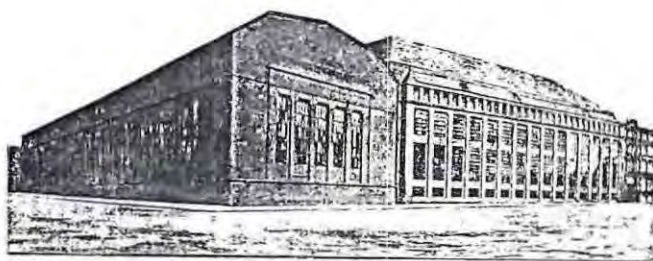
- entre 1887 - 1889 en la ESCUELA DE BELLAS ARTES, en el taller de Paul Blondel. En aquellos años la Academia, decía no tener preferencia por ningún estilo arquitectónico enseñando: «la disposición, la composición, el razonamiento, la armonía de las formas, las relaciones de oposición, es decir, los elementos primordiales del arte». (3) No obstante, estos eran los mismos criterios que tradicionalmente ligaban la Academia al Clasicismo y de los que había surgido el Neoclásico francés. (Fig. 5)

ECLECTICISMO y la ARQUITECTURA INDUSTRIAL

A finales del Siglo XIX, la arquitectura presentaba un doble aspecto: la arquitectura oficial o de moda y la arquitectura industrial.

El ECLECTICISMO en la arquitectura de moda es el que se reutilizaban libremente todos los estilos arquitectónicos, ya aisladamente o integrándolos de acuerdo a la moda o a los deseos de sus clientes. **Las formas copiadas ya no se desarrollaban a partir de la estructura y destino del edificio, sino que se escogían porque su estilo servía a la imagen que se pretendía dar a la obra.**

Desde entonces una misma imagen estilística podía ser utilizada para edificios de distinta función y orden interior.



(Fig. 8)

Ejemplo de arquitectura industrial, complejo de las grandes máquinas y nuevas fábricas de material ferroviario de la AEG, 1911 de Peter Behrens.

La ARQUITECTURA INDUSTRIAL, en cambio, era de una simplicidad total, orientada sólo a la utilidad, sin pretensión artística, pero dotada de mayor sinceridad en su expresión. En el seno de su anonimato, a partir de puentes y cobertizos ya había nacido a mediados de siglo la arquitectura metálica, «la primera gran huída de los estilos arquitectónicos». (4) (Fig. 8)

Esta gama de ideas de diversas tendencias y a la vez de grandes posibilidades formaron al arquitecto chileno, y con ellas a cuestas debió hacer sus obras. De

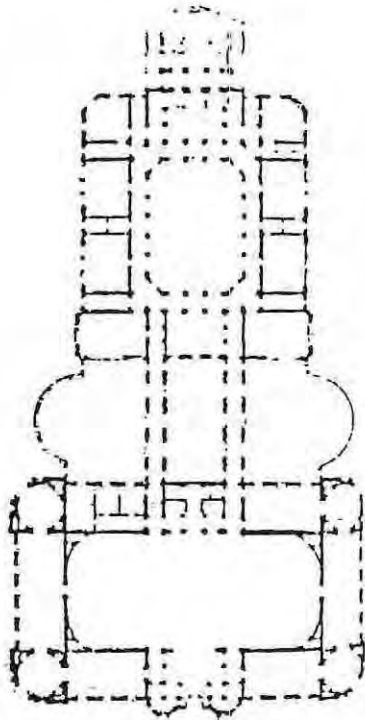
(3) Postura de la E. Beaux Arts planteada por Garnier en 1869, citado por Benévolo, Leonardo en "Introducción a la Arquitectura" (p.162)

(4) Pevsner, Nikolai, citado por Palmer, Monserrat en "50 años de arquitectura metálica en Chile" p. 5

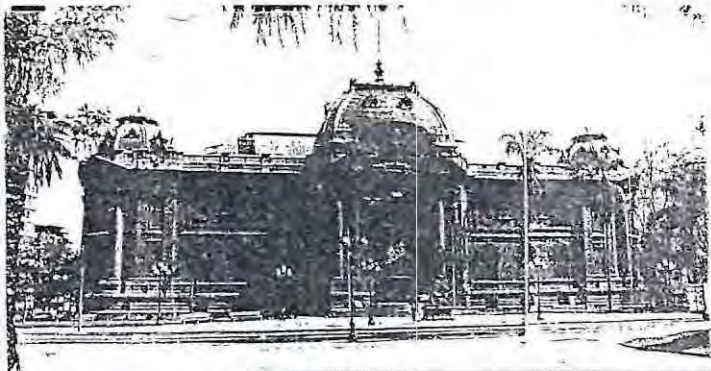
OBRA DE JECQUIER EN CHILE,



HALL Museo de Bellas Artes Santiago, Chile



Museo de Bellas Artes, 1905
Planta General



Museo de Bellas Artes, 1905
Elevación Acceso

todo ello, la tendencia neoclásica aprendida en la Escuela de Beaux Arts sería la que más se evidenciaría en sus obras.

i.i.i. EL RETORNO DE JECQUIER A CHILE

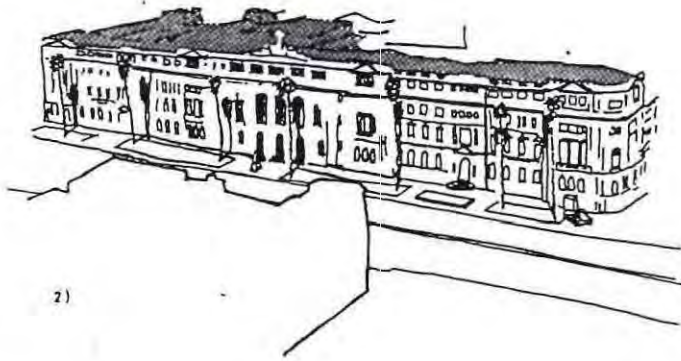
Otro aspecto de la vida del arquitecto lo constituye su llegada al país en 1889 junto a un connotado grupo de profesionales contratados por el Ministerio de Industrias y Obras Públicas.

El Santiago de fines de Siglo XIX e inicios del XX sería su nuevo lugar de vida, en ese período observo que Santiago fue como muchas otras ciudades americanas, una especie de «ciudad análoga» al París que Jécquier había dejado, claro que de una escala menor y de menor complejidad para el arquitecto, por estar muy abierta a las influencias europeas, sobre todo a los francesas que don Emilio dominaba.

SANTIAGO: LA CIUDAD DE LOS CAMBIOS URBANOS

En toda América se buscaba imitar las transformaciones urbanas parisinas y si bien en Santiago no prosperaron varios proyectos inspirados en los trazados de Haussmann, sí se construyó un espacio urbano importante en torno al río Mapocho, al canalizar su lecho y crear parques de paseo público en el nuevo borde al que se volcaba la ciudad. Lugar que sería vital para dos obras de Jécquier: El Museo y la Estación.

OBRA DE JÉCQUIER EN CHILE.



SANTIAGO: LA CIUDAD DE LA «BELLE EPOQUE» Y DEL CENTENARIO

Aunque Chile vivió momentos de inestabilidad política a fines de siglo, pasado el temporal, Santiago siguió viviendo su propia «Belle Epoque» auspiciado por la aristocracia y una emergente burguesía que surgió con el auge de la minería.

El Siglo XX parte con los preparativos estatales para la celebración del Centenario de la Independencia, a los que Jécquier estuvo relacionado como arquitecto de las dos obras que debían conmemorar esa fecha: la Estación Mapocho y el Museo de Bellas Artes.

Jécquier revivió el Centenario francés, pero acá lo protagonizaba participando de las ideas y proyectos.

EL ARQUITECTO CHILENO VENIDO DE FRANCIA

Si bien, el arquitecto había trabajado en conocidos talleres franceses, es en nuestro país, principalmente en Santiago, donde revela y desarrolla su formación académica y sus años de vida en París.

Su hacer se inscribe en la arquitectura republicana en el que su diseño pertenecía a profesionales extranjeros avecindados en el país, y para la que se importaba el material constructivo y la mano de obra especializada.

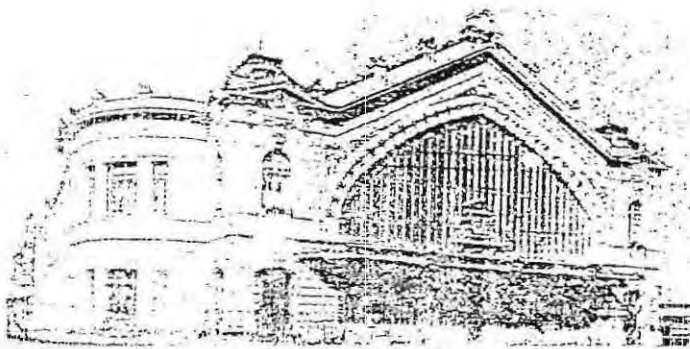
Por ello, «es una etapa a la que con justa razón podemos llamar de transición entre una arquitectura europea y una arquitectura concebida y ejecutada en Chile». (5)

De Jécquier se decía a inicios de siglo: «El señor Jécquier, antiguo alumno de la Escuela de Bellas Artes de París, nos ha traído una nota de refinamiento, de esa exquisi-

Casa Central Universidad Católica de Chile.



Patio Central de la Universidad Católica de Chile.



Estación Providencia (Pirque, 1905, 1911) (demolida).

(5) Fresno, Luis "Eugenio Jorjani, Biografía".
Rev. C.A. N° 55 p.26

ta elegancia, de esa tradición clásica pasada a través del gusto moderno, que están haciendo de París, la ciudad más artística del mundo». (6)

Queda en evidencia que en Chile, el arquitecto no encontró los antagonismos que en Europa eran cada vez más fuertes.

Jécquier llegaba a un país en el que predominaba la visión historicista y la forma afrancesada de ocupar los estilos que enseñaba la Ecole de Beaux Arts de la que él provenía. Ella estaba prácticamente institucionalizada en Chile desde que a mediados del Siglo XIX, Brunet y luego Henault, también alumnos de esta academia, habían estado a cargo de la primera Escuela de Arquitectura chilena, pionera en América por su estabilidad y logros.

Santiago era el centro de la actividad política y social, que se llenaba de instituciones civiles y residencias particulares que tenían en las formas majestuosas del neoclasicismo e historicismo francés el modo de expresar una imagen republicana o simplemente exhibir el rango social y vanidad de una burguesía incipiente.

Acá no había disputa en seguir la arquitectura de moda en Francia, pues allí mismo se habían gestado los ideales libertarios que ya desde hace tiempo se disfrutaban.



Construcción Estación Mapocho, 1912 -

(6) Rev. "Zig-Zag", 30 Julio de 1905

FUENTES:

- Introducción a la Arquitectura, Benévolo, Leonardo (1976)
- Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica, Gutiérrez, Ramón (1983)
- Proyecto Restauración Museo Univ. de Chile, Bugueño, Jorge (1979)
- Eugenio Jeanón Cruzler, Revista CA 55 (1989)
- Dossier exposición "1889 - 1989 La influencia de la obra de Eiffel en Chile", (1989)



NEOCLASICISMO, HISTORICISMO Y ECLECTICISMO

En la segunda mitad del siglo XVIII se discute la validez de todas las instituciones tradicionales a la luz de la Ilustración. En la arquitectura, el centro del debate son las reglas de composición formal del clasicismo, sometiendo a un análisis objetivo sus componentes al buscar directamente en las ruinas antiguas su verdadero valor.

A partir de entonces, el arte antiguo dejó de considerarse como un modelo de perfección absoluta, como el único al que valiera la pena imitar; se vio en él un estilo desarrollado a partir de las condiciones generales de su época. Se produce así, el paso del CLASICISMO al NEOCLASICISMO.

En vista de que los demás estilos arquitectónicos también eran expresión de la época en que se habían creado, se consideró que cada uno tenía su valor propio, naciendo los sucesivos REVIVALS (neogótico, neobarroco, neobizantino, etc.). A este modo de proceder se le llama HISTORICISMO.

En el esfuerzo por adaptar los procedimientos del pasado a las necesidades y posibilidades del presente se fueron forzando poco a poco estos procedimientos, hasta llegar al límite de la rotura. En ese proceso se dio el ECLECTICISMO.

Englobando todo en el HISTORICISMO, por ser los demás una variación dentro de su campo, observemos sus características principales dadas a lo largo del Siglo XIX, e inicios del Siglo XX.

1.- El conocimiento objetivo de los monumentos antiguos permite imitar un determinado estilo pasado con perfecta precisión. No obstante, son muchos los estilos presentes en la mente del diseñador, por lo que el repertorio del Historicismo es, en su conjunto, absolutamente discontinuo y falto de unidad.



Hotel Particular en estilo Neogótico, Violat Le Duc. Lille, Francia.

2.- Teóricamente la libertad individual del diseñador, se reduce a cero, puesto que se supone que solo puede manejar, aceptar o rehusar las referencias históricas, más no tiene un margen para transformarlas ya que cuenta con modelos reales y mucha información. Pero en realidad, el artista posee una libertad ilimitada, porque puede decidir el uso de uno u otro estilo según lo requiera el tema, el encargo, el marco ambiental o simplemente su gusto y sus inclinaciones.

3.- La referencia a los estilos pasados no reconoce fronteras nacionales o regionales y son aplicables indistintamente en cualquier lugar. Sin embargo, la historia del arte demuestra que no existe, por ejemplo, el gótico por sí mismo sino el gótico lombardo, alemán, etc. ..., cada región siente el derecho de adaptar y crear su propio repertorio estilístico.

4.- La pluralidad de estilos produce una gran separación entre la composición arquitectónica y su ejecución constructiva. La máquina pasa a dominar como instrumento de ejecución idóneo, usándose como medio para multiplicar en muchos ejemplares objetos semejantes a los antiguamente producidos por los artesanos. Esto lleva a una disociación entre composición arquitectónica y técnica y a una distinción conceptual entre arquitectura y construcción todavía muy difundida en nuestros días.

5.- La pluralidad de estilos y la libertad de escoger entre ellos permite que en un mismo marco urbano existan edificios de estilos diversos o que una misma obra pueda ser proyectada con criterios diferentes, lográndose una decoración hecha con piezas de muchos estilos mezclados "bric a brac".

Este modo de proceder se conoce como ECLECTICISMO, en el que se creía que la idea de la integridad estilística era una ilusión, utilizándolos de acuerdo a la moda o deseo de sus clientes, usando los estilos de acuerdo a ciertos criterios de composición.

FUENTES

Benévolo Leonardo
"Neoclasicismo e Historicismo"
Introducción a la Arquitectura, Rev. CA, N° 55, 1987

Choisy, Auguste
"El Neoclásico" y el "Ecléctico"
Historia de la Arquitectura

CIENY, Bodo
"Las grandes épocas de la arquitectura."

Puesto en una perspectiva histórica, la nueva actitud del historicismo debe juzgarse considerando el equilibrio que debía producirse entre la teoría y la práctica de esta experiencia. El HISTORICISMO, como método, permitió afrontar por partes los problemas impuestos por las nuevas circunstancias y hacer progresar en todo sector el arte de construir, según los métodos analíticos contemporáneos. Y aunque entre arte y técnica, arquitectos e ingenieros, rigió en teoría una separación, en la práctica se dio una convivencia que, con el aporte de cada uno, permitió responder a las apremiantes demandas de la nueva sociedad industrial, que planteó tantas posibilidades como exigencias.

El HISTORICISMO se convertiría así, en el terreno cultural necesario par la preparación del movimiento moderno y las contradicciones expuestas serían precisamente los pretextos en que se basaría la problemática de la nueva arquitectura.



Interior del Ferries de los Rothschild, cuya arquitectura neoclásica surge de la necesidad de legitimación de los nuevos linajes, el deseo de celebración de la huella individual y la deriva de las dinastías burguesas hacia el ocio cultivado; exigiendo del arte formas arquitectónicas reconocidas, para representar una imagen de poder y rango social.

I.4 LA OBRA COMO FORMA SIGNIFICANTE

Configurado parcialmente el **sentir de la época** de entre siglos a través de instancias de la vida de Jécquier y de dejar establecido el momento por el que pasaba la arquitectura en general, y en Chile, en particular, me adentro en la obra de estudio, la Estación Mapocho.

No olvidemos que el objetivo es dar con aquello que se mantiene vigente de la obra original en la actual, desde el enfoque del **CARACTER** o los significados de la obra como **LUGAR** de **VIDA** que aún perduran, es decir, interesa llegar a comprender la forma espacial y atmósfera característica de la obra pasada, que es presente porque aún significa la forma de vida del lugar, aunque haya cambiado la función de estación ferroviaria a centro cultural.

Este punto de vista desde el que me interesa observar la obra es relevante porque por lo que he aprendido en mis años de taller y de escuela, creo que es la perspectiva en que debe asumirse una obra que se recupera y se reutiliza, a la luz de los conocimientos teóricos que actualmente se tienen en arquitectura. En ello me explayaré en el cap.11 pág. 89

Ahora remitámonos a esa definición que nos dice que «**LAS OBRAS DE ARQUITECTURA REVELAN LA ESPACIALIDAD DE UN MUNDO DE VIDA**».(1)

La arquitectura es hacer lugares y **LUGAR** denota un «espacio concreto» que expresa una forma de vida. El carácter del lugar está determinado por esa valoración con que se crea el espacio arquitectónico para que signifique una manera de ser habitado. Para construir la obra como lugar de vida y darle significados son necesarios dos procesos: **OBTENER el ESPACIO** y **CONCRETAR el CARACTER** de ese espacio.

«**LA ARQUITECTURA ES HACER LUGARES, ELLA POSEE EL ESPACIO Y CONCRETA LOS CARACTERES DE ESOS LUGARES CREADOS**» (1).

La palabra alemana «**EN RAUMEN**» que quiere decir «hacer espacio» o admitir nos puede ayudar a entender ese proceso de **OBTENER EL ESPACIO**. «**ORIGINARIAMENTE «EN RAUMEN» significaba cortar los árboles en un bosque dejando una abertura, un blanco en el bosque**». Esto lo interpreto como el dejar disponible un

LA ATMÓSFERA DE UN INTERIOR QUE SEA CARACTERIZADA POR LOS LÍMITES QUE SEPARAN AL QUE LO HABITA DEL EXTERIOR, DE LO VASTO, DE LO DESCONOCIDO.



(1) Norberg-Schulz, Christian
"Hacia una Arquitectura Auténtica" apunte extraído del libro
"La Presencia del Pasado"

espacio para que allí algo tenga lugar, prepararlo para la acción creativa que lo significará. Es como la CONFORMACION DEL TERRITORIO en donde los lugares de vida de la obra se crearán y al cual deberán relacionarse. En el caso de la Estación Mapocho, su situación urbana me ha hecho considerar que su creación y carácter está aferrado al proceso de formación de la ciudad, por ser el único edificio que ocupa un sitio en la ribera sur del río Mapocho consolidando el proceso fundacional y de conquista de estos terrenos, que además influiría en la arquitectura de la obra.

Pero ese espacio que se ha obtenido es delimitado por un límite que no determina el carácter o significado de la obra, porque aún no ha existido el acto creativo que se lo confiera. El CONCRETAR el CARACTER, en cambio, se refiere a la creación y construcción del límite que determina ese carácter.

La forma en que se construye la interioridad de un edificio para acoger un determinado cuerpo de actividades esenciales para el hombre, definiendo la forma en que se relacionan a la ciudad y determinando un orden, una forma espacial, un ámbito, es lo que permite que una obra acoja y signifique un modo de vida y por ende tenga un carácter.

El carácter de la obra de Jécquier se concreta en la forma que se disponen los diferentes edificios que lo componen y la forma en que los define como límite de su principal lugar que es el antiguo espacio de los andenes y que hoy es una especie de plaza de la cultura en la que se dan los eventos culturales de mayor envergadura del país. La forma en que se caracterizan los espacios de la estación son el resultado de una serie de requerimientos que unidos al pensamiento arquitectónico del arquitecto, intencionaron sus decisiones.

En ese sentido es que la obra es una FORMA SIGNIFICANTE porque tratando de resolver esos requerimientos y de expresarse, todo el pensamiento del autor se vuelca para generar esa forma como una creación humana, que además de expresar el SENTIR de una EPOCA, lleve implícita la vitalidad necesaria como lugar de vida que la hagan comprensible y habitable en un tiempo indefinido. Es de ese modo que la obra se puede hacer perdurable y tener vigencia hoy, porque ha nacido como una creación artística. "TODA FORMA QUE PERDURA NACIO PRIMERAMENTE POR UN ACTO DE CREACION ARTISTICA" (2)

I.4.1 LA CONFORMACION DEL TERRITORIO DE LA OBRA

OBTENCION DEL ESPACIO URBANO PARALA OBRA

LA CIUDAD, EL RIO Y LA OBRA

OBJETIVO

El estudio del desarrollo urbano del sector en que se emplaza la ex-estación Mapocho nos permitirá asimilar la relación de la obra con su entorno y observar qué relevancia tiene para hoy.



Fig. 1. El largo desarrollo del edificio y su nave sigue el sentido del flujo del río.

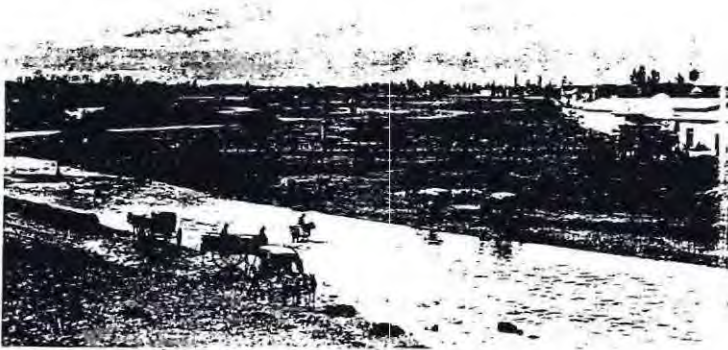
La primera imagen que se tiene hoy de la estación Mapocho es la de su relación con la orilla del río que le regaló su nombre y con el gran espacio que está frente a ella, relación que es bastante especial pues si una recorre este gran espacio, acompañando el curso fluvial, se observa una avenida vehicular, áreas verdes que aprovechan el borde natural y mucho comercio en la parte baja de los edificios que siguen a distancia la continuidad del Mapocho. Sin duda, el río ha sido el protagonista, guiando la forma que ha tomado esta zona y delimitando a la ciudad, aunque ahora este límite natural sólo aparece como un surco en la ciudad.

Aquí se está al borde de la trama decimonónica; pues las calles y fachadas de edificios que la componen quedan liberados enfrentando este espacio que se despliega hasta el otro lado del río, donde nuevamente empiezan.

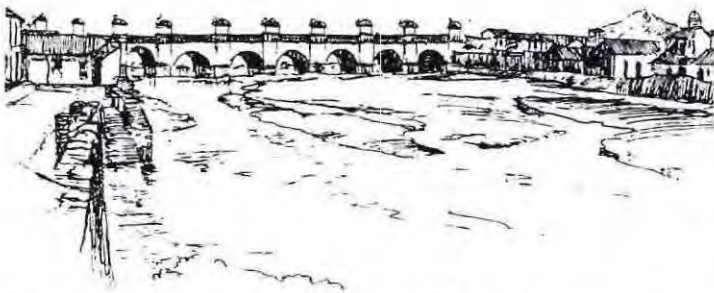
Y la estación Mapocho destaca por ser la única obra que ocupa un lugar de relevancia en este extenso borde. (Fig. 1)

Para el arquitecto Jécquier esto habrá sido relevante por cuanto su obra debía ser un monumento conmemorativo en un incomparable espacio urbano de la ciudad.

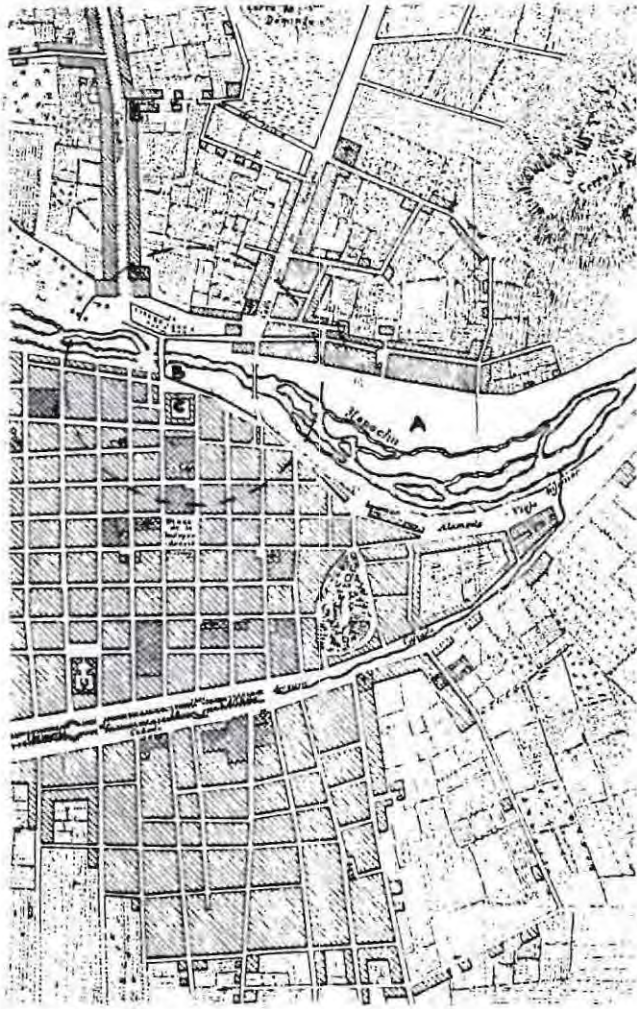
Este borde urbano consolidado y gravitante en la estructura urbana de Santiago se torna en un sistema espacial imprescindible para la comprensión y reconocimiento del rol de HITO URBANO de la ex-estación. Su estratégico emplazamiento en este borde se lo ha per-



2. Los incontenibles desbordes del Mapocho obligaron a la construcción de grandes puentes.

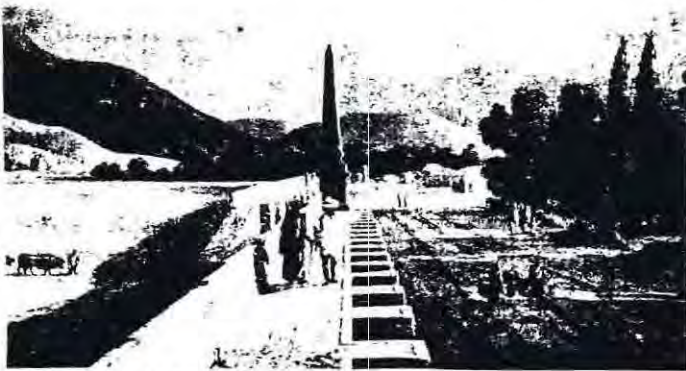


3. Puente de Cal y Canto: un hito urbano que vinculó las orillas del Mapocho.



Santiago 1831, plano levantado por Herbage

4. A. El dominio del río en un amplio lecho
 B. Puente de Cal y Canto.
 C. Plaza de Abastos.



5. Paseo del Tamar, S XIX.
 En este lugar la ciudad se reencontraba con la naturaleza.

mitido y por ello es que este borde es su TERRITORIO.

Al ver como fue construido espacialmente dicho lugar, distinguimos el elemento estructurante más relevante en el pasado de este sector de la ciudad: El RIO MAPOCHO, el que además de ayudar a definir el lugar de fundación de Santiago, determinó el orden y crecimiento urbano de parte de él.

En el pasado de la ciudad, el río, como protagonista natural, obligó a la ciudad a combatir sus constantes desbordes y la separación geográfica que provocaba con sectores agrícolas emplazados en la ribera norte, denominados la Chimba, hoy Bellavista. (Fig. 2)

A través de obras relevantes como el ya desaparecido puente de Cal y Canto (1782-1888) y el Mercado Central (1868) se consolidó una zona de intercambio comercial que tiñó el sector de un incesante ajeteo desde y hacia el barrio de la Chimba, y también como foco de atracción de las actividades del centro de Santiago. (Fig. 3)

Respecto a mi valoración del entorno de la obra en estudio, existe un indicio significativo en la creación de su territorialidad; algunas de las actividades populares que generaban el Mercado Central se daban en el sitio donde más tarde se construiría el terminal ferroviario. Por entonces se utilizaba de feria ambulante y de garita de tranvías que llamaban ESTACION DEL MERCADO es decir, el sitio ya había sido apropiado por la gente como un LUGAR DE ENCUENTRO ESPONTANEO. (Fig.)

A la territorialidad de estos lugares prolíficos en actividad urbana había otra empresa importante que consolidar, como era la habilitación de los terrenos del borde del río, ante el ostensible crecimiento de Santiago. Esto, se consiguió tras muchos intentos con las obras de canalización de las aguas del Mapocho iniciadas en 1888. Ellos fueron los históricos Tajamares, que al contener las aguas fluviales, permitieron ganar valiosos terrenos a los cuales Santiago había dado tradicionalmente la espalda. (Fig.5)



PLANO DE SANTIAGO 1900.
 A. EL RIO YA CANALIZADO
 B. MERCADO CENTRAL
 C. ESTACION DEL MERCADO Y RECOVA
 (SITO EMPLAZAMIENTO ESTACION)



Foto de la época apreciando la actividad comercial espontánea del sector del Mercado del Mapocho (1902), en el sitio que ocuparía la estación.

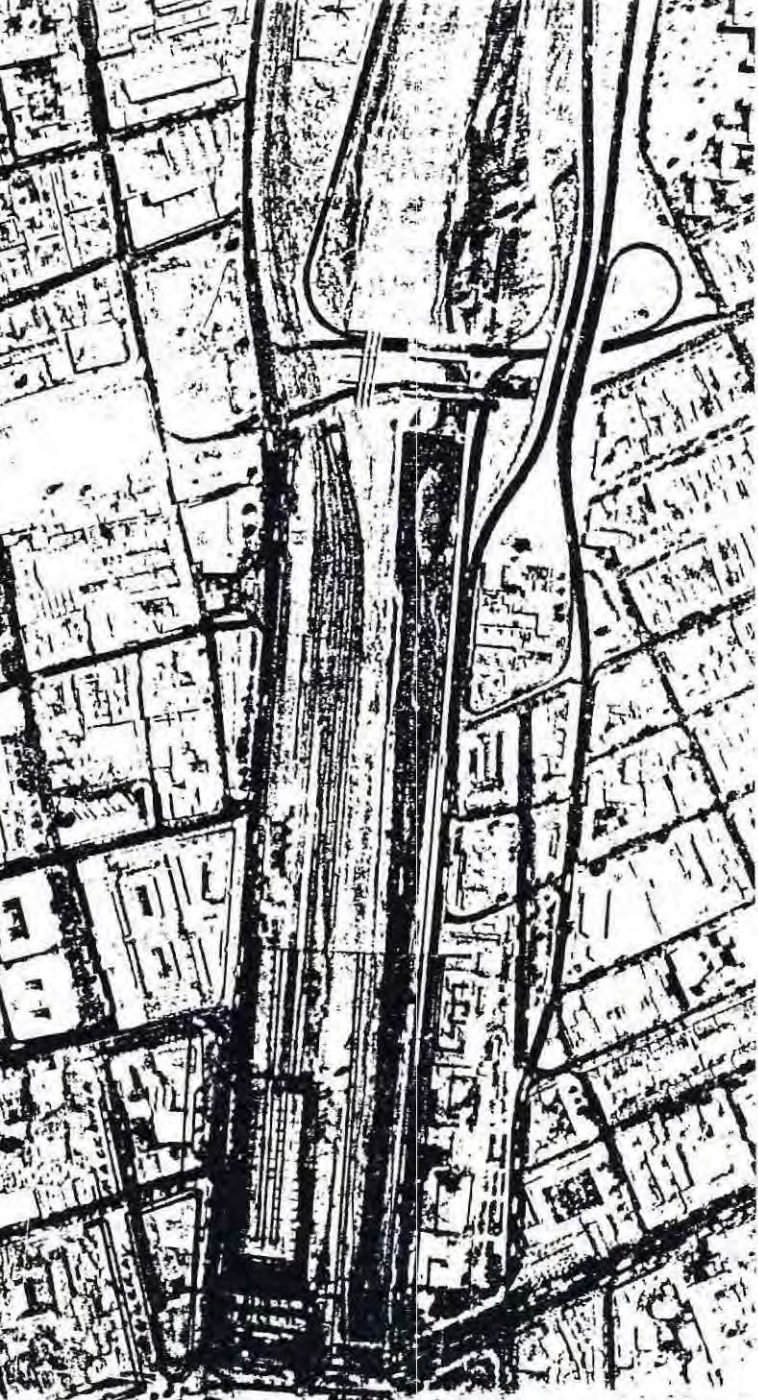
El significado arquitectónico de estas obras radicó en la posibilidad de que la ciudad pudiera dialogar armónicamente con la naturaleza, puesto que la ribera transformada y conquistada se aprovechó para el embellecimiento de extensas áreas y la creación de parques como el Forestal en la primera década del Siglo XX. Así Santiago asumía su nuevo borde.

Los sectores ubicados al poniente de la Plaza Baquedano (bajando hacia el centro de la ciudad) se convirtieron en bordes de paseo público que a media tarde se llenaban de gente del mejor nivel para contemplar el río, la Chimba y las montañas lejanas.

En conclusión, hemos visto la formación del carácter popular y comercial del territorio en que hoy se emplaza la Estación Mapocho, producto de su relación al río y la Chimba, convirtiéndose en una zona de arduo movimiento, de intercambio mercantil y de paseo público.

Estar hoy en día en el borde del río Mapocho o estar en la ex-estación Mapocho en presencia del río, tiene significado por estar en un LUGAR FUNDACIONAL y en un lugar que fue CONTROLADO y CONQUISTADO POR EL HOMBRE, venciendo los obstáculos que la naturaleza le oponía para llenarlo con su orden y con su vida.

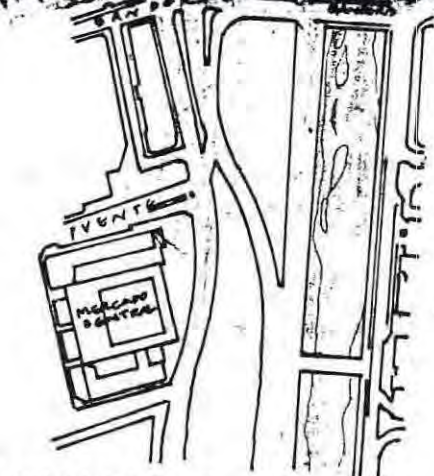
Consideremos también que la consolidación de este lugar sería importante para la concepción de la obra ferroviaria, pues en la mirada del arquitecto formado en París ha de haber sido relevante que el lugar de emplazamiento ya tuviera un orden para situar su edificio según sus parámetros (eje de simetría, monumentalidad, fachada principal, etc.)



Hemos visto que en su pasado histórico, el terreno que hoy ocupa el Centro Cultural Estación Mapocho sirvió de sitio para una recova aledaña al puente de Cal y Canto y como lugar de expansión de la bullente actividad desatada en el sector.

Entre toda esta actividad surgió la Estación Mapocho, en la que se dieron nuevos motivos para aumentar la dinámica del lugar con gentes y mercaderías que llegaban desde fuera de la ciudad u otras que acudían allí para partir lejos, transformándose prontamente en una referencia estructurante del desarrollo de la ciudad. Su influencia en la planificación de la ciudad fue a través del transporte público y a través de toda una cultura que se creó en torno a los rieles (zonas industriales y barrios populares).

Observemos ahora, cómo la obra consolida esta comunicación y pregnancia dentro de su territorio no sólo a través de sus funciones sino que principalmente a través de su arquitectura y de su singular emplazamiento que le dieron significado como creación.

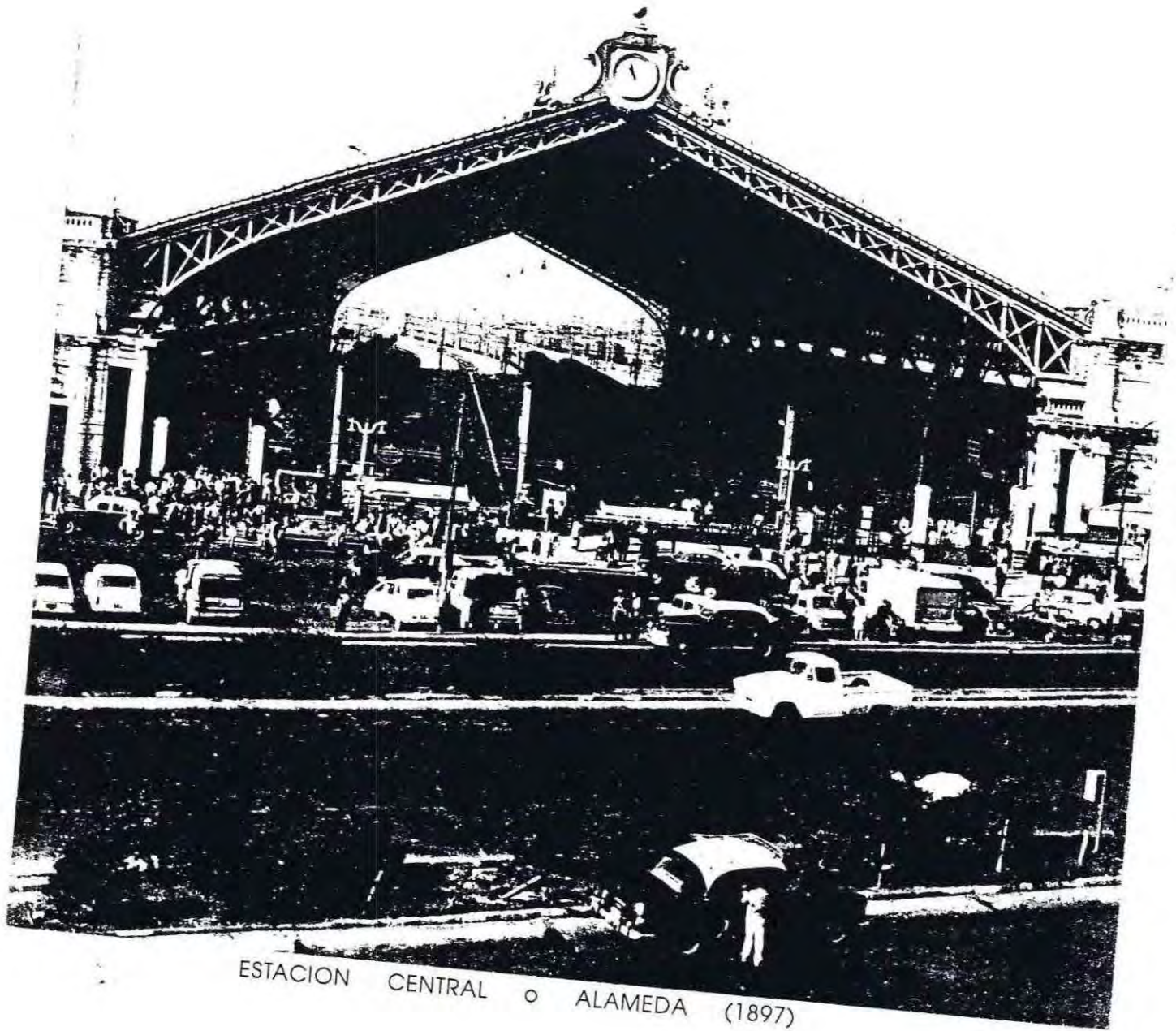


VISION AEREA
Estacion Mapocho
en sus tiempos de rieles

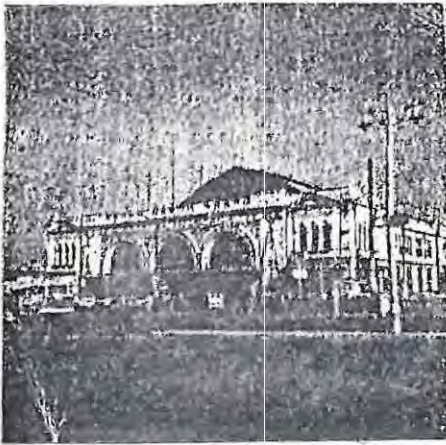
I.4.2 LA CONCRECION DEL CARACTER DE LA OBRA



ESTACION MAPOCHO (1912)
(antes de ser intervenida)



ESTACION CENTRAL ◦ ALAMEDA (1897)



2. Estación Mapocho, 1905-1912

Recuerdo que al conocer la ex - Estación Mapocho estaba influida por su similar la Estación Central, aquella con imagen de estación «galpón» que destaca con su inmenso espacio cubierto a dos aguas, que evidencia a la ciudad su estructura metálica y que vincula la bulluciosa Alameda con la silenciosa lejanía del horizonte que es donde pareciera rematar el otro extremo de su nave. (Fig.1).

Pero esta forma tan nítida de exhibir su lugar principal a la calle, contrasta notablemente con la forma en que la Estación Mapocho se manifiesta a la ciudad.

En cambio, en el lugar más activo de este sector aledaño al Mapocho destaca un edificio de fachadas de estilo neoclásico que es el único que está junto al río en toda la franja urbana que lo bordea. Pero este edificio no parece una estación de trenes, por lo menos no lo evidencia tan abiertamente como la Central. (Fig. 2)

Sólo atendiéndolo más detenidamente, ya se distanciándose de su frente de acceso o rodeándolo por detrás o por el borde del río, una se da cuenta que entre los gruesos edificios, se haya atrapado en su interior, el extremo de un gran espacio central el cual sólo exterioriza su envergadura hacia el extremo posterior del edificio, cuando es liberado de su encierro y se expone la transparencia de su estructura de metal. (Fig. 1.9)

Sin embargo, hacia las calles más transitadas y sobre todo hacia lo que hoy es una plaza, que es el momento urbano al que se enfrenta el acceso principal del edificio, la única forma de notar la presencia de la nave central es a través del frontis vidriado que se asoma por detrás del volúmen de cabecera que se antepone a él, que es como la «cara urbana» de la ex - estación y que contiene el antiguo vestíbulo de recepción.

Adentrándonos en la obra y al traspasar el amplio hall, por fin se puede dar con el antiguo galpón de los andenes, lugar esencial de toda estación ferroviaria donde llegaban y partían los viajes en tren. Allí, lo más

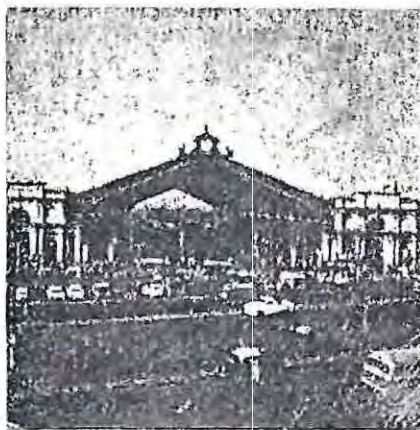


Fig.1. Estación Central, 1897.

pregnante es la magnitud de la espacialidad cubierta y rodeada por los edificios de fachada, que se puede abarcar en una sola mirada y que se ve aumentada por su condición de lugar retraído e interiorizado respecto a la vida pública de la ciudad.. (Fig.)

El espacio de la nave central no se anuncia ni se prevee desde el exterior, sólo hay que estar «en medio» de él para captar su inmensidad.



3. Actual espacio central del Centro Cultural, antiguo espacio de los andenes.

Este semi esconder a la urbe el momento más propio del edificio, anteponiéndole otros espacios que albergaban funciones accesorias, como el hall y oficinas administrativas que surgieron a propósito del ferrocarril, están sugiriendo que la obra había asumido roles que no se remitían al guardar y recibir trenes, pasando a tomar un sentido más profundo del ser estación ferroviaria, liberándose del protagonismo del ferrocarril al que debían someterse.

Históricamente, la estación ferroviaria hace mucho tiempo ya había dejado de ser sólo el lugar del ferrocarril, pasando a ser el del hombre. El lugar donde hombre, máquina y velocidad se encontraban. Por ello es que los terminales de trenes se convirtieron en lugares de exhibición social del público y del prestigio de la empresa.

Para la identificación del sentido profundo que tiene la obra como lugar de vida, como signo y contenedor de la vida del hombre y de la ciudad, necesitamos valorar arquitectónicamente la obra, pero no en cualquier aspecto que podamos suponerle, sino en aquellos que se relacionen con su génesis, con las intenciones que dieron forma al espacio arquitectónico. Es decir, en presencia de la obra actual, buscar la revelación de aquellas intenciones que le dan significado con la ayuda de la información ya expuesta.

«No se miran ya las formas desde fuera de ellas, sino, al revés, partiendo de su aspecto, de su externidad, se entra dentro de ellas reconstruyendo su génesis, asistiendo a su concepción y nacimiento: en suma, comprendiéndolas en su intimidad». (1)

Creyendo que las intenciones surgen a propósito del pensamiento arquitectónico y el mundo en que se inserta el autor de la obra, es que he dado el largo preámbulo anterior.

No obstante ello no basta, puesto que también las intenciones están tensionadas por los roles o requerimientos generales y particulares que la sociedad exige y que se manifiesta principalmente a través del encargo de la obra.

ROLES O REQUERIMIENTOS QUE FUNDAN LA FORMA Y CARACTER DE LA OBRA ORIGINAL

He identificado algunos roles que la obra debió asumir en su origen, de los cuales unos cuantos han sido revalorados por la intervención, exaltando o recobrando su vigencia.

El edificio de Jécquier debía denotar o connotar roles como:

1. SER ESTACION FERROVIARIA
2. SER EL DOMICILIO URBANO del sistema ferroviario,

(1) Moreau, Jorge
Meditaciones Arquitectónicas, p.4

debiendo proyectar su IMAGEN INSTITUCION AL
3. SER UNA OBRA URBANA en un lugar relevante de Santiago.

4. SER UN MONUMENTO que conmemoraría el Centenario de la Independencia en 1910.

5. REPRESENTAR UNA IDEOLOGIA ARQUITECTONICA que sería con la que el arquitecto, (ser socializado y con una carga cultural), finalmente resolvería estos requerimientos.

«CONSCIENTEMENTE , VOLUNTARIAMENTE NO, TODA INTERVENCION EN EL ESPACIO CONSTRUIDO PONE EN ACTO UNA VISION DEL MUNDO QUE TIENDE A PONERSE COMO CONSTRUCCION DEL AMBIENTE HUMANO, ESTO ES, UNA IDEOLOGIA ARQUITECTONICA.».(2)

1. EL SER ESTACION FERROVIARIA

El lugar, mis experiencias personales, los planos originales, y conversaciones con Monserrat Palmer (una de las arquitectos del Centro Cultural) me han hecho ver que en los espacios del edificio actual queda mucho de estación terminal, por ello, busco la estación ferroviaria que el Centro Cultural lleva «ADENTRO»

Y lo haré respondiendo la pregunta:

¿Qué es una estación ferroviaria?

A través del modo de desarrollarse la vida de estación ferroviaria en los espacios de la ex-Mapocho podemos connotar qué carácter tenía, al darle significación a esa condición en que se colocaba a pasajeros y usuarios del edificio.

Así, definimos su «esencia» como ESTACION FERROVIARIA.

LOS ESPACIOS DE LA ESTACION FERROVIARIA COMO LUGAR DE VIDA

La estación ferroviaria aún podemos evocarla como un lugar de vida de especiales características. Si bien el hombre siempre ha querido conocer nuevos mundos, el ferrocarril, para su época renovó la percepción del viajar dándole la nueva emoción de la velocidad. Así como hoy sería montar un transbordador espacial, en su tiempo el ferrocarril era el medio de transporte más relevante.

En tales circunstancias, es lógico que se haya transformado la percepción y requerimientos que se tenía de las estaciones ferroviarias como lugares destinados para el hombre en los cuales debían haber condiciones de habitabilidad con las que éste se identificara. La estación

(2) Waisman, Marina
El Interior de la Historia, p.107

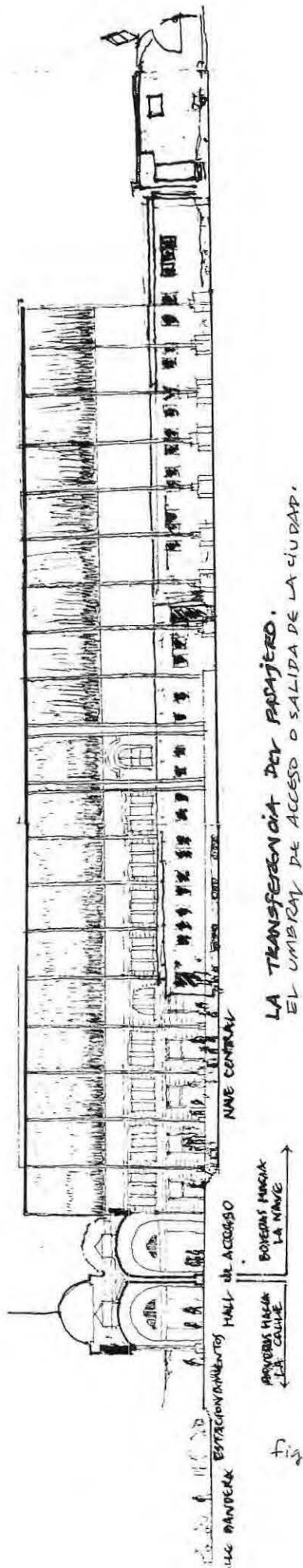


Fig. 4

pasó a ser una institución más para vivir, como un hospital, una iglesia o una escuela a la que debía llegarse en continuidad desde la ciudad. Por esa razón la arquitectura ferroviaria debió desarrollar una adaptación de sus galpones utilitarios, creando lugares en relación a él, que acogieran al hombre de ese tiempo. Un hombre cuya principal característica era su afán de conocer, de divertirse y experimentar el nuevo mundo que le ofrecía la tecnología, pero que a su vez aceptaba y exigía superficialmente del arte, el "revival" de formas pasadas.

Creo que la estación la podemos entender según su relación al hombre, a la ciudad y a la máquina como: a) EL LUGAR DE LA TRANSFERENCIA del pasajero. b) UN UMBRAL URBANO de acceso a la ciudad. c) UN CENTRO EVOCADOR del tren.

a. LA ESTACION COMO LUGAR DE TRANSFERENCIA

»Entramos primero, provistos del billete, en la sala de espera de la estación. Un sentimiento de ingenua curiosidad se advierte en las caras de los pasajeros que esperan; es un aire de fiesta y alegría general. Luego la campala de la señal. Nos dirigimos rápidamente hacia el gran cobertizo bajo el cual se hallan estacionados los vagones. Quinientas o seiscientas personas suben al tren, sin confusión, sin desorden, cada cual al sitio que indica su billete. Estamos todos sentados, nos devuelven los billetes. El maquinista del tren, elegantemente vestido, lanza desde la locomotora la señal de partida; otro ferroviario le contesta desde uno de los vagones de atrás. De improviso, todo el convoy se mueve, la locomotora parte, arrastrando sin esfuerzo los quince o veinte vagones que le siguen y su marcha es primeramente dulce y moderada, pero pronto aumenta su velocidad... el tren corre dándonos apenas tiempo de respirar» (1)

La imagen y emoción que recrea esta experiencia contribuye a ver qué valor existencial tiene para el hombre el espacio de una estación ferroviaria.

La esencia del terminal o estación es ser la instancia intermedia entre la cotidianeidad de la vida urbana y el evento del viaje.

En ella se produce un cambio en la vida del hombre, pues allí él tiene que salirse de la rutina de sus recorridos normales, a su propia velocidad, para detenerse en este lugar de transferencia que es la estación ferroviaria, y asumir la espera, antes de que se produzca el cambio. Este cambio que solo le exige dejarse llevar por la máquina hacia rumbos lejanos, y viceversa para el que llega a la estación, este cambio lo obliga a tomar nuevamente conciencia de sus recorridos y avatares.

COMO PRIMERA ACTIVIDAD ESENCIAL Y QUE ENTREGA EL VALOR EXISTENCIAL QUE UN HOMBRE TIENE DE LA ESTACION FERROVIARIA ES **SER UN LUGAR DE TRANSFERENCIA** DONDE EL SUJETO CAMBIA LA ACTITUD Y RITMO DE SUS RECORRIDOS.

Este «cambio de rutina», se trató en la ex-estación Mapocho, como en otras similares, a través de un espacio y de un borde que permitía al viajante estar entre las dos instancias: la de la ciudad y la del tren y el viaje.

La interiorización del espacio central a través del frente urbano, provoca que uno se vaya aproximando a él, cruzando la instancia del acceso, del hall, del andén superior (instancias que aún se conservan)

El interponer instancias entre los dos grandes lugares, el urbano y el de los andenes, muestra una forma más graduada de separar al pasajero de la ciudad, para vincularse al tiempo propio del ferrocarril, o a la inversa, para dejar el espacio de la máquina y acercarse a la vida urbana. (Lám. 1)

b. LA ESTACION COMO UMBRAL DE ACCESO A LA CIUDAD SER ORIGEN Y DESTINO

La formalidad y materialidad sólida de los edificios neoclásicos alrededor de un extremo del largo espacio central dejan a esta nave de metal, interiormente respecto al lugar urbano del acceso, y a su otro extremo como la parte de atrás, como la cara posterior y sector informal del edificio. (Fig. 5)

Esto de formalidad e informalidad la observo en las formas y espacios, y por supuesto, en los actos que allí se generan, ya que la diferencia de situaciones que se generan entre los espacios más construidos y detallados del frente urbano respecto al gran vano que marcaba la salida o entrada del tren, provoca usos muy



5. EL FRENTÉ POSTERIOR & INFORMAL.
(Delantado los rieles en este lugar se dio paso a un Parque, el Parque de Reyes).

diferentes.

La integración de estructuras, la metálica y la de muros (que en el caso de la estación son muy esbeltos y de grandes vanos) provocaba al que arribaba a la estación el irse, introduciendo entre los muros de la ciudad, avistando en fachadas interiores de los edificios; y al que partía, el espacio se le iba abriendo entre la levedad de los marcos metálicos, dirigiéndose a la vastidad de la naturaleza.

El edificio pasaba a ser un lugar en la ciudad, como ORIGEN y FIN de los viajes y recorridos.

Entonces, se tiene una segunda connotación.

EL SER ORIGEN Y FIN COLOCA A LA ESTACION EN LA CONDICION DE SER UN **UMBRAL O PUERTA URBANA** COMO UN ESPACIO QUE CONCENTRA LA ULTIMA O PRIMERA EXPERIENCIA O IMPRESION DEL VIAJERO EN LA CIUDAD. Cuando se cruza esta umbral está el inicio o el fin del viaje de una nueva experiencia o conocimiento.

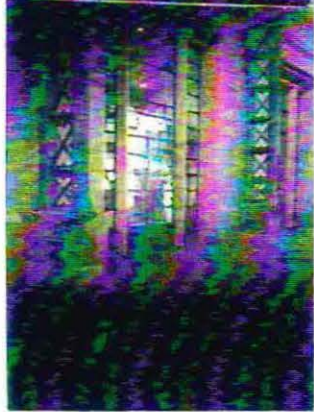
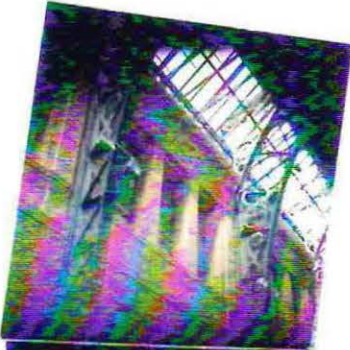
En la Estación Mapocho este umbral se desarrolla entre dos frentes muy diferentes, el frente urbano y el posterior que es más informal. Es decir, se dejaba o se entraba a la ciudad a través de un espacio que se iba caracterizando de distinto modo en su largo.

Hacia un lado de ese umbral estaba lo conocido, la ciudad, al otro lado lo desconocido y lo vasto. O bien, estaba la expectativa del visitante que entraba a la nave montado en el tren, frente a ese lugar nuevo al que se arribaba.

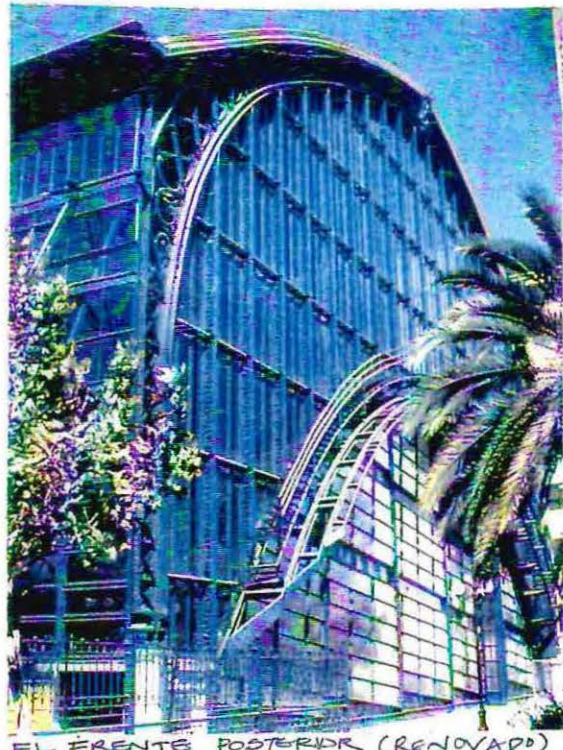
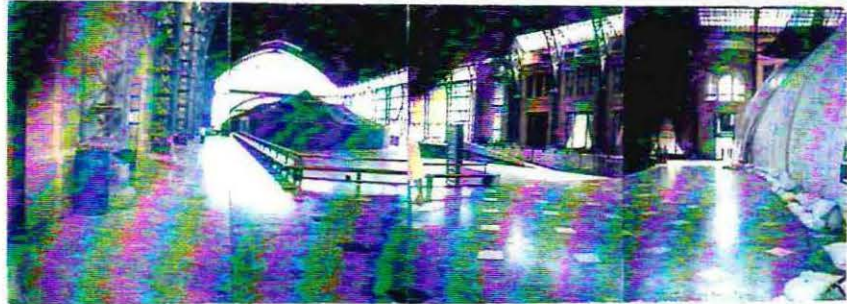
En la estación Mapocho este umbral se desarrolla entre el frente urbano y el frente más informal, es decir, se entraba a la ciudad a través de un espacio, (Lám. 1)



Las últimas imágenes del espacio urbano de la ciudad que se llevaba al pasajero cuando partía de Santiago.



LAS PRIMERAS IMAGENES QUE TENIA EL PASAJERO AL LLEGAR A LA CIUDAD



EL FRENTE POSTERIOR (RENOVADO)

L3m, 2

C. EL VALOR ARQUITECTONICO Y EXISTENCIAL DEL ESPACIO DE LA NAVE CENTRAL

Que desde su inicio fue el alma del edificio que albergó la actividad primitiva de la estación: la partida y llegada de los trenes.

La inmensidad de este lugar que se fuga a la ruta que llevaba al norte del país se cargó con aquella singular emoción que provoca en los pasajeros el fin y comienzo de un viaje.

Este lugar tiene una fuerte imagen por sus proporciones, su acústica y la relación retraída respecto a la ciudad que se logra al estar entre los edificios - fachadas.

Parece algo bastante significativo el que los edificios más pesados hayan sido diseñados para las actividades humanas rodeando al más liviano destinado a las macizas máquinas. Es el hombre dando cobijo en un gran patio de luz a su creación o una magnífica vitrina interior para exhibir tan admirado invento, como fue la locomotora.

Este espacio se cargó de esa expectativa que provocaba la llegada del tren, que rompía la pasividad de la espera. Todo se agilizaba con la máquina que venía, a toda marcha, de visita al lugar para luego nuevamente ponerse en marcha dejando la sensación de vacío que hoy en la ex-Estación Mapocho aún se percibe, entonces como última connotación está **EL VACIO QUE CENTRA LA INTERIORIDAD DEL EDIFICIO Y CUYA CONDICION ESPACIAL PRIMA POR SU CAPACIDAD EVOCATIVA AL SER CORAZON DE LA OBRA Y PREAMBULO EN EL ACCESO A LA CIUDAD.**

De este modo se configura el más decisivo orden espacial de la obra que está referido en torno a una actividad esencial de gran envergadura.



6.

LAS ACTIVIDADES ESENCIALES

ENTONCES ...

¿A QUE ACTIVIDADES ESENCIALES DEBIA RESPONDER LA ESTACION? Lo que significa la estación nos ayuda a definir las.

i. SER UN LUGAR DE TRANSFERENCIA la **espera** y el **abordaje** de pasajeros.

ii. SER UN LUGAR ORIGEN - FIN ser **puerta de acceso** a la ciudad.

iii. SER UN CENTRO EVOCADOR acoger a la máquina detenida y ponerla al servicio del hombre.

La concreción de un soporte espacial para estas actividades es lo que da cuerpo al orden espacial de la Estación Mapocho. Definiéndose una jerarquía en su disposición.

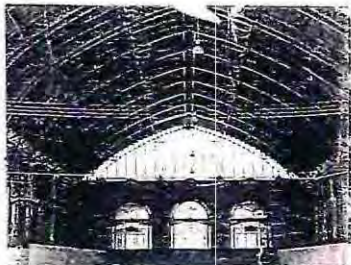
la espera y el abordaje → del hall de acceso y los andenes (fig. 7)

ser puerta de acceso → la nave central espacio de la nave central con sus dos accesos (fig. 8)

poner al servicio la máquina detenida → espacio de la nave central y los de las naves laterales (fig. 9)



7. LA ESPERA DEL PASAJERO (HALL)



8. LA LLEGADA A LA CIUDAD (NAVE CENTRAL)



9. EL LUGAR DE LA MAQUINA

La forma de obtener el espacio para estas actividades ha sido disponiendo de edificios diferenciados para ellas que van quedando vinculados a través de las fachadas interiores de los edificios exteriores que en forma de U, rodean al gran espacio central.

Estas actividades esenciales nos permiten comprender las necesidades programáticas indispensables de la estación y también su disposición espacial. Pero en lo que tiene que ver exclusivamente con la función ferro-

viaria, es necesario involucrar a la IMAGEN INSTITUCIONAL que la empresa quería proyectar a la ciudad a través de la estación y que el Arquitecto consideró, porque ello sería determinante en la concreción del carácter de los lugares más estructurales de la obra.

2. LA IMAGEN INSTITUCIONAL LA ESTACION FERROVIARIA COMO UN DOMICILIO URBANO DEL SISTEMA FERROVIARIO

Tal como hoy, cuando vamos a una estación de trenes y constatamos en el deficiente estado de su infraestructura que el sistema ferroviario no pasa por momentos muy brillantes; a inicios de siglo ocurría lo mismo, pero a la inversa. Por ese tiempo, corrían aires auspiciosos para la empresa, que aún no tenía la competencia de otros medios de transporte, recién comenzaban a aparecer los primeros en Chile.

En la segunda mitad del siglo XIX, el ferrocarril había llegado a simbolizar el ideal del progreso, e inclusive los más entusiastas vieron en él, el instrumento que llevaría al hombre a una nueva era en la que el hombre definitivamente dominaría la naturaleza. Llegando a convertirse en una especie de apuesta política económica y de compromiso social con el progreso por parte de los gobiernos de cada país. Dentro de esa connotación había llegado a nuestro país, en 1851, a cooperar en el auge de la minería.

Las estaciones se convirtieron en señuelos urbanos del sistema ferroviario, siendo hasta hoy el único lugar de la ciudad donde hombre, tren y velocidad se encuentran. Por lo mismo, la arquitectura del edificio de la estación era primordial en la imagen que la empresa proyectaba.

Cuando la Estación Mapocho fue encargada a Emilio Jécquier en 1905, la empresa ya servía al país hacía 90 años, instituyéndose como uno de los elementos primordiales para el crecimiento económico y social del país. Por lo tanto, las exigencias que se hacían al edificio fe-

rroviario era que representase a través de los conocidos códigos arquitectónicos historicistas, la consolidación y prestigio de la empresa ante su público: la aristocracia y una burguesía en ciernes.

Cuando la Estación Mapocho es concebida, aparte de responder a usos concretos, esta debía representar una imagen deseada y concretar un ambiente acorde a esa imagen, de acuerdo a los estilos arquitectónicos europeos que manejaba Jécquier.

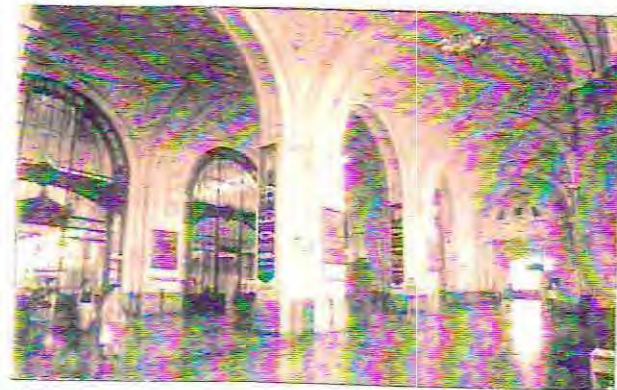
De este modo es como se caracterizaría el espacio arquitectónico de la estación, en consecuencia con la modalidad epocal que daba libertad a los autores para escoger el estilo según como quisieran concretar el carácter de toda la obra o bien de cada uno de sus lugares.

Por ello no podemos decir que la obra responde a un estilo arquitectónico, sino más bien a un método arquitectónico implementado en ese tiempo, que permitió que los diferentes edificios que la componen tomaran diferente carácter.

Estos caracteres se identifican en la expresión arquitectónica que se dio a cada edificio a través de sus espacios y de sus límites según la actividad esencial que en ellos se desarrollaba.

a) LOS ESPACIOS INTERIORES DE LA ESPERA: El Hall (LAM.4)

La cita que se hace de la espacialidad de las termas romanas, está implícita en las bóvedas que rematan en vitrales circulares. No obstante, pienso que no hay relación directa con la imagen de las termas, pues esta ya estaba apropiada desde hacía tiempo en espacios religiosos, reales y civiles, y de ahí venía la connotación más próxima de prestigio. Más que nada eran formas cuyos contenidos se asociaban con elegancia y grandeza que servían a la imagen deseada para el principal espacio de contacto entre la estación y la ciudad y que recibía a su público. Entre ellos, más de alguno podía tener un espacio similar en su palacio. (LAM.3)





Interior de la Madeleine, París 1828 - 1840

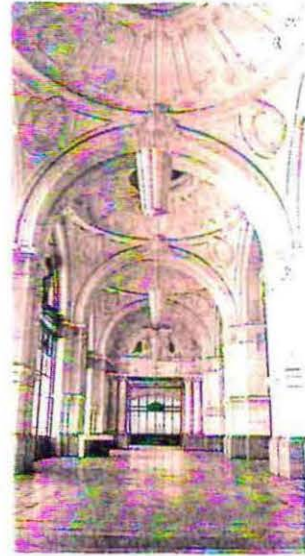


CALIDARIUM:
Aquí los pompeyanos se daban baños termales calientes.



Interior Residencia fines Siglo XIX, París

RECREACIONES DE ATMOSFERAS CLASICAS



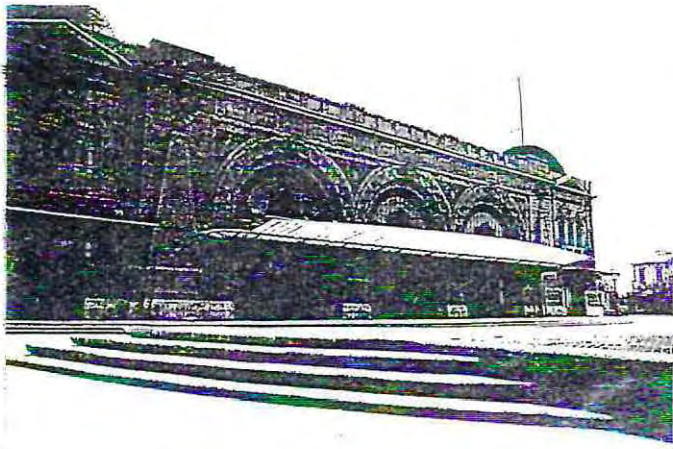
Hall de Acceso de la
Estación Mapocho



Entre los espacios abovedados articulados por pilares estaba la transición o retraimiento del centro interior de la Hall - Aux bles (1763 - 1767) París.



El espacio Hall se recreó para la Bienal de Arquitectura en 1995.



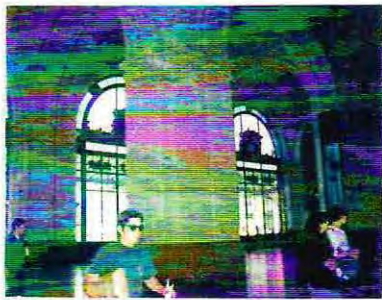
FACHADA HACIA LA CIUDAD

Desde la calle, la estación se presenta como un edificio institucional y en la medida que uno se adentra se produce la transferencia.



HALL DE ACCESO

En los años de estación, estaba la espera ansiosa del tren entre las dos fachadas de este hall.



EL ESPACIO INTERIOR DE LA ESPERA



Hoy, en los años de Centro Cultural el Hall ha sido usado para montaje de exposiciones como preámbulo a la exposición central de la nave.



Fachada hacia los antenas



La composición de bóvedas y arcadas construye esta distancia entre la calle y la nave.

Los espacios abovedados, articulados por pilares y arcos, se relacionan y contienen entre dos fachadas muy transparentes quedando como un pórtico interior que al experimentarse va separando en dos instancias el paso desde la calle a la nave, armando el recorrido y la espera en la que el hombre dejaba su vida cotidiana y se preparaba para el cambio al ritmo de la velocidad del tren. Cambio que se concreta en la sola presencia del inmenso espacio de la nave.

b) LOS ESPACIOS DEL UMBRAL URBANO

Para construir esta espacialidad que sería la primera o la última que el pasajero reconocía en la ciudad, hay todo un recorrido desde la ciudad o desde los andenes que se crea en el contraste de las dos arquitecturas utilizadas, la industrial y la tradicional. La primera expone el metal, la segunda es ornamental con formas estilísticas.

El trayecto que se realiza al interior de este espacio se va connotando desde la elegancia y suntuosidad del hall hasta la levedad e indefinición del otro extremo.

Si bien la principal estructura de gran espacialidad cubierta es la metálica, en su relación a los edificios neoclásicos lo que la caracteriza y le da monumentalidad y peso, pues si no se perdería en su liviandad.

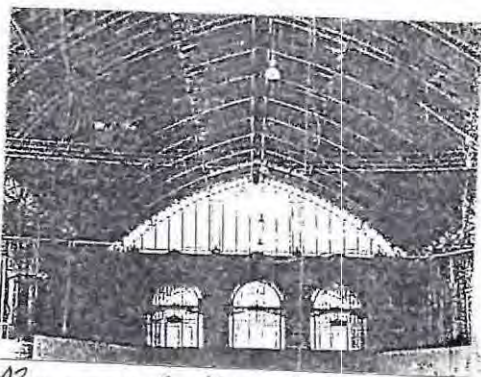
Entre los edificios el camino del tren tiene un término un remate que es evidente en la porción transversal del hall de acceso, que presenta sus dos fachadas neoclásicas (bastantes recargadas).

Estas fachadas son primordiales para finiquitar el rod de puerta urbana pues es donde queda más de manifiesto este ideal de la imagen.

Las fachadas adquieren el valor de Portales, simbolizados en los tres arcos que cada una posee. Mientras que arco de perfil ojivado rebajado por el que salían



11. Imagen de la partida . . .



12. . . . de la llegada

los trenes lo que más significa es un logro tecnológico y una definición de diseño que trató de darle belleza para que no pareciera una maestranza o un mercado.

"EL CONJUNTO DE LAS ESTACIONES APELA EN DEFINITIVA A MANTENER VISIBLE LA ESTRUCTURA METALICA, PERO A REALIZAR UNA FACHADA QUE SE CONCILIE CON LAS ASPIRACIONES DE PRESTIGIO DEL PROPIO FERROCARRIL"
(1)



c) EL CENTRO DE LA ESTACION

El carácter interior en que queda el edificio de los andenes es debido a los edificios de fachada que lo rodean en un extremo, dejándolo en una condición de gran patio o plaza interior.

En el momento que la estructura de marcos metálicos y la de muros se superponen y quedan integradas se está en el momento más interior de la estación, y el de más vida, incluso hoy en el Centro Cultural.

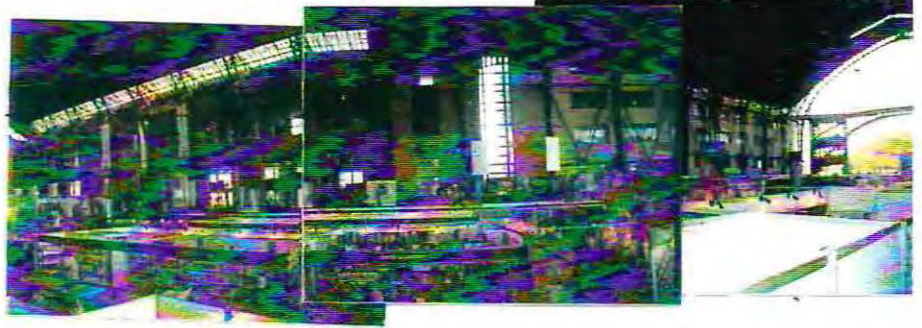
En la Estación Mapocho, la expresión de fachadas neoclásicas es de mucha transparencia pues aunque su estructura es de muros de albañilería, la dimensión de sus vanos aparentan ser marcos de hormigón. Esto hace que el espacio central no quede aprisionado o aislado, sino que bastante vinculado a los espacios laterales. La vida dentro de oficinas y del hall está siempre "entre" este espacio central y la calle, y nunca pierde la referencia de ellos, debido a esa transformación estructural de sus fachadas, a su corta profundidad y, para el caso de las oficinas al uso del "enfilade" (2) como recorrido longitudinal apegado a las dos fachadas.

La significación de plaza o gran patio interior, deja centrada la vivencia del lugar, todo lo que en la estación ocurre, tiende a este centro y en ello radica su valor proque ordena los recorridos, tensiona las situaciones adyacentes a él, se arma el lugar de la estación y su mundo de vida encuentra totalmente representado allí.

(1) GUTIERREZ, RAMON
op. cit. p. 475.

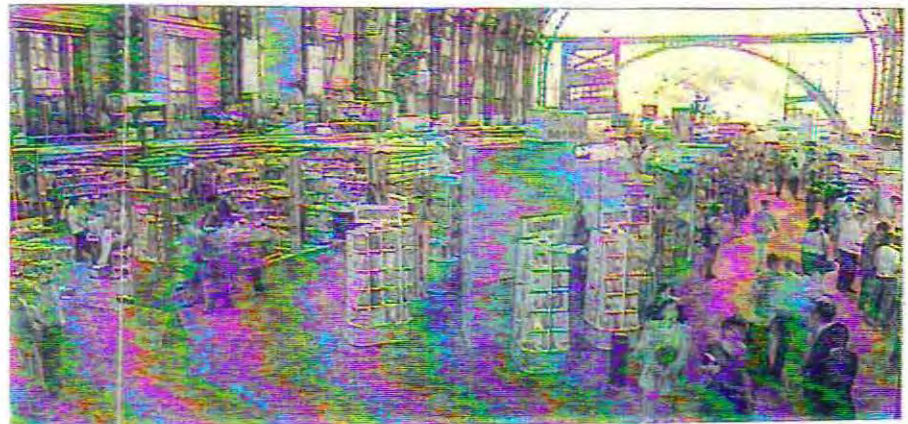
(2) el ENFILADE es una manera sencilla de resolver los recorridos en el que los salones van quedando comunicados por puertas enfiladas, sin pasillo. En el caso de la Estación este "enfilade" está adyacente a las fachadas interiores y exteriores.

Las fachadas de los edificios laterales miran esta plaza interior.



En este Centro evocador, hoy se realizan las principales actividades del Centro Cultural, de una envergadura diferente a la de otros centros del país, posibles a la gran magnitud de la nave.

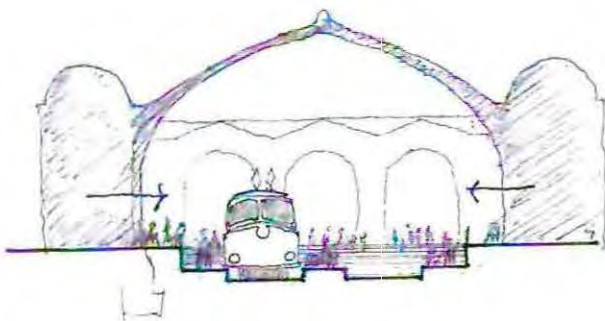
EL CENTRO DE LA ESTACION



Las actividades del edificio quedan referidas a una actividad central

En la estación, el centro lo ocupaba la máquina cuando llegaba al lugar

Hoy, lo ocupa el Evento Cultural



el abordaje, la espera, el equipaje, las mercaderías



el relajo, la conversación, la detención

Veremos más adelante que muchas de las soluciones que se tomaron en el edificio en cuanto a estación ferroviaria, estuvieron sujetas a los otros requerimientos cual era ser elemento urbano y monumento conmemorativo.

3. EL ROL DE HITO URBANO

Si observamos el emplazamiento y el territorio en que se emplaza la ex - estación, veremos que esta ocupa un lugar estratégico y singular en él.

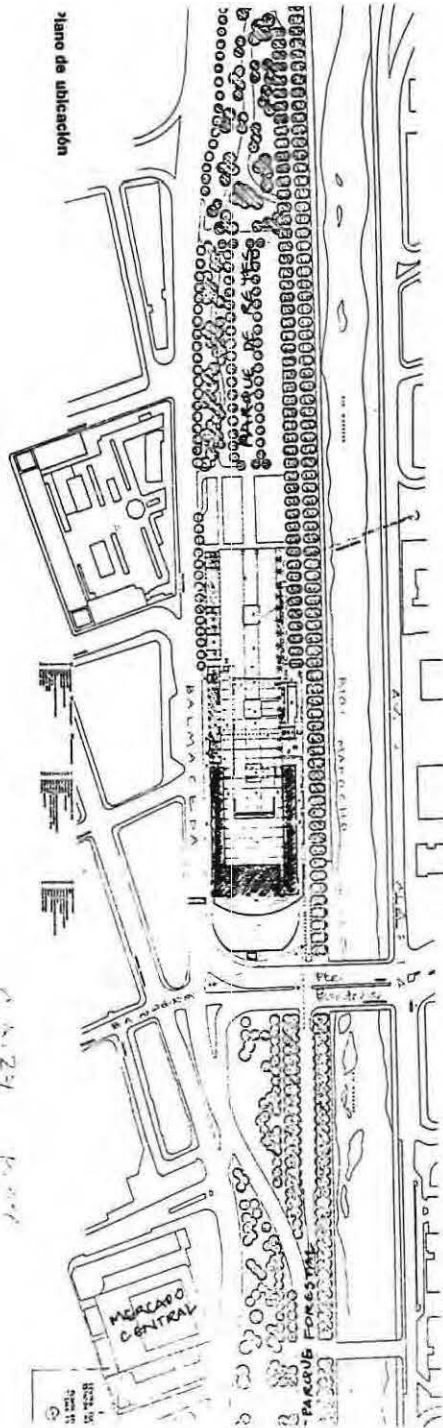
Ya vimos cómo se conformó así territorio, esa "apertura en el bosque" que DIO al ESPACIO URBANO a la obra, connotando a este sector como un lugar fundacional y conquistado.

Pero, ¿cómo es que Jécquier asumió este lugar para que su obra llegara a relacionarse e integrarse a este sector y a su vez CONCRETARA SU **CARACTER ARQUITECTONICO?**

Esto importa porque recordemos que buscamos aquellos valores que han quedado de la obra original en la actual, los que también puede verificarse a un nivel urbano ya que ellos también caracterizan la obra como lugar de vida.

La fuerte asociación de la obra con el río y todo su borde, no es sólo porque aquella está emplazada junto al Mapocho, sino porque ha sido puesta allí con una intención y en una circunstancia que aún se manifiesta.

He creído que uno de los requerimientos que se hizo a la obra es que fuera un HITO URBANO, primero porque aún lo es, y segundo porque, a pocos años de terminados los tajamares de 1888 y en consonancia con la época de construcción del Parque Forestal (1909), la Estación Mapocho sería la única obra de arquitectura levantada junto al río. Esa condición privilegiada le exigía por un lado ser una obra que diera valor al suelo y al territorio en que se construía. Y por el hecho de estar aislada su arquitectura debía dar cuenta de toda esta potencialidad.



14. Actual emplazamiento del Centro Cultural, junto al río Mapocho.

¿Y por qué la obra es un HITO?

La forma pregnante de su frente de acceso aún participa en la lectura de la IMAGEN de la CIUDAD, destacándose en medio de la extensa área en que su volumetría se posa. Volumetría que se engrandece al estar separada de los demás volúmenes que forman parte de la trama compacta de la ciudad, haciendo fácil que los individuos lo noten al ser el único edificio arimado al río. (Fig. 19)

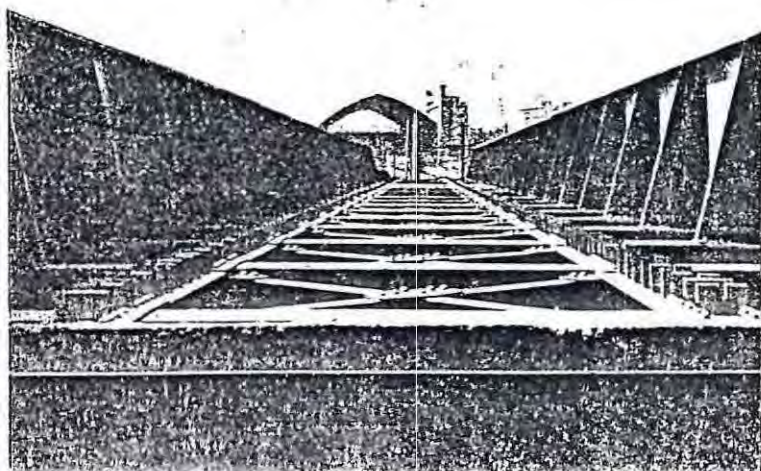
"La percepción visual cautiva y domina la atención del sujeto» (2)

Además, lo estratégico de su emplazamiento en el centro de la franja urbana urbana que bordea al Mapocho, permite que la obra actúe como un límite de esta zona de fuerte actividad. Antes y después de la estación, este borde norte de Santiago ya no es el mismo (Fig. 20), por la diferencia de situaciones que a uno y otro lado se dan (uno muy activo, el otro muy pasivo).

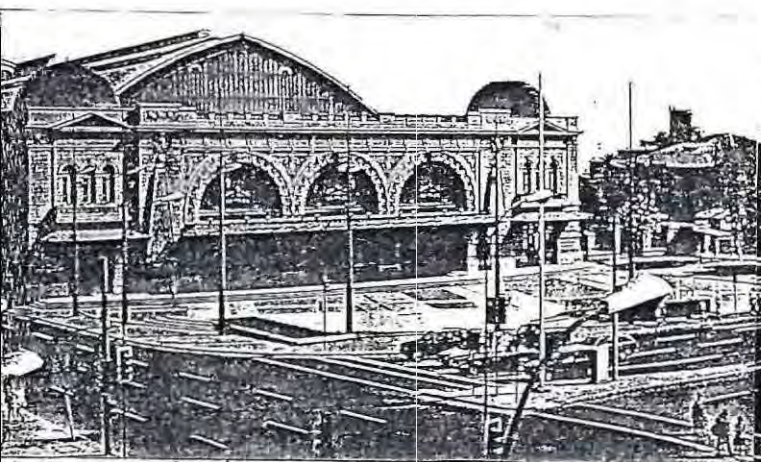
En este sentido, la obra dialoga con la ciudad al insertarse como un punto relevante en el orden espacial que genera el río, y que a la vez, puede generar otro orden a las actividades que allí se desarrollan.

Si nos ponemos en la perspectiva de Jécquier y consideramos su procedencia de París, ciudad transformada con ejes tensionados por hitos, podemos vislumbrar que el lugar de intervención ha de haber sido significativo para él. No en los términos que lo sería para nosotros, sino por el requerimiento de manejar una magnitud proporcionada a este vasto sitio.

La resolución de una silueta rematada en cúpulas, de ordenar el edificio en torno a un eje de simetría paralelo al sentido del río, de darle una importante longitud tanto a los edificios neoclásicos como a la nave central; de elevar el galpón metálico por sobre los edificios que lo contienen, y sobre todo, el presentar una **amplia fachada** plagada de ornamentos de fuerte relieve, son decisiones que evidencian una aspiración de monumentalidad que, por ahora, sólo la refiero al ta-



Vista de la obra desde el poniente de la ciudad. 15.



Vista del frente de acceso de la obra. 16

(2) Moreau, Jorge
La Percepción

maño necesario que debía tener la obra para tener presencia ante su territorio. (fig. 16)(fig. 18)

Destacando la ordenación del conjunto en torno a un eje de simetría paralelo al río, se valoriza y jerarquiza el **FRENTE** de ACCESO de la ex - Estación, connotándose en un significativo **FRENTE URBANO**, que es la «cara» formal que presenta la obra, es su principal **IMAGEN URBANA**. (fig. 16 y 17)

En el recorrido por la ciudad, se percibe este frente como un punto distintivo y contrastante, capaz de crear un lugar dentro de la extensa franja urbana que comprende el Parque Forestal y el actual Parque de Reyes. (Fig. 20). Este frente urbano, estratégicamente colocado desde sus orígenes se convierte en el remate del Parque Forestal y hoy allí se ha construido una Plaza (Fig. 18).



17.

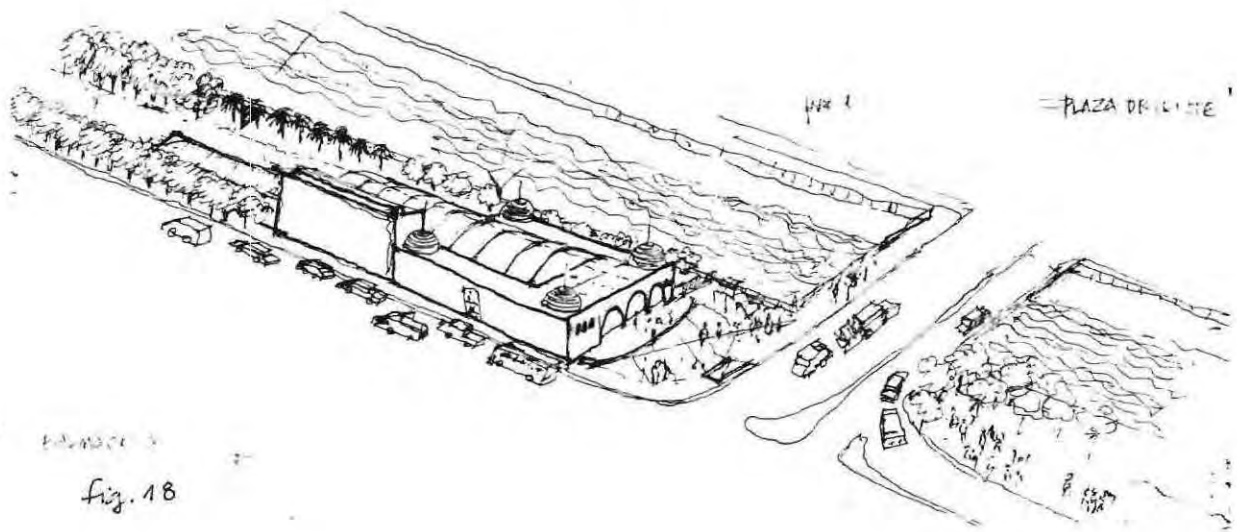


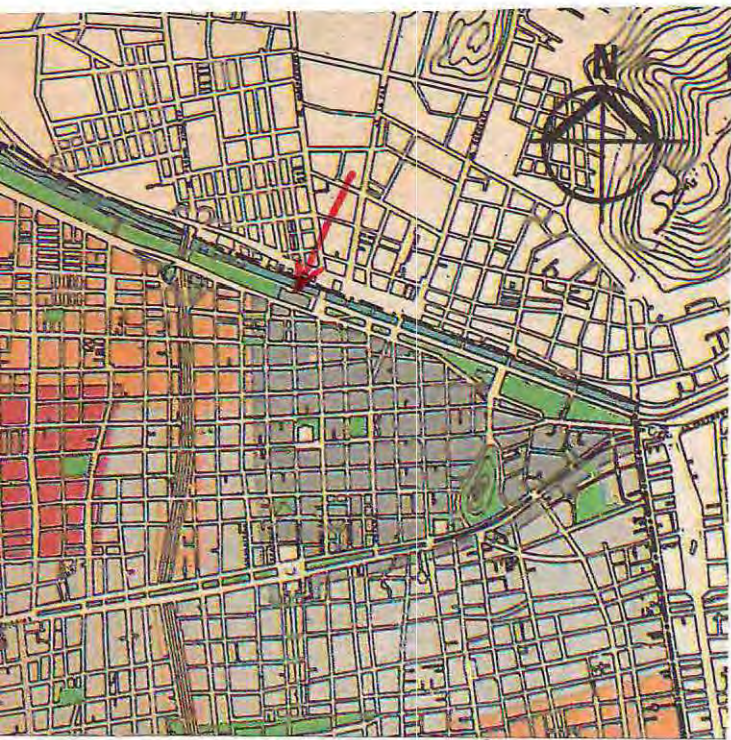
fig. 18



fig. 19

Ser **HITO y FRENTE URBANO** deja que en la obra hayan consolidado imágenes de la ciudad. La gente relaciona situaciones que ocurren en torno al edificio con su imagen, por ejemplo, el cruce del río, el remate del recorrido del borde, el fin de la trama compacta de calles.

Así como la obra se le ha asignado su territorialidad en



a. Se observa en el plano, al río Mapocho al norte; y en su ribera sur la única obra construida como edificio es la Estación Mapocho, estratégicamente situada al centro de esta franja urbana. En el cambio de colores que se produce en torno a ella, se verifica los cambios de actividad.

medio de la territorialidad del río, y no debido a su condición de antiguo terminal ferroviario sino gracias a su arquitectura y particulares relaciones urbanas que surgen de su emplazamiento. Emplazamiento que ya venía relacionado con el proceso de formación de la ciudad.

Hechos como estos tienen de significado la relación de la obra con su espacio circundante, pues edificio y territorio están asociados en la memoria colectiva.

El lugar pertenece a la estación, la acoge y se nutre de ella, la obra ha consolidado formas de habitar el lugar, que antes eran espontáneas, y a la vez, consolidó con sus formas una imagen urbana y un orden de esta parte de la ciudad, convirtiéndose en una especie de objeto urbano, elemento estructurante de la ciudad histórica.

Y observemos lo más importante, que tras el cambio de función de terminal ferroviario, el edificio continúa estando ahí con las mismas características de hito, frente, imagen, territorio. Absurdo sería decir que la obra urbanamente es la misma de principios de siglo, su entorno ha sufrido fuertes transformaciones negativas que han deprimido la vida del sector y sólo hasta hoy se implementa un plan de renovación urbana del sector que parte con la reconversión de la ex- Estación a Centro Cultural, con la creación de su plaza de acceso y el Parque de Reyes.

4. LA OBRA COMO MONUMENTO

La pregunta que surge al enfocar esta realidad es qué es lo que convierte al terminal ferroviario en UNIDAD ARQUITECTÓNICA, si pareciera que esta historia de recintos tratados y «vestidos» diversamente, dividiera en partes al conjunto en vez de reunirlos en un todo.

«En la base de nuestra experiencia y por ello en nuestro cotidiano estar en el mundo, persiste precisamente la exigencia de RECONOCER VINCULOS QUE CONECTEN ENTRE SI LAS COSAS EXISTENTES, y de reducir al mínimo o eliminar las cosas inútiles, es decir, aquellas cuyos nexos con nuestra existencia son ignorados, o bien han sentido».

(Brandi, Cesare op. cit. p.24)



20. La magnitud del espacio central a propósito de crear un monumento como logro tecnológico.

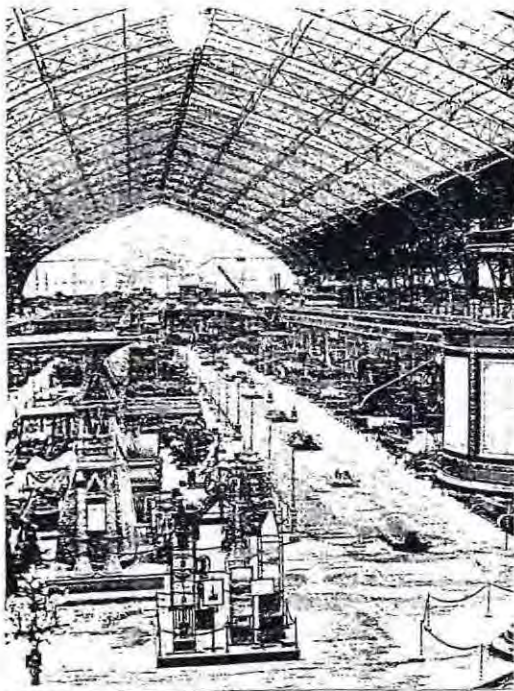
Interesa mirar lo que reúne y no lo que disgrega la obra. Es decir ¿cómo se crean lazos dentro de ella, si al menos en términos formales el terminal ferroviario aparenta estar fragmentado?. Creo que esta coherencia se resuelve en algo muy sencillo: RELACIONES ESPACIALES, LA ESCALA Y EL CARACTER GENERAL DE LA OBRA ORIGINAL, que serían rasgos fundamentales de realzar en la intervención para mostrar la vigencia de la Estación Mapocho como lugar habitable y significativo. El carácter y orden de su interioridad, su imagen urbana y sus vínculos a la ciudad son la fortalezas de la obra histórica dignas de revalorar para dejarla comprensible en una primera mirada, a la vez de respetar su calidad testimonial.

Por ello es importante el rol que la obra cumple como monumento.

La OBRA DEBIA CONMEMORAR el Centenario de la Independencia, en conjunto con el Museo de Bellas Artes también localizado en el Parque Forestal, pero hacia el Oriente.

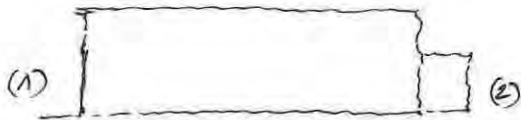
Atrasos en la construcción por problemas con la cercanía al río, impidieron que la Estación Mapocho estuviera lista para la fecha esperada, mientras que el museo si lo alcanzó, celebrándose una gran inauguración, el





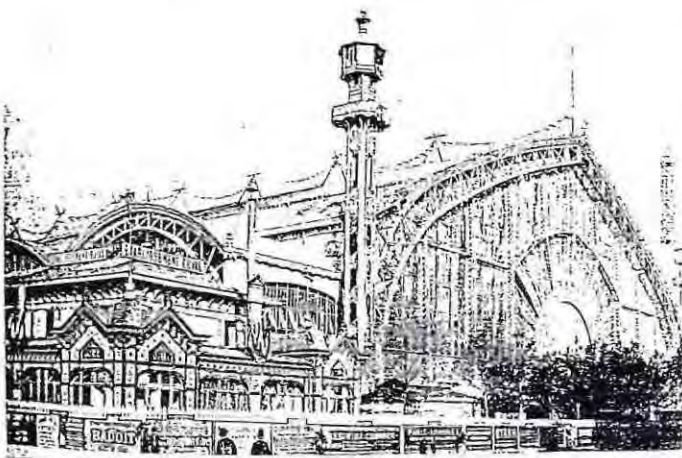
22. Palacio de las Máquinas. 1889. París.

Al parecer, el uso actual del edificio de la estación cita y se corresponde con la Exposición Universal, (encuentro lugar para habitar).



EL INTERIOR QUEDA separado por un lado con una fachada de vidrio (A) y por el otro por una fachada de estilo (B)

23. Vista exterior del Palacio. 1889,



18 de septiembre de 1910, con una «Exposición Universal de Bellas Artes y Arte Aplicado a la Industria».

Aunque el terminal sólo abriría sus puertas dos años más tarde, su condición de monumento es innegable. Lo digo porque lo que más llama la atención de la obra son sus aires de grandeza en el que todos los espacios fueron dimensionados en el mayor grado que su estructura lo permitiese, constituyéndose en todo un logro técnico - expresivo de la arquitectura de nuestro país.

No olvidemos que Jécquier participó en la Exposición Universal de París en 1889, para el Centenario de la Revolución. Y ello no puedo dejar de relacionarlo con su concepción de la obra chilena, menos aún cuando observo el Palacio de las Máquinas. (Fig. 22)

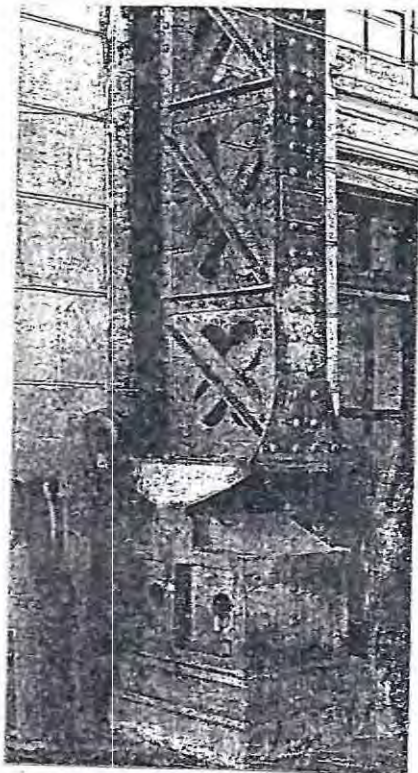
La concepción de la obra como monumento que además debía servir como estación ferroviaria, encierra el verdadero y profundo significado de la creación del espacio arquitectónico del edificio, puesto que ello fundamenta el sentido de elegancia palaciega de los espacios de los edificios neoclásicos y el despliegue de tecnología utilizada en el galpón, en el que también se tuvo cuidado en su diseño, para que fuera arquitectura y no construcción.

En este concepto es que la obra logra ser unitaria, a pesar de ocupar arquitecturas y estilos diferentes para cada edificio. La comunión del sentido de palacio clásico y del palacio más vanguardista de las Exposiciones Universales (Fig. 23) reafirma ese deseo de presentar la obra como un hecho arquitectónico importante para el país, acorde al hecho histórico que se conmemora.

La obra se nos presenta representando un triunfo, el de los logros de la República tras 100 años de la Independencia, a través de las expresiones de la vanguardia tecnológica que se registraba en el continente, y que era valorado en la arquitectura oficial (la vanguardia del hormigón armado en Europa aún seguía en los campos de la arquitectura industrial).



24. Apoyo Marco ESTRUCTURA METALICA EN PALACIO DE LAS MAQUINAS, 1889.



25. Apoyo Marco Estación Mapocho, Santiago. 1912

Ante esta obra los contemporáneos de la época reaccionan con asombro e incertidumbre...

Siguiendo en esa relación con el Palacio de las Máquinas, veamos como este era percibido por los contemporáneos de la época.

"Aquella era una obra en que la mirada se extendía por un espacio de más de medio kilómetro, totalmente vacío y luminoso, dejando entrever desde una extremidad a otra las fachadas de vidrios multicolores, y la graciosa curva de los soportes, cuyos dos arcos idénticos, unidos en la cumbre, parecen dos enormes plantas".

"Para impedir los desplazamientos producidos por la inevitable dilatación de las partes metálicas, dilatación causada por los rayos del sol, o bien la contracción producida por el hielo, los nervios de la bóveda han sido articulados en tres puntos: en la dos bases y en la cumbre".

"Acercándose a un pilar, se pueden ver estas articulaciones, verdaderas bisagras que permiten al metal disfrutar de sus propiedades físicas". (1)

Considerando la importancia que tuvo esa Exposición parisina, Jécquier nos trajo la posibilidad de experimentar nuestro propio «Palacio de las Máquinas» la escala de nuestras posibilidades y en ello también hay un valor, dado que esas eran situaciones que en ese tiempo tenían relevancia. Tal como hoy lo tiene cuando importan fantasías o adelantos tecnológicos.

La posibilidad de experimentar la fantasía de lo inmenso, integrado a los espacios tradicionales, fue algo que permitió la concreción del carácter de la obra de la ex - Estación Mapocho.

Al habitar la ex - Estación, una se acostumbra paulatinamente a las grandes perspectivas. Sorprendida en un principio, al experimentar este espacio una acaba por admirarlo todo. Es la visión de lo grande.

(1) L'Esposizione Di Parigi del 1889 Illustrata, Milán, 1889, pág. 83 citado en Benévolo, Leonardo. Introducción a la Arquitectura.



26. Eje trazado en plan HAUSS-
MANN.
El monumento - HITO al fondo.
(teatro de la ópera).



27. callejuelas parisinas
antes de Haussmann.
(es la misma que n° 26 pero
intervenido).

28. Jequier contó con un
gran espacio urbano pa-
ra su emplazar su obra
monumental.



Grandeza que tiene una magnitud asociada a la larga franja urbana en que se posa, que parecieran ser el jardín urbano de esto que en su interior quiso ser palacio. El monumento siempre ha estado asociado a un lugar. Sólo pensemos en que si tuvieramos que poner un monumento ¿dónde lo colocaríamos? y siempre pensemos en el lugar adecuado para presenciarlo.

Así, puedo afirmar que este monumento no sólo anuncia desde lejos su finalidad, sino que revela la intención de su constructor, hace abarcar, en una sola mirada, en su infinita variedad, las aplicaciones de la ciencia moderna al servicio de un bien logrado espacio arquitectónico de su tiempo.

Creo que este gran esfuerzo ha creado una obra bella, según su criterio de belleza, a la que no estamos acostumbrados, pero que debemos admitir.

Si estudiamos los caminos elegidos para conseguirlo, veremos la ligereza de la estructura, el vuelo audaz de la graciosa curva de los arcos, que cortan el espacio como las alas desplegadas de un pájaro en pleno vuelo. Asimismo, sus insólitas dimensiones y la decoración y presencia de las masas configuran la esencialidad de los espacios del ex-terminal, que se muestran a través de fuertes gestos y tamaños, donde sólo pareciera haber lugar para el vértigo, las vastas miradas y los ecos.

La Estación Mapocho, buen ejemplo de arquitectura metálica de principios de siglo es notable por su capacidad de resolver proyectos de envergadura en forma simple, rica y sugerente. Hoy no asombra su inhóspita magnificencia, que pone en evidencia el vacío que dejaron los trenes....

Estamos ante una obra cuyo propósito o finalidad está plenamente alcanzado, a nuestra escala.

5. LA REPRESENTACION DE UNA «IDEOLOGIA» ARQUITECTONICA

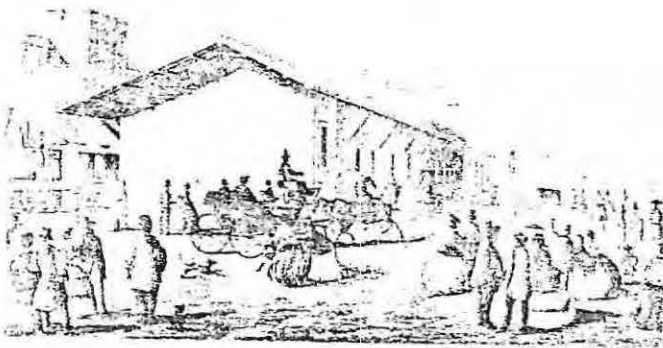
Ahora veamos cómo la obra se hace significativa por la historia de la arquitectura en Chile, por la «ideología» que en ella ha quedado implícita por su creador.

He visto que en sus orígenes la obra debía responder a una función, a una imagen, a un lugar, a la celebración y memoria de un hecho histórico del país, y a su vez, he dado cuenta, experimentando la obra actual y con información, como se fueron concretando estos requerimientos en las formas de la obra, otorgándole significado como lugar de transferencia, como umbral urbano, como centro evocador, como señuelo en la ciudad de una institución itinerante, como hito urbano y como monumento, viendo que debido a estos tres últimos, la obra alcanza valores que escapan al de ser estación ferroviaria, y en los tres primeros he constatado que un terminal no tiene sólo significado utilitario para el hombre porque allí se recibían los trenes, sino que era el lugar donde el hombre tomaba contacto con otra realidad que el mismo había inventado.

En ese entendido es que en el campo de las soluciones arquitectónicas de los terminales de trenes, estos debieron experimentar un fuerte desarrollo como lugares de vida. (fig. 29)

El terminal ferroviario «Mapocho» concebido por Jécquier venía precedido por una evolución espacial de las estaciones ferroviarias que surgió desde que el sistema ferroviario se extendiera aceleradamente por Europa y América en sólo veinte años desde la puesta en marcha del primer ferrocarril (1830, Inglaterra)

«Las primeras estaciones eran simples cobertizos bajos los cuales esperaban los viajeros y se guardaban las mercancías. Pero desde la segunda mitad del siglo pasado la arquitectura ferroviaria ha evolucionado en gran manera y construido edificios que a su estética reúnen gran elegancia» (1)

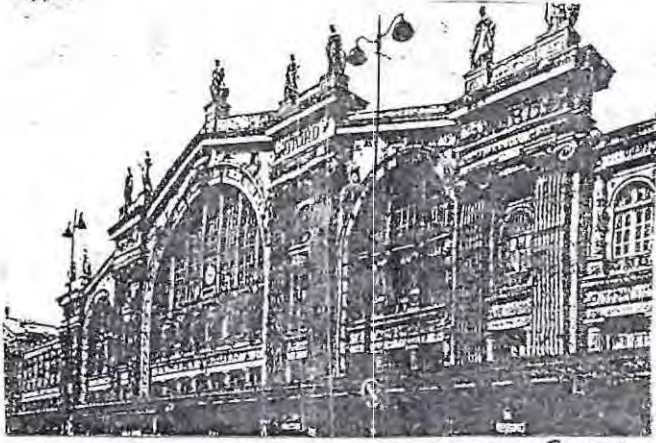


Estación ferroviaria de la línea Roma-Frascati, inaugurada en 1856 por el pontífice Pío IX

29,

(1) Bridgges, J.K.
Historia de las Comunicaciones p.97

29.a.



29.a Estación del norte de París. (1861)
decoración jónica en estructura de hierro.



30. Estación ferroviaria Matadero, (1885)



ESTACION ALEMANA DE HELSINKI. 1904-1914
31. OBRA CONTEMPORANEA A LA DE JECQUIER pero en EUROPA. ALLA SURGIAN NUEVOS AIRES

(2) Palmer, Monserat, op. cit. p.5

John Ruskin decía que «UNA ESTACION FERROVIARIA NUNCA SERA ARQUITECTURA» (2), mas, los nuevos requerimientos del complejo sistema ferroviario desarrollado en el Siglo XIX fueron creando la arquitectura metálica que rompió forzosamente y sin intención con los estilos arquitectónicos tradicionales, alcanzando su esplendor y mayor exhibición en los Palacios de las Exposiciones Universales y llegando a ser integrada y tratada como un medio de resolución en aquellos campos donde la arquitectura historicista se encontraba limitada.

Al margen de las clasificaciones estilísticas, podemos identificar a través de ejemplos como la Estación Central y la Mapocho, dos tipologías que se dieron de estaciones ferroviarias. En la primera la estructura metálica que cubre los andenes se acusa al exterior, siendo de las más escasas (Fig. 4); en la segunda, que son mayoría, esta estructura se encubre jerarquizando las funciones accesorias (Fig. 29) o revistiéndolas con todo tipo de ropajes (Fig. 30) que fueran concordantes con la imagen de organización y prestigio del propio ferrocarril.

Es decir, vemos que casos como la Estación Mapocho no escapaba a esos aspectos de la arquitectura oficial, aunque su origen había estado ligada con la arquitectura industrial, por su carácter utilitario. Esto ha quedado explicado por el carácter de señuelo y domicilio urbano en que las estaciones se convirtieron respecto del sistema ferroviario.

De este modo, observamos que la Estación Mapocho, creada por Jécquier se mueve entre esta dualidad de la arquitectura de los ropajes y la utilitaria, tratando de llevar este último aspecto a una expresión artística acorde a su formación como arquitecto. Pues ya decía, que cuando la Estación Mapocho es concebida, se esperaba que esta representase más que una utilidad y su función específica, una imagen deseada y concretar un ambiente acorde a ella con los códigos conocidos de la arquitectura europea, en la particular manera que el arquitecto las había apropiado según su estudios en Francia



32. ESTACION MAPOCHO, 1975

«A través de sus obras Emilio Jécquier nos va revelando una formación académica inspirada en proporciones, simetría y un respeto por la armonía que le guiará en todas sus creaciones en Chile» (3)

Aunque esto nos pueda resultar demasiado pomposo y un tanto alejado de las preocupaciones que aquejan a la arquitectura actual, es interesante que notemos en esos criterios, la importancia que tuvo en su momento para la continuidad del desarrollo de nuestra arquitectura civil y monumental, pues, es a través de ella donde quedan mejor sintetizada y controlada la creación artística en torno a nuestras formas de vida pasada, pero no al modo de la arquitectura vernácula que apreciamos tanto en Valparaíso u otros lugares, sino en el manejo de códigos que en su tiempo estaban totalmente internacionalizados.

«La arquitectura espontánea y los edificios monumentales que pertenecen a la «gran tradición figurativa» tienen raíces comunes e ilustran la misma función simbólica. Unos y otros expresan los significados, los valores y las necesidades inherentes a una forma pública de vida. Cualquier distinción fundamental que quiera establecerse entre arquitectura espontánea y arquitectura monumental es, pues, artificiosa, y sólo puede impedir la auténtica comprensión de la totalidad de nuestro entorno. Puede decirse, a lo sumo, que la arquitectura monumental representa un nivel de abstracción más elevado que el de la arquitectura popular. Mientras las construcciones populares conservan una fuerte dependencia del carácter específico de una situación limitada, los edificios monumentales confirman los aspectos sistemáticos e interhumanos del simbolismo, y contribuyen a la creación de lenguajes arquitectónicos que forman una parte importante del desarrollo cultural. La arquitectura monumental comprende obras públicas tales como los edificios para el culto y el gobierno y por ello no es mera convención que las historias de la arquitectura concedan un lugar descolante a este tipo de edificios. En general, la historia de la arquitectura presenta el desarrollo a partir de una concreción inicial de totalidades difusas hasta una simbolización precisa de caracteres naturales y humanos. Este desarrollo se verificó sobre todo en la antigüedad, y fue acompañado por la introducción de medios geométricos de organización que poseen una capacidad superior a la de las formas topológicas de la simbolización primitiva; la historia de la arquitectura evoluciona, así, paralelamente al desarrollo psicológico del individuo. Durante la Edad Media apareció una nueva dimensión «espiritual», en tanto que la arquitectura «humanista» del Renacimiento y del Barroco aspiró a la síntesis de caracteres naturales, humanos y espirituales» (4)

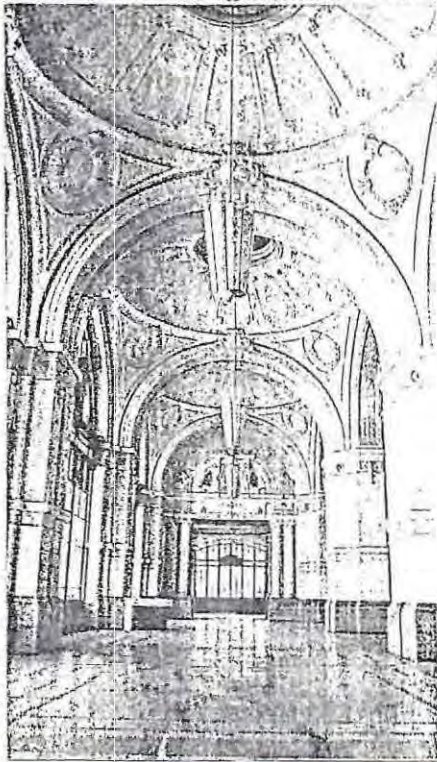
(3) Brigueño, Jorge, op.cit. p.22

(4) Norberg Schulz, Christian
Arq. Occidental: La Arquitectura como Historia de formas
significativas p.229

Así como la arquitectura va dando respuestas a necesidades y proyectos del hombre, el mismo hombre va experimentando un crecimiento interior en la vivencia de esa arquitectura que a través de la creación artística siempre le entrega "algo más". De este modo es como se va creando una «cultura espacial» que se integra plenamente a nuestra percepción del mundo que habitamos.

DIFERENTES CRITERIOS PARA CREAR, IMPLICARÍAN MÁS TAMBIÉN DIFERENTES CRITERIOS PARA INTERVENIR.

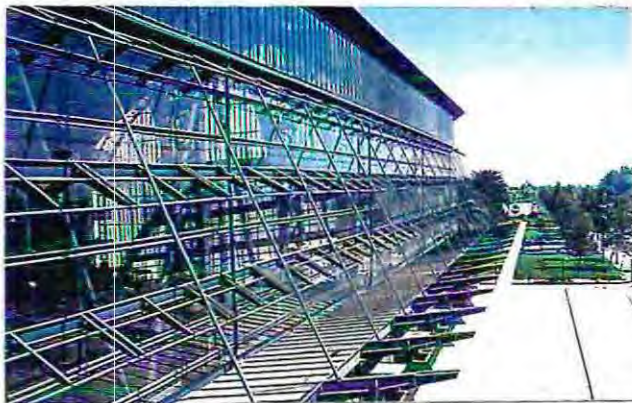
33. Espacio neoclásico en estructura metálica. Prácticamente no se intervino.



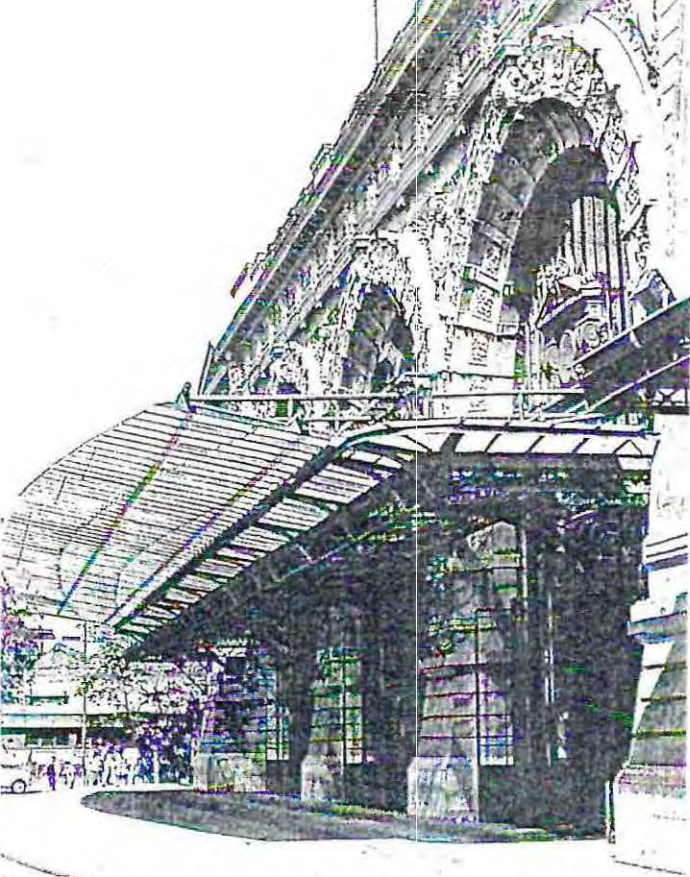
En ese fundamento, no hay un planteamiento contradictorio entre aspirar actualmente a una arquitectura más propia, menos referencial respecto a la europea y la creencia en que la recuperación de arquitecturas antiguas importantes puedan propiciar el desarrollo de nuestras formas, puesto que ya son parte de nuestro patrimonio y es innegable que contribuyeron a enriquecer nuestra «cultura espacial».

Debemos verlo en una perspectiva histórica y comprender que en su tiempo, el importar arquitectura y profesionales fue el medio del que Chile debió valerse en vista de la carencia de producciones propias, para supestandamente, desarrollar una arquitectura en forma apropiada a nuestra cultura.

El valor de esta obra no se menoscaba por el hecho de que ese desarrollo apropiado no se haya concretado en la forma en que hoy lo esperaríamos, en vista de que aún seguimos sujetos a las tendencias extranjeras. De hecho, la moda del reciclaje se incluye en ello, pero al menos entrega la posibilidad de valorar nuestras formas artísticas, integradas a nuestro patrimonio cultural.



34. En la intervención se ha realizado la parte metálica de la obra con una nueva propuesta para su cierre. El LUGAR se ha hecho más interior pero a la vez más iluminado.



Para el acceso al hall, la fachada presenta un neoclásico más romántico, menos severo acompañando el ambiente festivo que se creaba cuando la gente llegaba hasta allí para viajar.



Neoclásico "Integrado" con arq, metálica
En la intervención se ha recuperado la imagen original de este tramo transparente de la nave, ya que se había cerrado con edificios de menor valor.



La esquina y los edificios laterales en lenguaje neoclásico más institucional, donde priman el sentido longitudinal en el lenguaje.

LOS DIFERENTES RECURSOS ESTILISTICOS USADOS DE ACUERDO A COMO SE DESEABA CARACTERIZAR CADA PARTE DE LA OBRA



Para el frente posterior, estaba el marco metálico, un arco ojival rebajado que mostraba la estructura metálica, en la intervención se rebajó el arco de acceso, y se armó una fachada de acero y vidrio.

EL CONSUMO DEL EDIFICIO

La ESTACION MAPOCHO llegaría a tener un nivel de uso para el que no fue pensada, cuestión que muchas veces ocurre en la arquitectura.

«EN EL MOMENTO EN QUE LA OBRA SE TERMINA, EL ARQUITECTO DEJA DE TENER CONTROL SOBRE ELLA, Y SON LOS PROPIOS PROCESOS CULTURALES LOS QUE LLEVAN A ESTA OBRA A MODIFICARSE DE UNA U OTRA MANERA»
(1)

Muchas veces ocurre que el uso de la arquitectura va enriqueciendo el significado de la obra y siendo apropiada de mejor manera por la comunidad. La obra va siendo cada vez más comprendida, tanto en los niveles intencionados que tuvo el autor, como otros que él puede no haber previsto y que espontáneamente se desarrollan, ya por fuertes transformaciones del entorno urbano o por cambios culturales que van requiriendo nuevas potencialidades de la obra.

Lamentablemente para el caso de la Estación Mapocho el uso que se le dio no fue el esperado y los usos potenciales de sus espacios dudo bastante que el arquitecto los hubiese previsto y aprobado.

El edificio lo construye la aristocracia chilena, según modelos franceses, y lo consume la baja burguesía sin modelo alguno. Manifestándose una falta de comprensión de los dirigentes y el pueblo chileno respecto a la arquitectura del edificio.

Sin pretender explayarme en este punto, hago presente las principales razones que hicieron que el edificio llegara a 1991 (año en que se intervino) muy deteriorado y devaluado por parte de la comunidad y el medio en general.

- Transformaciones de baja calidad que se requirieron para funcionar en mayor superficie.



La extensión territorial de Santiago debilitó el centro histórico, y el rol de límite del río.

- Construcción de edificios a los costados de la nave metálica.
- El natural envejecimiento del edificio bastante acelerado por sismos y la falta de mantención que provocaron la caída de ornamentos, cúpulas, etc.
- Las transformaciones de la ciudad: como la expansión urbana, la devaluación del río como límite urbano, la depresión del centro histórico de la ciudad. (fig.)

Ellas fueron causales justificables o no, pero si suficientes para deformar y alterar relaciones importantes que se daban en el edificio en sus inicios.

A ello hay que agregar algo muy importante y es que la obra comenzó a ser sub-valorada por la gente en la medida que la arquitectura moderna comenzó a desplazar a los demás estilos, llegando a representar la versión de la modernidad.

En vista de que no hubo un proceso de significación de la obra durante su uso, en cuanto a que la gente lo hubiere otorgado nuevos valores o por lo menos respetado, sino al contrario, fue un proceso de continuo deterioro, (del que sólo salva una restauración del hall en el año 1985); es que no he considerado, y al parecer tampoco se tomaron en cuenta en el proyecto de intervención, los valores o significados que la obra hubiese adquirido en su ciclo anterior, fuera de los originales.

Como toda intervención, el reciclaje del edificio ferroviario se constituye en un hecho relevante y necesario para dar una nueva oportunidad a la obra en desuso, a través de la acción de arquitectos de hoy. Rescatar la obra del olvido y la destrucción para alzarla como una creación que aún resguarda significados, es uno de los principales fines de acciones arquitectónicas como esta.

II UN CENTRO CULTURAL EN UNA ESTACION FERROVIARIA

EL CARACTER DE LA OBRA DE JECQUIER EL LUGAR DISPUESTO PARA EL CENTRO CULTURAL

En este capítulo, presentaré mi visión de lo que ha sido la intervención arquitectónica de la obra de estudio, pero no con el interés de especificar qué es el Centro Cultural que hoy se ha creado sino ponerlo en relación con el edificio ferroviario que lo ha acogido.

Sabemos que en la función de Centro Cultural no está, el verdadero sentido de la creación del espacio arquitectónico del edificio que hoy ocupa. Su estructura espacial de primer orden proviene de la necesidad de responder arquitectónicamente a los requerimientos anteriormente nombrados para la estación.

La necesidad de comprender la obra original ha sido indispensable para llegar a este punto. Confieso que en un inicio atribuía excesiva importancia al hecho de que antes había existido una estación ferroviaria, olvidando que otras situaciones también eran relevantes para comprender la obra que hoy se ha restablecido.

La acumulación de significados prácticos y emotivos surgen del uso persistente como terminal ferroviario, pero en el particular modo en que esto fue concebido. Ya sabemos que su caracterización no se debe solamente a las funciones concretas relacionadas con recibir trenes y pasajeros, sino que es la carga significativa con la que estas funciones se tiñeron según el sentir de la época, y que a su vez redundaron en la creación de este espacio arquitectónico. La singular situación urbana y su condición intencionada de monumento colocan a esta estación en un nivel de significación más jerarquizado respecto a sus similares, tras haber influido también en la génesis de la obra.

Veámos cómo la intervención arquitectónica ha valorado aquellos significados o bien qué es lo que esta acción humana ha dejado presente del pasado en el Centro Cultural.

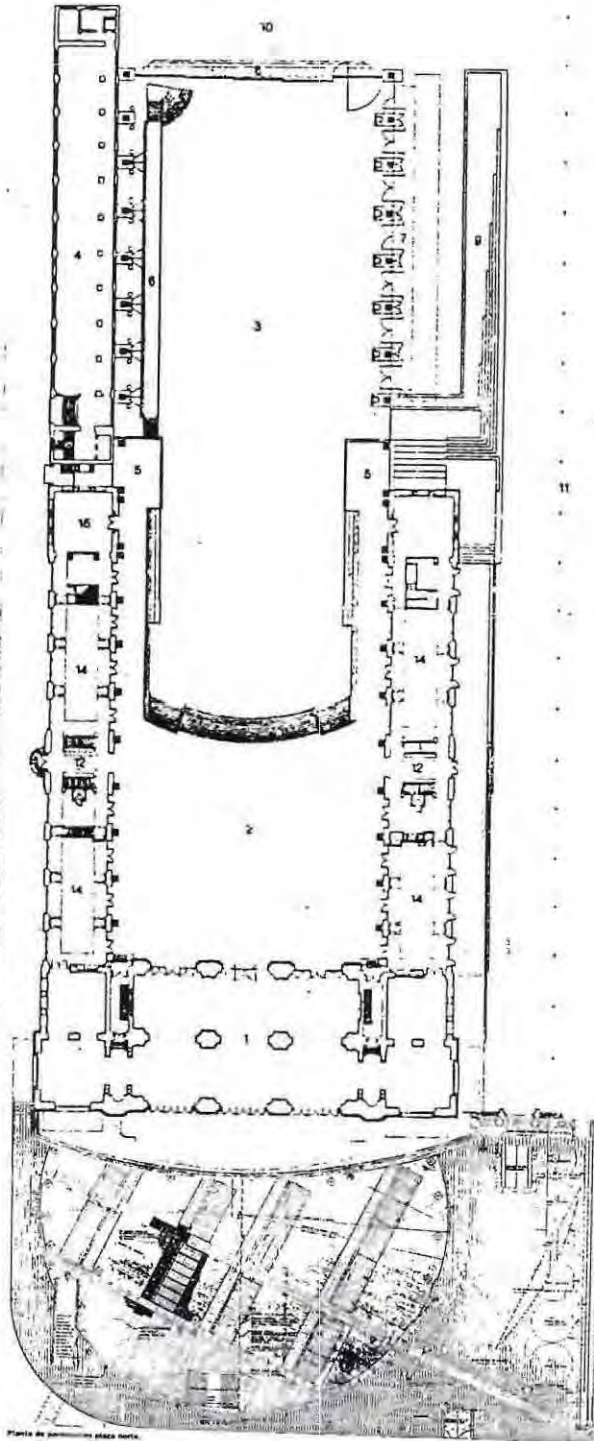


Fig. 1. Planta 1º piso proyecto Centro Cultural

No es en este momento en el que recién comienzo a referirme al Centro Cultural que hoy se vive en Santiago a orillas del río Mapocho. Durante todo el capítulo anterior he estado en ciernes al espacio arquitectónico de este nuevo lugar destinado a la cultura, pues lo que hemos visto es la vigencia de los valores de la obra original en la actual.

Como ya decía en la «Aproximación a una obra intervenida» sería imposible dar cuenta de los valores de la obra de Jécquier si estos no estuvieran presentes para experimentarlos en la actualidad.

Y siguen existiendo por el tenor que tuvo la intervención arquitectónica realizada en el edificio, acción en la que los arquitectos no sólo asumieron el proyectar un Centro Cultural, sino que también sintieron un compromiso con la obra original, y en cuyas formas estaban implícitos su antigua función, su rol institucional, su rol urbano y su rol conmemorativo.

Cuando experimentamos la obra intervenida, estamos en presencia de la ex - estación aún, sin que esta siga funcionando, son las formas nacidas a propósito del pasajero, del tren, del centenario, del lugar, de la época de entre siglos, las que en definitiva continúan concretando el carácter del lugar.

La nueva función ha debido adaptarse a las condiciones que este contexto arquitectónico le proponía. Ha debido crearse en lo ya creado, construirse en lo construído.

Pero ¿habría de suponerse que realmente fue una adaptación?. He observado que en este caso, por lo menos, la nueva función ha tenido la suficiente libertad para desarrollarse en el medio pre - existente, sin necesidad de alterarlo demasiado. Y que a su vez ese medio le ha otorgado ese carácter que le es propio y que hace diferenciar a este Centro Cultural de los demás existentes.

Esto lo atribuyo a que la obra original es un espacio valorado, de fuertes y definitivas intenciones que al ser consideradas por los arquitectos que reciclaron sus formas, aún logran condicionar en los actos y en los significados a lo que ocurre en el Centro de Eventos. Pero también se debe a que la función escogida ha sido acorde a ese espacio valorado que ofrecía la ex - estación ferroviaria. Por ello no ha sido «traumática» la inserción de una función moderna en ese espacio predefinida de inicios de siglo.

Pero esto no lo digo porque se trata de un programa relacionado con la cultura, como ocurre en la refuncionalización de muchos edificios significativos para los que se consideran aptos sólo ciertos programas de corte cultural, terminando como siempre convertidos en museos que nadie visita, restando su posibilidad de estar integrados en la vida de la ciudad.

Lo que planteo es que existe una relación de orden **espacial y significativa** que tanto el terminal ferroviario como el Centro Cultural poseen. Es decir, es espacio creado para la estación con todos los demás roles que debió cumplir, posee un carácter con el cual el Centro Cultural podía compatibilizar y teñirse de él, y si hubiera sido otro programa con coincidencias en este sentido, habría sido igualmente posible poner en valor la espacialidad original y reinsertarla en el medio activo de Santiago, como se ha logrado hoy.

Esto lo comprendemos cuando colocamos al hombre viviendo en medio de este lugar. Lugar que aún sin estar en funcionamiento, pueden ser percibidas sus formas, su orden espacial, sus relaciones y los significados que nacieron a propósito de su función pasada. Su arquitectura del pasado logra aún animar el presente no solamente en los actos, sino en los significados.

Pero veamos que la valoración que el hombre puede hacer de este espacio no se debe solamente a las connotaciones de su función pasada, desde un punto de vista pragmático, en la arquitectura la intención funda-

mental es proveer un espacio para cumplir fines muy precisos, en ella se encierra la profunda necesidad y significado que tiene para el hombre el «**HABITAR**».

Estando en el origen del edificio de la Estación Mapocho o en el momento de su intervención, la necesidad de crear, respectivamente, una estación de trenes o un Centro Cultural, simultáneamente ha estado la necesidad general de HABITAR, de «espaciarse un espacio en el mundo».

Ahondemos en ello para comprender luego como es que un lugar hecho para una función definida puede servir luego a otra función ...

EL HABITAR

HABITAR no es una simple ocupación entre otras: es el destino del hombre, por el que sólo cobra realidad su verdadera esencia humana. (1)

Al habitar, el hombre hace suyo un espacio por un acto de delimitación con el fin de permanecer y vincularse a ese lugar. «Al habitar el hombre no «está» en el espacio, sino que «vive» en el espacio, en un sitio determinado que le pertenece.(1)

Habitando el hombre establece vínculos y separaciones con su entorno al manipularlo de un modo premeditado y dejando en él su huella, su intervención, que se manifiesta en una casa, edificio o cosa física con el que se identifica plenamente porque ha nacido por obra de su mano y de su mente.

«Para que se desarrolle la identificación del hombre con el espacio que habita es necesaria previamente la formación de este espacio por la acción de recorte o delimitación del gran espacio general, por virtud a una obra de cercado, o mejor aún, de recios muros y techo protector» (1) Se crea así el espacio interior y el espacio exterior, dualidad fundamental para la composición de toda vivencia espacial.

El **espacio interior** constituye el fin práctico para el cual

(1) Moreau, Jorge, apuntes
"El espacio experiencial o la vivencia del espacio"

se construye un edificio o lugar, porque es el espacio dentro del cual se vive, en el que mejor se manifiesta la función, las intenciones de quien lo edifica, los hábitos, la cultura, la historia. «Desde todos los puntos de vista el espacio interno constituye la razón de ser de la arquitectura» (2)

El **espacio interior** se hace significativo porque ha surgido del pensar y del actuar de su creador, el hombre, como «una forma intencionada de vida en el ambiente». El espacio interior es creación, es intervenir el entorno para crear un lugar que destaca en el espacio total por llevar en sus formas el deseo del hombre de vivir de un determinado modo y porque allí pueden «tener lugar» las diferentes actividades que el ser humano ha desarrollado.

El espacio exterior a esa interioridad queda connotado como el lugar que se ha intervenido, como «lo de fuera», como lo vasto y no controlado, pues mientras el interior se experimenta como un dominio, una certeza, en el exterior está el desamparo y lo descoocido, se están produciendo todo tipo de cambios y alteraciones que inclusive llegan a afectar ese espacio interior que se ha construido. En relación a ese espacio exterior es que el espacio interior se construye como interioridad

En un sentido existencial se plantea que todo lugar se experimenta como un interior, por ello no estoy queriendo decir que el espacio urbano sea exterior, porque en él también hay lugares que experimentamos como interiores que quedan tensionados con los exteriores que lo circundan.

Y entre el espacio interior y el exterior se construye el límite que caracteriza a la obra en su interioridad y su exterior, en ese límite se crea la distancia necesaria para que la vida interior del edificio o lugar ocurra de un modo determinado.

Es lo que ya mencionaba en el capítulo anterior res-

(2) De Fusco, Renato
citado por Waisman, Marina, "El interior de la Historia" p.106

pecto a que para constituir un lugar había que «OBTENER el ESPACIO» y «CONCRETAR EL CARACTER» de ese lugar creado.

El «obtener el espacio» se refiere a la acción de recorte o delimitación del gran espacio general por una obra de cercado que no da significado al lugar que se construye. De acuerdo a la acción o situación a la que se «da lugar» el interior se desprende del exterior. Se arma la interioridad al construir los límites que la organizan y que crean una distancia o continuidad al exterior, y de este modo se concreta el carácter del lugar creado. En la construcción de ese límite está la caracterización del lugar.

Al habitar, el hombre interviene el mundo, lo manipula a través del actuar y el pensar, creando lugares en los que se identifica al caracterizar, según sus requerimientos e intenciones, el límite que construye a estos lugares creados.

Retomando esto, podemos volver a la Estación y comprender como su condición de lugar hecho para habitar, acepta una nueva función y la caracteriza.

Así como vimos que se «obtuvo el espacio» urbano en el que la obra del Mapocho se situaría respecto a la ciudad, también debió «obtenerse el espacio» que la obra daría a la estación ferroviaria o a cualquier hacer humano que se dedicara, configurándose así el gesto en «U» en el que los edificios generaron la referencia interior del edificio.

Para saber cómo se «concreta el carácter» de la Estación Mapocho, vimos cómo están construidos sus límites para generar su interioridad, desde la perspectiva de cinco roles que esta obra debía cumplir, los que a su modo particular fueron connotando el espacio arquitectónico del edificio a través de las decisiones tomadas por su autor.

No obstante, nos hemos quedado con una visión bas-

tante parcelada respecto a lo que significa para alguien habitar este espacio, más allá de su función como estación ferroviaria. Su rol institucional, urbano y de monumento son aspectos que sin duda connotan esa significación, pero nos dejan sumidos en la contemplación del edificio como una forma arquitectónica de mucho valor. De hecho ello nos ha permitido ver los significados que la obra presenta tras la intervención a pesar del cambio de función.

Pero, ahora lo que interesa es evidenciar y observar cuáles son las relaciones que el hombre establece con su mundo de experiencias, de conocimientos y de intenciones cuando habita espacios como el de la estación Mapocho apenas sabiendo lo que es ella. Cómo este espacio tan significativo hace sentir al hombre normal y corriente que ya no llega allí a buscar la velocidad del tren, ni cargado de maletas, ni con la expectativa del viaje hacia lugares remotos, sino que arriba en busca de otro viaje al de conocer DEAMBULANDO por el lugar, buscando nuevos mundos a través de libros, obras de teatro, paseándose entre exposiciones industriales o de arquitectura.

¿Cómo se hace común la antigua experiencia del terminal ferroviario con la actual del Centro Cultural?

El espacio arquitectónico de una obra al, poseer un carácter, una atmósfera que le otorga su manera de conformarse, es el punto que puede vincular esta "vida de antes" y "vida nueva" que se crea en un edificio que es puesto en valor y reconvertido a otra función. El carácter esencial de una obra de arquitectura es el medio que hace de esta algo menos perecedero que su función porque él puede connotar su cualidad como creación humana que ha nacido bajo la marca de una época y de una mano y mente intencionada.

Mi elección de la Estación Mapocho como obra intervenida se debió a que en esta observo la recuperación de un espacio caracterizado, valorado, más que la de una estricta imagen física y ello es lo que permite que

simultáneamente se dé lugar a un Centro Cultural moderno que no niega la historia pasada del edificio.

El carácter que pertenece al edificio del ex-terminal se identifica en la expresividad arquitectónica que se le dio para que tuviera un modo propio de asumir sus funciones y todos sus roles, y hoy ello recae en el nuevo programa.

El hombre normal que no sabe del sentir historicista, ni de hitos, ni de monumentos, ni de institución, sino que sólo consume el edificio en su cotidaneidad y no se detiene a contemplarlo, ya en los tiempos de ayer, el terminal, o en los de hoy, del Centro Cultural; también tiene su forma de percibir este espacio caracterizado en el modo particular en que este lo condiciona. Y ello tiene un grado de significación importante en cuanto se haya como soporte básico de toda la significación más compleja que se pueda hacer en este lugar al habitarlo nuestros contemporáneos.

¿Y cómo se hace significativo el lugar para este hombre cotidiano y consumidor de formas?

La caracterización que se hacía en el capítulo anterior de la Estación Ferroviaria en cuanto a ser lugar de transferencia, umbral urbano y centro evocador nos puede ayudar. En ellos podemos encontrar estructuras básicas y fundamentales en las que el espacio se ha ordenado de acuerdo a cómo se construye este lugar como interioridad, tanto en su relación con el entorno como en sí misma para poder dar lugar a la actividad del terminal de trenes.

Estas estructuras básicas no han desaparecido tras la intervención y el cambio de función, condicionando aún la manera en que el Centro de Eventos es una interioridad que mantiene una forma de relacionarse con el exterior y que ordena la vida que allí tiene lugar.

Estas propiedades estructurales básicas son comunes a todos los espacios existenciales (3) y "dependen de las

(3) Espacio existencial "es un sistema estable de esquemas perceptivos" o "imágenes estables" del espacio circundante que permite al hombre pertenecer a una localidad social y cultural. (según C. Norberg - Schulz en Espacio, Existencia y Arqu.



UN CENTRO



En medio del centro.
En medio de la actividad y el origen del evento cultural.

UN CENTRO ATRAVESADO



al fondo: el vano de la nave figura como el fin del túnel.

(4) Norberg - Schulz, Christian en *Arquitectura Occidental: La Arquitectura como Historia de Formas Significativas*, p. 229

(5) Norberg - Schulz, Christian, *op. cit.* p.226

relaciones arquetípicas del simbolismo primitivo y constituyen el punto de partida para todo desarrollo ulterior de imágenes y conceptos espaciales" (4)

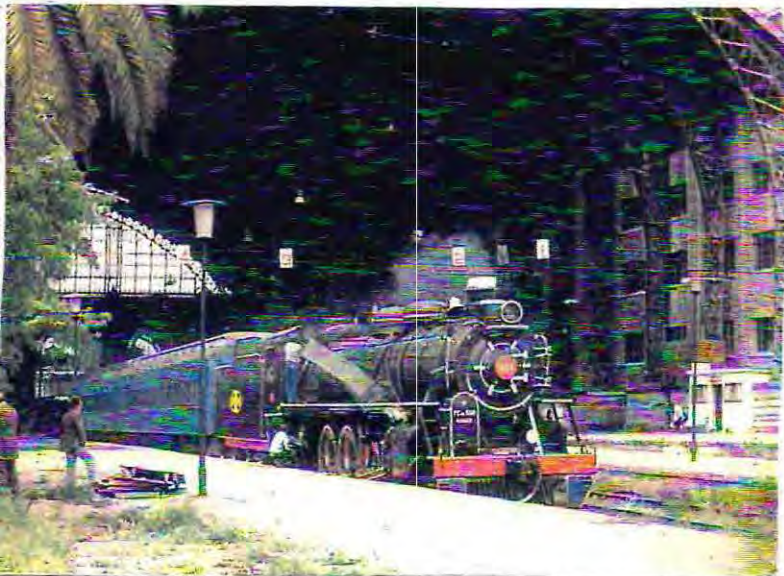
LA EX-ESTACION MAPOCHO UN CENTRO ATRAVESADO POR UN CAMINO

La primera experiencia que tuve en la obra me indicó la noción del **Centro**, la espacialidad de la obra condiciona una vivencia centrada, en que todo tiende hacia su espacio más resguardado. La magnitud del espacio central, la luz cenital que hoy le ha entregado la intervención a través de lucarnas y tragaluces que iluminan la fachadas interiores, la transparencia de la estructura de los edificios entre los que esta nave se contiene y por sobre todo el hecho de estar retraída de la calle, interiorizada y rodeada, hace que todo se vuelva hacia ese momento. En la noción de este centro se capta todo el orden de la obra, en una sola mirada.

No obstante este centro está atravesado por un **eje**, por un **camino**, un traspaso que tensiona la vida que se realiza en este centro.

Viendo el espacio arquitectónico de la ex-estación como un centro atravesado por un camino, vemos integradas todas la connotaciones significativas que ambos tienen. El Centro puede considerarse el elemento básico del espacio existencial primitivo. En el centro está la noción origen, de refugio, es un lugar, una meta donde llegar desde la periferia, el centro es protegido, es rodeado, "Desde el comienzo, el centro representó para el hombre lo conocido en contraste con el mundo desconocido circundante". (5) El Centro siempre está situado, necesita de un contexto más vasto y no pueda ser entendido aisladamente, siempre es Centro en relación a lo que lo reodea.

La obra se vive centradamente porque tiene su centro en un vacío donde ocurren las cosas, no vive sólo en referencia a él, como ocurre en muchos "centros" que son una especie de espacios sagrados que nadie pisa.



5. el camino señalado por la longitud y apego al suelo del tren.

En los tiempos de los andenes de trenes y hoy en el Centro de Eventos, este centro, aunque tiene su imagen grandiosa, es un lugar profano donde todos circulan, se observan, miran, se ensimisman. En su condición de Centro es que el actual programa se vive como una plaza interior rodeada de fachadas.

En tanto, "el camino" o "ruta" representa una propiedad básica de la existencia humana y es uno de los grandes símbolos originales" (6). El camino se significa en el hecho de dejar siempre un lugar conocido para dirigirse a otro, "haciendo camino". A través del camino, el hombre se posesiona de nuevos mundos, parte de su centro o retorna a él. "El doble movimiento de partida y retorno, que posee el camino, divide el espacio en dos zonas o regiones concéntricas: una interior y otra exterior; la interior es aquella donde está el centro; la casa, la patria, la ciudad y desde ella se avanza hacia la otra zona, la exterior que es la más vasta y de la cual se regresa". (7). Ellas son imágenes que se relacionan con la era ferroviaria.

Con este camino que atraviesa el centro del espacio arquitectónico, se crea un centro recorrible, que posee instancias en su longitud. Ello hoy se ha recreado en el Centro Cultural, con la construcción de dos plazas, una superior y otra inferior que están en el centro y se continúan una y otra hacia el hall y el parque que están en sus extremos, en torno a este centro, pero quedan ordenadas simétricamente en relación a este eje-camino.

Creo que esta es la forma esencial en que las experiencias del Terminal y del Centro de Eventos se hacen comunes inclusive para quien lo ignora todo, porque inconscientemente usa este espacio en la condición que él le impone. Esa comunión, tiene una dirección pues la forma y orden espacial surge para acoger al primer programa en todos sus roles.

Luego es en la intervención donde se define si se establece una comunión básica y esencial como ésta, en

(6) Norberg - Schulz, Christian
Existencia, Espacio y Arquitectura . p.25

(7) Norberg - Schulz, Christian, op. cit. p.25

la que se reconoce que en la obra existen significados de todo nivel, o bien se rompen los lazos posibles y la obra nueva prima por sobre la primera.

Esta posibilidad que existe de que funciones distintas ocupen mundos comunes en diferentes períodos responde a que esa estructura básica que posee ha de ser lo suficientemente significativa y amplia para recibir el acto humano, más allá de la función particular a la que el edificio se dedique.

«Lo que permite el uso de la arquitectura (pasear, entrar, subir, apoyarse, etc.) no solamente son funciones posibles sino sobre todo los significados vinculados a ellas que me predisponen para el uso funcional» (8)

En todo lugar que se aprecie un grado de habitabilidad, hay tránsito, hay detención, se es mirado, se observa, hay ensimismamiento, y en general, hay un rango de libertad para hacer aquello que todo hombre natural y cotidianamente hace, independiente del rol específico al que el edificio se consagra, y se hace en relación a cómo ese lugar caracteriza una forma de ser vivido.

Como dice LEON RODRIGUEZ, arquitecto chileno, al hablar del «MOTOR» generador de las obras:

« ... que la actividad o situación humana a la que la obra se dedica, sea suficientemente específica y real como así mismo suficientemente abarcadora del vivir humano de manera que no excluya su esencia que pueda formularse como lo libre»

(Rodríguez León, Lenguaje para la Educación, Requerimiento vital y arquitectura, Rev. C.A. N° 20 (Ilus. 20 - 22)

En la medida que una obra no especifique ningún requerimiento para el que haya sido hecha y solo sea un espacio habitable, en realidad no hay obra posible. Y en cuanto solo haya respuesta a una necesidad particular, sin responder al requerimiento más universal de habitabilidad, tampoco hay obra arquitectónica sino solo instrumento o máquina.

(8) Eco, Umberto
La estructura Ausente p.328



6. Rescatando la altura menor, la de los andenes inferiores se ha creado una PLAZA BAJA de exposición. (Montaje BIENAL ARQ 1995).

Entre estas dos plazas, el CENTRO toma el sentido del CAMINO, se hace recorrible en su largo porque en el suceden diferentes situaciones.

7. manteniendo la altura de andenes superiores, se crea una PLAZA ALTA. Bajo ella se construyó una sala de conferencias.



Estando en el origen de la obra la necesidad de ser terminal de trenes o centro cultural, simultáneamente está la necesidad general de HABITAR que vincula estas dos formas de vida, situación que ha de haber sido estudiada en la intervención para redefinir los elementos conformantes del antiguo edificio. Para ello, lo que influye es cómo estos elementos se presentan para **apoyar casi los mismos usos, pero referidos a nuevas actividades**: como por ej. los antiguos andenes superiores ubicados a cada lado de la nave, desde los cuales se observaba y esperaba el abordaje al tren, comunicándose con escalas a los tres andenes inferiores inmediatos a las vías férreas. Maletas, bultos, equipajes, carros de carga, gentes apresuradas y pasivas, hoy han sido reemplazadas por gente que circula lentamente, se detiene, se aborda en los asientos-baranda, bebe coca-cola sentadas en mesas de cafetería observando el movimiento que se da en la Plaza Baja de Eventos que ocupa el nivel de los ex-andenes inferiores, vinculándose a ellas a través de largas rampas.

Sin duda, la más vital REDEFINICION es la del espacio de la nave central. Esta noción de volver al corazón de la estación en una plaza para la cultura, surge de su espacialidad y el grado de habitabilidad que crean sus valores consolidados, y proponen una manera de ser del Centro Cultural como algo abierto, alegre y popular, en términos de que acepta el acto multitudinario, pero en su propia manera de generar una vida interior, ya demarcada pero que se involucra con su ideal situación urbana que propicia el encuentro de la ciudad como lugar público, como un AGORA que recrea y no rompe las relaciones con el paisaje circundante, al tomar estos aires de centro que congrega desde distintos lados de la ciudad, pudiendo ser abordado desde la Plaza por Bandera, desde la calle por Balmaceda, desde el borde del río por Mapocho o desde la naturaleza por el Parque de Reyes, acceso que se ha incorporado luego de dismantelar las líneas férreas.

LA INTERVENCION EN LO CREADO COMO RE- CONQUISTA DE UN DOMINIO

Y si se ha planteado que en el origen de ambos ciclos de funcionamiento ha estado la necesidad de HABITAR, es porque en ambos ha estado de crear un DOMINIO HUMANO, un lugar, una INTERIORIDAD que destaque en el espacio general, para permanecer y ejercer allí su dominio según lo ha previsto el hombre para su bienestar.

Tanto al crearse una obra de arquitectura como cuando ésta se recicla, el hombre busca hacer o volver en ella un mundo propio que responda a sus requerimientos prácticos y emotivos. En ambos casos está interviniendo su entorno e involucrando su potencialidad creativa.

Al intervenir un espacio ya construído también se manifiesta esta necesidad de HABITAR porque se está reconquistando un dominio perdido, o abandonado. Y este espacio que se recupera también es un entorno, es un contexto en el que la intervención se realiza.

Al reciclar un espacio arquitectónico también se pone la creación al servicio del habitar porque se está redefiniendo y decidiendo respecto a los límites de este espacio que ya está «obtenido» y «caracterizado». En la experiencia de crear en lo creado está la posibilidad de recrear la interioridad perdida, de volver a asumir el espacio ya delimitado como un medio habitable en la época contemporánea.

No obstante los medios que se pueden llevar en esta reconquista del espacio son muchos. Siempre depende de ese contexto construído que tiene un carácter creado y de la sensibilidad con que se asume.

Pero debemos tener muy presente el que el espacio ya posee un carácter, que no se actúa en una hoja en blanco, sino que en un medio que posee contenidos.

El que una obra haya dejado de ser usada o incomprendida no implica que en ella no hay significados que traducir sino que somos nosotros los que nos desconectamos de ella y dejamos de interpretar sus formas aunque sea en un nivel básico.

En la ex - Estación esto se verifica en que sus formas pregnantas que responden a la disposición de Jécquier de principios de siglo de acuerdo a una arquitectura que en muchos medios se considera «obsoleta», pero es ella misma la que continúa caracterizando la vida del centro cultural. Allí vemos como el inmenso espacio que era un umbral urbano, un lugar de transferencia y un centro que albergaba a las máquinas perfiló una manera de ser del Centro Cultural como algo interiorizado espacialmente, pero abierto y accequible donde la cultura se presenta cercana, a modo de acontecimiento masivo, donde el mismo edificio define la cultura de un tiempo como escultura espacial que connota el evento en formas distintas al de un galpón cualquiera.

Esto ha sido posible a que la forma en que se ordenaba el espacio interior original tenía la flexibilidad como espacio habitable, suficientemente abarcador del vivir humano, para dar lugar a una nueva actividad esencial. Me parece que la elección del programa puede considerarse apropiado en una intervención arquitectónica de un edificio significativo cuando las nuevas funciones que debe acoger requieren de una especialidad que se adecúa a su estructura básica y espacialidad caracterizada de la obra que se recupera. Creó que en ese sentido sí se consigue cumplir con la necesidad de reconquistar un dominio perdido, porque se actúa en el lugar creado como en algo que contiene **valores** y que por ende no se le puede imponer un modo de vida porque este ya lo posee desde su génesis. Es decir, la nueva vida que acogerá el espacio intervenido debe aceptar el nivel de significación que a ese espacio se le ha asignado, y esa misma vida creada en lo creado debe aportar con los significados que el hombre le atribuye.

EL EVOCAR

Más de alguna vez nos ha ocurrido que estando en algún lugar o situación determinado nos vengan recuerdos de experiencias pasadas, ya sea porque ahí mismo nos ocurrió o porque hay un objeto, hay un ambiente o están las mismas personas de aquella ocasión las que nos hacen rememorar circunstancias de nuestra vida. Y esos recuerdos nos hacen constatar que lo que hoy somos es debido a eso que venía de antes.

Recordamos porque hay indicios, hay huellas, hay rasgos de esos momentos pasados que han quedado en nuestro entorno, que cuando percibimos abren nuestra memoria y nos hacen entrar en esos estado de evocación.

A partir de lo que está presente se trae al hoy lo que ya está ausente, lo que fue y ya no es, lo que está latente en nuestra mente o "nuestros corazones" y que se reactiva con la sola relación a cosas o formas o sucesos externos a nosotros.

Algo de ello es lo que puede ocurrir cuando experimentamos la realidad arquitectónica, especialmente cuando ella "ya no es lo que fue".

EL EVOCAR ENTRE LOS ESPACIOS DE LA ARQUITECTURA.

Ya veíamos que en el origen de toda obra, está el deseo de habitar. Y que en la intervención de una obra creada esto también se manifiesta como una reconquista de esa creación.

Pero el habitar cobra otra connotación en los espacios de una obra reciclada. La experiencia de habitarlos incluye también el recorrerlos como espacios de la memoria, del hacerse mismo de la historia. Lo habitamos conociendo la historia del habitar del hombre, enterándonos del como se habitaba antes de estar nosotros aquí viviéndolos y comprendiéndolos.

Se habita acá, "haciendo arquitectura", pero este "haciendo" es también recordarnos adivinando el porqué de esto y aquello, que sin explicación actual se justifica su presencia como elementos para recordar.



8.

HALL DE ACCESO.

Recorro el hall de acceso y su inmensidad vacía, que no se corresponde con la actividad del espacio central, nos podría parecer un espacio sin vida. Pero no, no es así, en sus formas, en su atmósfera neoclásica y monumental traspasamos un tiempo suspendido en ese aire abovedado que aún nos desprende del ajetreo de la calle, si bien no para viajar en tren, si para adentrarnos en algún evento.

Pero más que eso en su tiempo propio y aparentemente detenido, al contemplarla nos encontramos de frente con el transcurrir del tiempo. A espacios como este se les confiere la virtud, la misión o la fantasía de transportarnos a un sentir pasado y en base a ello hacemos presente que nuestro hoy y nuestro modo de ser presente se debe a ese algo que hubo antes de nosotros, que provenimos de una formación en el tiempo, que es la historia.

"En el hombre en cuanto a hombre no hay nada eterno, sino que todo es en él transitorio, corruptible, cosa que llega un día y otro día se va..." (1). El hombre es "menesteroso de eternidad. De la eternidad tiene que contentarse con transcurrir, y esa forma de transcurrir es lo que hace el tiempo. Más el tiempo efectivo no es el de los astros, que es un tiempo mineralizado, abstracto e irreal y que, por eso, porque es irreal, se da el lujo fácil de no acabar nunca. Ese tiempo que fabrican los relojes solo existe si alguien lo cuenta y lo mide. El tiempo verdadero en cambio, es el que absolutamente se consume y se acaba, el que consiste de suyos en horas contadas, en suma, el tiempo VIVIENTE cuyo nombre propio es HISTORIA" (2).

Si bien la intervención de un edificio puede significar una evasión de la historia por cuanto interrumpió un proceso histórico que se verificaba en la conformación del edificio y que se correspondía con la relación de éste con las transformaciones del contexto, al volver a darle valor como edificio significativo, esta acción arquitectónica, también toma el rol de asumir la historia y dejarla marcada, registrada en formas, pero no por un fin en sí mismo sino para que el hombre asuma su condición histórica, su situación de transcurrir, de tener un pasado. Porque "lo más resbaladizo es creernos sin memoria" (3).

Cuando pensamos que solo somos presente y novedad, transformación y cambio, se corre el

(1) Moreau, Jorge, Meditaciones Arquitectónicas. p. 4.

(3) Grupo Soda Stereo, Canción "Sueño Stereo".

(2) Moreau, Jorge, op. cit. p. 3.

riesgo de creer que el origen esta siempre en nuestras manos, que podemos hacer siempre nuevos mundos y crear nuevas realidades solo relacionadas con nuestra pretensión de ser algo y nuestra valoración siempre cambiante de lo que necesitamos para nuestro bienestar.

Si bien es cierto que ello es posible, porque de hecho lo estamos viviendo, en nuestro mundo pleno de inventos, originalidad y modas pasajeras, no es menos cierto que las novedades parecieran agotarse o bien comenzaran a aburrir al hombre moderno, que insatisfecho a recurrido a formas del pasado para ponerlas nuevamente en vigencia. Vigencia que tiene este matiz del recuerdo.

No es algo del pasado que se recupera para enfrentarse como si hubiese sido recién creado. Sino que es algo que trae desde su origen el sentido de su existencia, y no posee solo significados que hoy con parámetros actuales le podamos otorgar.

Aunque es innegable que ese fenómeno ocurre en la realidad y que en todos los campos las formas pasadas han sido consumidas como nuevas formas para la moda, en ella está la efectiva oportunidad de servir de puente con los significados acumulados en la historia, dependiendo solo de nosotros la labor interpretativa y valorativa que hagamos de ellos.

Con el recorrer espacios concebidos en un tiempo pasado y que han sido puesto en valor, podemos hacerlo habitando, comprendiendo solo su inmediatez, su actualidad y darle todo tiempo de significados que se relacionan con experiencias del presente. Sin embargo, también podemos hacerlo contemplándolos por una óptica histórica en la que cada cosa se corresponde con una idea y con una época. Así "el objeto del pasado se ve como tal, localizado en una efectiva lontananza" (4).

En la recuperación de obras significativas se posibilita que el hombre moderno recuerde que en él no está el origen de su presente, sino que en todo y en él mismo hay una procedencia resguardada en los hechos que le precedieron, entre ellos los hechos artísticos (como la arquitectura), estarán concretamente ahí para que no lo olvide.

"Todo hombre al vivir su tiempo se encuentra con vestigios de otro que no es el suyo, tiempo vivido

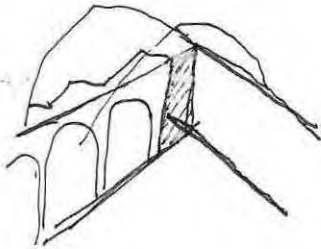
(4) Moreau, Jorge, op. cit. p. 4



9.



10.



en el encuentro de alas
laterales y edificio
frontal se ha creado
un espacio que pre-
sencia en perspectiva
desde un ángulo,
la inmensidad de
la nave

EL ENCUENTRO ENTRE LO NUEVO Y LO ANTIGUO

por otros hombres y ya consumido, que por eso se llama pasado". Esto proporciona la existencia humana el extraño carácter de que no empieza, sin más, cuando en efecto empieza sino que viene de antes" (5).

La obra como "vestigio" de eso que viene de antes y que lo realizado en una intervención, es el presente que abre nuestra memoria y nos conecta al pasado, eso implica que nos sitúa en el tiempo, haciéndonos ver y tomar conciencia no solo de lo que nos ha forjado sino también que nosotros mismos y nuestras obras, somos proyecto de otra cosa o mundo que se dará en el futuro.

Así quedamos localizados en una especie de "entretiempo" en el que se integra al hombre como ser histórico y ser pretensión de algo que no existe, que somos puente entre el pasado y el futuro.

En una obra reciclada como la ex-Estación Mapocho, nos encontramos con esta realidad tensionada. Diferentes relaciones, elementos y formas, las de la obra original y las de la intervención, nos hacen presente que en su esencia, esta obra posee un pasado que aún persiste y es soporte de una nueva vida.

A su vez lo nuevo nos representa cómo hemos cambiado respecto a ese fondo que posee historia, presentándonos cómo es nuestra forma de aceptar y de vivir lo pasado en el presente.



11. en las naves laterales se ha construido recorridos verticales que en los descansos van quedando volcados al espacio central a través de pequeñas figuras que lo dejan en profundidad, creo que es un modo de experimentar esta centralidad que involucra una acción de



(5) Moreau, Jorge. op.cit. p.4,

CONCLUSION

Creo que en acciones como la intervención de obras significativas se muestra un nuevo enfoque del bienestar humano, que no deslumbra por el puro invento, la técnica y la moda, sino que también percibe desentrañar de aquella vida cotidiana que tanto hoy apreciamos, sus rasgos lúcidos e históricos, que en el fondo resguardan los sedimentos de la vida de todos los hombres, con sus ritos, sus sueños e ilusiones, sus ideales y aprendizajes, sus logros y sus fracasos, y de cómo ellos se insertan en lo moderno y continúan preparando el futuro.

El pasado no puede evitar el futuro, el avance, porque sino esa ciudad o vida se fosiliza.

El presente no puede negar el pasado, la historia, porque sino esa ciudad o vida se desarraiga.

El reciclaje en arquitectura importa (o debiera importar) que el hombre "esté bien" cuando tiene vínculos con sus historias más próximas (su familia, su barrio, su ciudad) y cuando vive y se proyecta acorde a un presente dinámico, que acoge este devenir entre pasado y futuro. En definitiva, cuando puede evocar, y su ser histórico tiene lugar, y el es facultado por la arquitectura, porque ésta evoca con verdades concretas y a la vez deja vivir normalmente el hoy y proyectarse.

¿Y cómo la arquitectura faculta ese ser histórico?

Ello lo logra a través de aquellas formas concretas (espacios, recintos, calles, plazas, lugares en general, y la relación de estos; objetos, materialidad) que permiten al hombre darse cuenta habitando de lo que le ha precedido, de que ha existido mucha vida antes que él, y que sin ella no sería lo que ha llegado a ser.

A mi entender y en lo relativo a mi tema es la valorización del carácter del espacio arquitectónico lo que nos contribuye a dar lugar a este ser histórico, porque se mueve en el campo de los significados que se le han conferido en su origen y tienen mayor estabilidad que la función que tienen mayor tendencia a volverse obsoletas.

La atmósfera de un lugar no se vuelve obsoleta por el paso de las transformaciones de su contexto mientras logre expresar una forma de vivir.

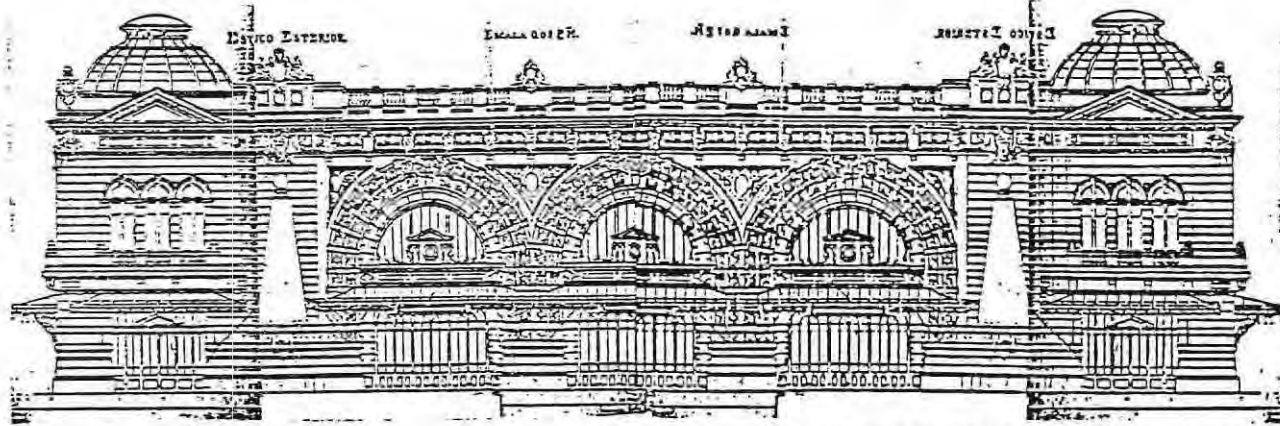
Solo necesitamos sensibilidad y enterarnos un poco más de todo para saber que los significados están ahí.

ANEXO

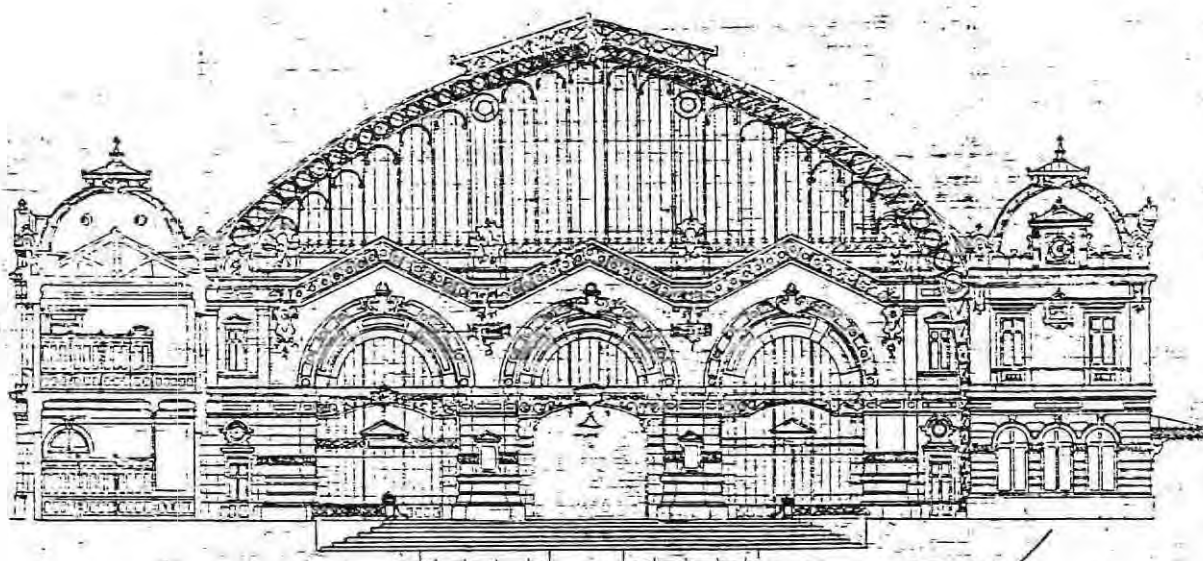
PLANTAS, CORTES Y ELEVACIONES

- **ESTACION FERROVIARIA**
«ESTACION MAPOCHO»
EMILIO JECQUIER 1912

- CENTRO CULTURAL
«**ESTACION MAPOCHO**»
MONSERRAT PALMER 1991
TEODORO FERNANDEZ
RODRIGO PEREZ DE ARCE
RAMON LOPEZ

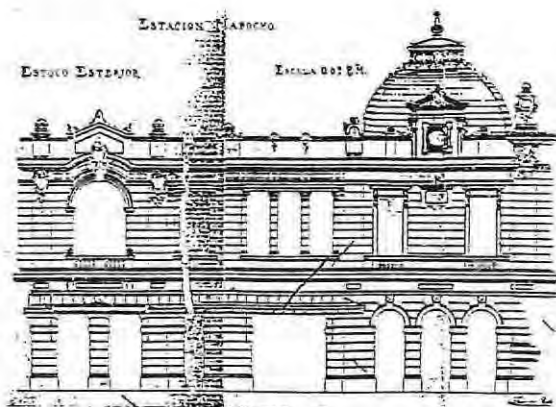


FACHADA PRINCIPAL ORIENTE EN ELLA FALTAN LOS RELIEVES QUE ENMARCAN LOS TRES ACCESOS CENTRALES. FACHADA ORIGINAL 1912

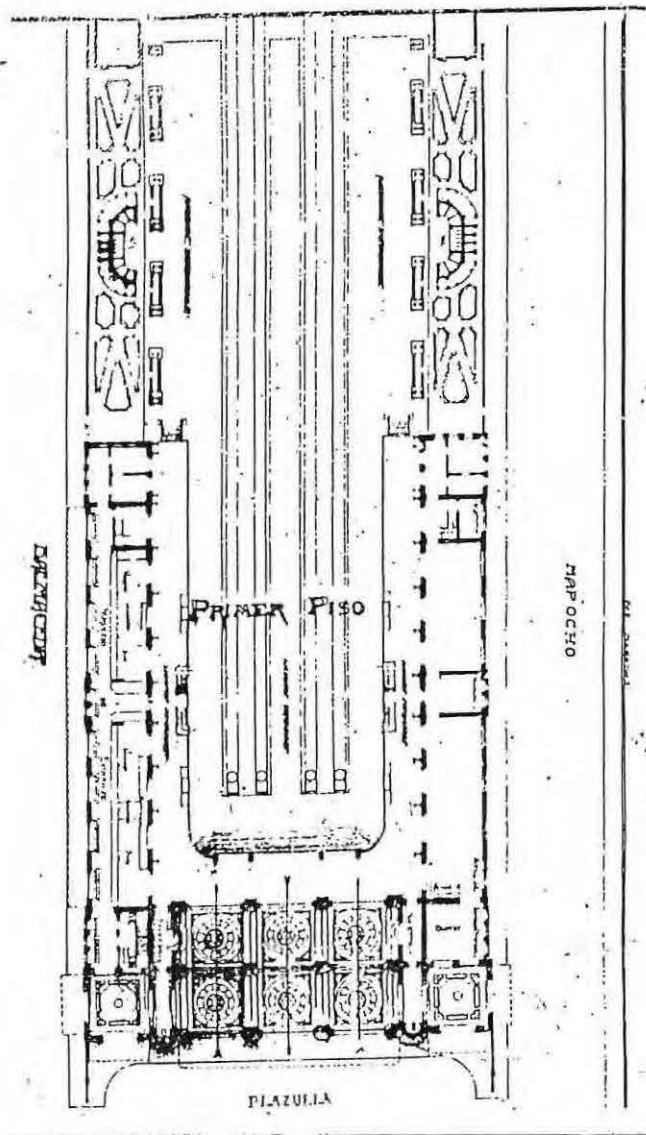


FACHADA INTERIOR EN NAVE CENTRAL. ORIGINAL 1912

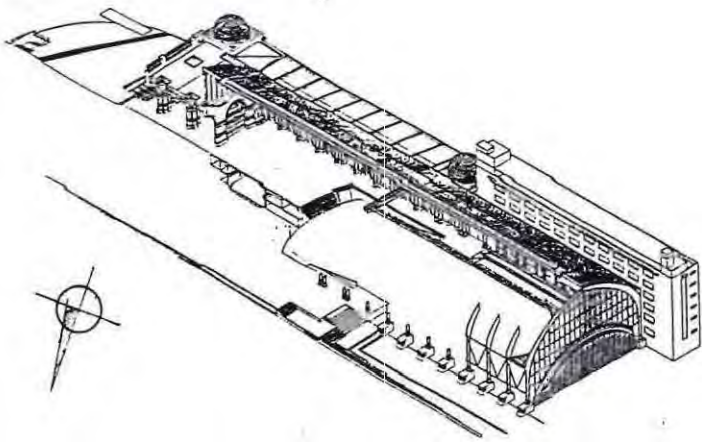
**"ESTACION MAPOCHO"
TERMINAL FERROVIARIO**



PARTE FACHADA EDIFICIO LATERAL. ORIGINAL 1912



Planta de Arquitectura Primer Piso
Plano Original 1912.

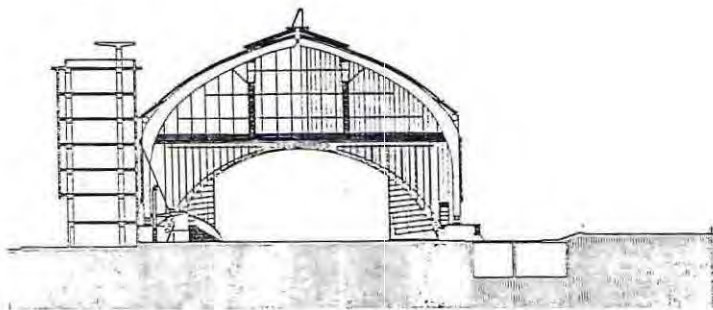


ISOMETRIA PROYECTO CENTRO CULTURAL

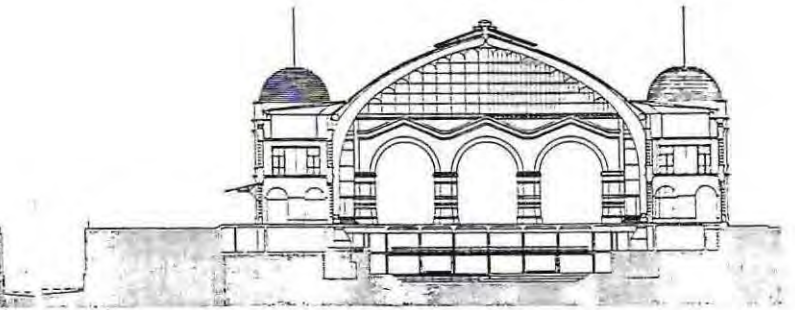


ELEVACION FACHADA PRINCIPAL

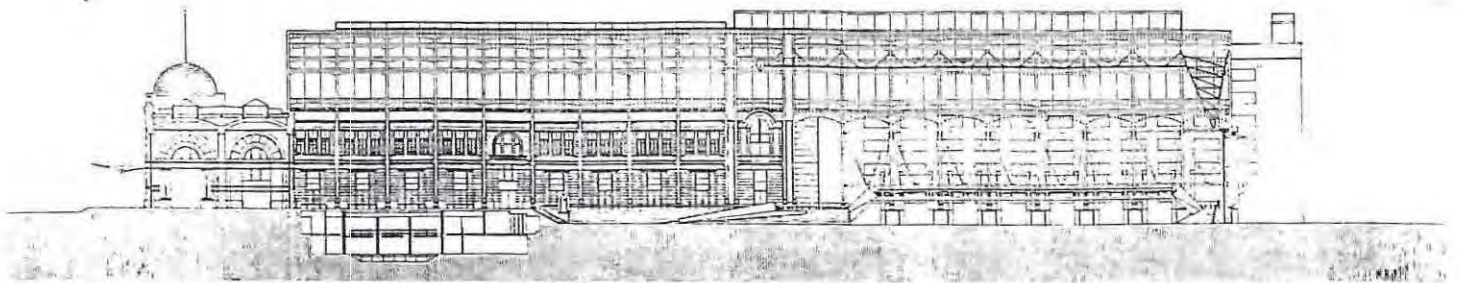
CENTRO CULTURAL ESTACION MAPOCHO



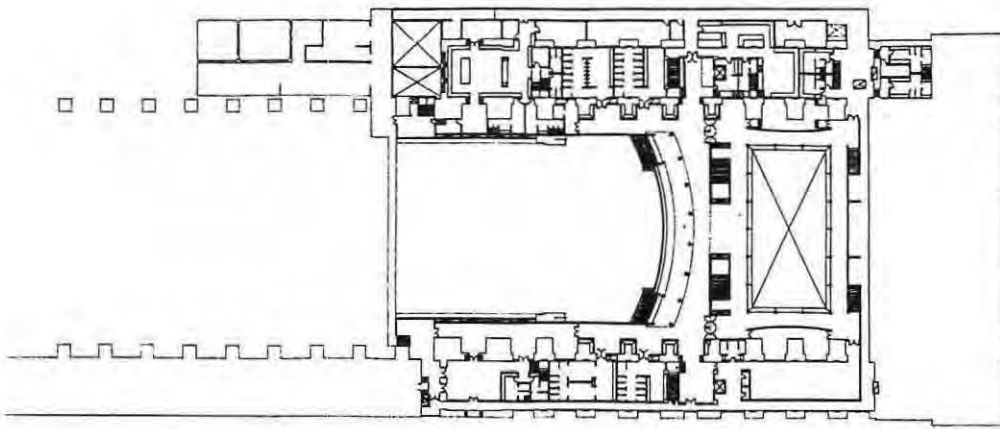
CORTE HACIA CIERRO PONIENTE aa



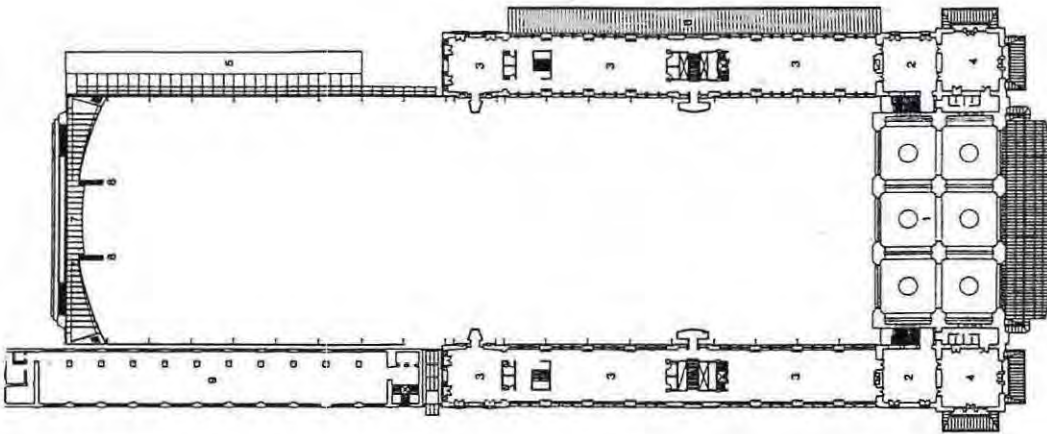
CORTE HACIA ACCESO PRINCIPAL bb



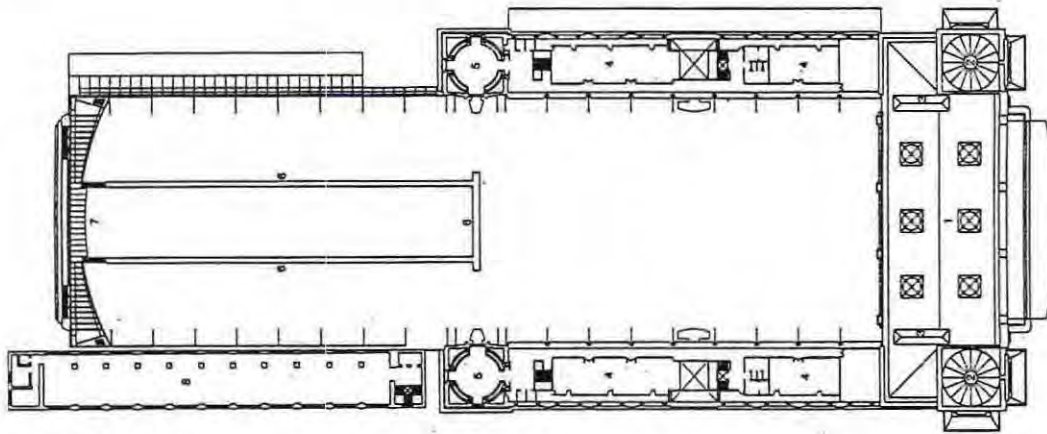
CORTE LONGITUDINAL



2



4



5

2. NIVEL ZOCALO.

3. Primer Piso; 1/Hall acceso y boleterías; 2/Gran nave plaza alta; 3/Gran nave plaza baja; 4/Edificio de la juventud; 5/Andenes laterales; 6/Paseo balcón; 7/Cierro norte; 8/Cierro poniente; 9/Patio norte; 10/Paseo norte; 11/Parque; 12/Cajas de escaleras; 13/Restaurante; 14/Cafetería; 15/Tienda. (pág. 86)

4. Segundo Piso; 1/Salón VIP; 2/Antesalas; 3/Salas multiuso; 4/Salas cabezal; 5/Markesina cierro norte; 6/Markesina paseo norte; 7/Markesina cierro poniente; 8/ Acceso pasarelas técnicas; 9/Edificio de la juventud

5. Tercer Piso; 1/Techo hall; 2/Cúpulas; 3/Claraboya escaleras; 4/Oficinas administración centro; 5/Salas cúpula; 6/Pasarelas técnicas; 7/Pasillo técnico; 8/Edificio de la juventud.

ver. pág. 86.

PLANTA DE ARQUITECTURA, PRIMER PISO
PROYECTO DE INTERVENCIÓN 1991.

B I B L I O G R A F I A

DE GRACIA, Francisca Ed. NEREA 1992
CONSTRUIR EN LO CONSTRUIDO

LYNCH, Kevin Ed. Infinito 1960
LA IMAGEN DE LA CIUDAD

MARZIANO, Sandro
HISTORIA Y TEORIA CRITICA DE LA RESTAURACION
DESDE EL (S. VIII A.C.) HASTA LA PRIMERA MITAD DEL
(S. XX D.C.)

NORBERG-SCHULZ, Christian
ED. BLUME 1975
EXISTENCIA, ESPACIO Y ARQUITECTURA

NORBERG-SCHULZ, Christian
ARQUITECTURA OCCIDENTAL
LA ARQUITECTURA COMO HISTORIA DE FORMAS SIGNI-
FICATIVAS G.G. BARCELONA, 1983.

NORBERG-SCHULZ, Christian
"HACIA UNA ARQUITECTURA AUTENTICA"
apunte URBANISMO extraído del libro "LA PRSENZA DEL
PASSATO". 1a. Exposición Internacional de Arquitectu-
ra. Venecia - Italia 1987.

ROSSI, Aldo
ED. Gustavo Gili, Barcelona 1981
LA ARQUITECTURA DE LA CIUDAD.

WAISMAN, Marina
EL INTERIOR DE LA HISTORIA: HISTORIOGRAFIA ARQUITEC-
TONICA PARA EL USO DE LATINOAMERICANOS,
Escala, Bogotá, 1990.

MAC-NEEF, Manfred
PATOLOGIAS COLECTIVAS
Art. Rev. C.A. 44 ilus. 27 - 30

Apuntes teoría 1 y 2
MOREAU, Jorge

MEDITACIONES ARQUITECTONICAS

LA CONSTRUCCION DE LA ARQUITECTURA

TEORIA Y ARQUITECTURA

MEDITACIONES ARQUITECTONICAS

IDEA DE LA TEORIA

LA PERCEPCION

VIVENCIA DEL ESPACIO O EL ESPACIO EXPERIENCIAL

TOLEDO, Ana María
LA PRACTICA DE RECICLAR EN ARQUITECTURA
Seminario Univ. de Valparaíso, 1995.

BENEVOLO, Leonardo
INTRODUCCION A LA ARQUITECTURA
H. Blume - Madrid, 1976.

BRIDGES, J.K. Ed. Salvat Pamplona 1974
HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES
TRANSPORTES TERRESTRES

BUGUEÑO, Jorge
Práctica Profesional
"PROYECTO DE RESTAURACION DEL MUSEO DE LA UNI-
VERSIDAD DE CHILE (Bellas Artes)
Universidad de Chile, 1979.

CALDERON, Alfonso Ed. Andrés Bello Stgo. 1984
MEMORIAL DEL VIEJO SANTIAGO

CHOISI, Auguste
HISTORIA DE LA ARQUITECTURA
Ed. VICTOR LEROU, B. AIRES, 1951.

CICHY, BODO.
LAS GRANDES EPOCAS DE LA ARQUITECTURA
Ed. GRIJALBO, BARCELONA, 1967

GROSS, Patricio / VIAL, Gonzalo / de RAMON
Ed. U. Católica Chile Stgo. 1984.

GUTIERREZ, Ramón
ARQUITECTURA Y URBANISMO
EN IBEROAMERICA, 1983

LABORDE, Miguel
Ed. Contrapunto Ltda. Stgo. 1994
SANTIAGO: LUGARES CON HISTORIA

PALMER, Monserrat
Public U. de Chile Julio 1970
50 AÑOS DE ARQUITECTURA METALICA 1863-1913

DOSSIER CENTRO CULTURAL "ESTACION MAPOCHO" 1995

INFORMACIONES EN F.F.C.C. DEL ESTADO, 1995

DOSSIER EXPOSICION 1889 - 1989
"LA INFLUENCIA DE LA OBRA DE EIFFEL EN CHILE"
23 Agosto - 6 Septiembre, 1989

PUBLICACION REVISTA C.A. Nº 55 en Feb/mar/ 1989
Eugenio JOANON CROZIER

PUBLICACION REVISTA C.A. Nº 67
CONCURSO CENTRO CULTURAL ESTACION MAPOCHO

PUBLICACION REVISTA C.A. Nº 80
Abril / Mayo / Junio / 1995
UNA NAVE COLOSAL,
CENTRO CULTURAL ESTACION MAPOCHO

PUBLICACION REVISTA ARQ. Nº 27 P.U.C.C.
Cristián FERNANDEZ COX
LA ESTACION MAPOCHO

ENTREVISTA CON ARQTO. MONSERRAT PALMER



Universidad de Valparaíso

Chile



00001901