

Patrimonio industrial ferroviario en desuso en la quinta región.
[Puesta en valor de nuestras estaciones de ferrocarril](#)

*“Los pueblos que olvidan sus tradiciones,
Pierden la conciencia de sus destinos”.
Nicolás Avellaneda.*

1.-PRESENTACION.

Desde su introducción en 1851, el ferrocarril cautivó a la sociedad chilena, su cercanía a los centros poblados, la majestuosidad de su material rodante y su gran aporte en el transporte de carga y pasajeros

conlleva a hacer de él un símbolo del progreso de fines del siglo XIX y principios del XX, además de lograr la hazaña, en pocos años, de comunicar territorios que hasta entonces eran, para muchos, inimaginables

Inmerso en el denominado: **“patrimonio arquitectónico industrial”**¹ este mundo ferroviario sufre hoy de ser sin duda, uno de los más olvidados que podamos encontrar. Parece cotidiano encontramos con los “restos” o ruinas de obras ferroviarias que en algún momento fueron relevantes para el desarrollo de nuestras ciudades ó como dirían muchos, obras de incalculable valor histórico para el lugar que las emplaza.

Estamos haciendo mención a un patrimonio caracterizado por la presencia tanto de ferro-carril como del edificio estación, y es que ambas eran parte del misterio y la seducción² que invadía a todos. Eran símbolos palpables de la era del vapor.

Las **“Estaciones ferroviarias”**³, conforman solo una parte de este extenso “Patrimonio industrial chileno”, su importancia radica tanto en su función como en su rol. Desde su incorporación en nuestras ciudades (hacen aproximadamente 154 años) pasó a ser un elemento urbano de real importancia en el desarrollo y transformación de las mismas; en un comienzo las estaciones se transformaron en el elemento urbano que simbolizaba el desarrollo y el crecimiento de una ciudad “conectada”.

Aunque hoy en día, en variados pueblos y ciudades, pasen casi inadvertidas, hubo un tiempo en que las estaciones de ferrocarril eran edificios importantes, verdaderas puertas de entrada a las ciudades.

¹ Este tema se desarrollará mas adelante, procurando clarificarlo y acotarlo en su temática y contenido.

² En su libro Tartarini, otorga características “sentimentales” a cada parte constituyente de este universo ferroviario, desde su perspectiva como usuario.

³ Según criterios definidos por F. Cardellach en su libro: “La enseñanza de la construcción en las escuelas de ingenieros...”, retomada y valorada por I. Aguilar en “Arquitectura Industrial”. 1998. Valencia. España.

Su presencia simbolizaba el contacto con lo ajeno, lo distinto y lo diverso. *“Eran lugares de encuentro en los que se recibían las últimas noticias y los productos más modernos desde los mas apartados confines, y, junto con ellos, la ilusión de la prosperidad, la civilización y el progreso”*⁴.

En épocas recientes, especialmente a partir de la segunda posguerra, la pérdida de protagonismo del tren, frente a otros medios de transporte, junto con el desinterés del público (que requiere del menor tiempo posible de traslado), sumado a la casi nula adaptación del sistema a los nuevos tiempos, **contribuyeron** –entre otras causales- **a su progresivo deterioro físico y funcional** y a la pérdida de la coherencia y calidad que desde su origen lo caracterizaron.

Debido a esto es que hoy nos encontramos con variados casos en los que dichos edificios han caído en la obsolescencia, agravando su estado de conservación y acelerando su desaparición.

Los avatares de este medio de transporte y el escaso éxito de las iniciativas de protección de su legado, han determinado que solo perdure una pequeña parte de lo que alguna vez fue la infraestructura asociada al ferrocarril, solo algunas estaciones se conservan en estos días, principalmente las que aún prestan servicios, el resto parece desaparecer sin dejar rastro, sumido en el abandono.

A partir de 1964, comienza un periodo de reconocimiento y valorización del aporte que representaba el mundo del ferrocarril. En aquel año se declaran Monumentos Nacionales, a nuestras más antiguas estaciones ferroviarias: Copiapó y Caldera. Le seguirán en esta lista otras estaciones y construcciones de indudable valor patrimonial, como lo fueron las instalaciones ferroviarias de Iquique. Sin

⁴ Tartarini, Jorge. “Arquitectura Ferroviaria”. Ediciones Del arco iris Colihue. Buenos Aires. Argentina. 2001.

embargo permanecen en el anonimato pequeñas estaciones a lo largo del país y en especial en la región de Valparaíso, que no poseyendo la cualidad constructiva o arquitectónica de las grandes estaciones, marcaron un hito como pioneras y generadoras de un fuerte intercambio comercial entre poblados.

Aún es tiempo de preservar estas construcciones, su puesta en valor contribuirá a preservar este legado, este “pequeño universo”, de modo que nuestra memoria colectiva no se conforme solamente por recuerdos de algunas personas.

Es por ello que el presente trabajo se enfoca hacia uno de los componentes esenciales de este universo ferroviario: **Las estaciones de ferrocarril**, desde un punto de vista histórico, arquitectónico y hacia su valoración como Patrimonio Industrial y por ende su necesaria conservación. Se pretende ofrecer un completo panorama regional de las estaciones (su génesis, desarrollo y declinación, y su posible transformación o “adaptación” a los tiempos actuales), que permita comprender el origen, evolución y presente de uno de los edificios más emblemáticos de finales del siglo XIX y principios del XX. Tal que contribuya a identificar las causas de los problemas que afectan a un patrimonio de singular riqueza, tanto a nivel local como continental.

Estamos en presencia de una lamentable valoración histórica, debido en parte, a la falta de sensibilización por parte de las autoridades y del transeúnte común, (como lo es el caso de Viña del Mar, donde al parecer jamás tendremos la posibilidad de revivir un pasado de mas de 80 años en los cuales se “tomaba” el tren en la superficie de dicha ciudad), lo que nos aleja cada día mas de lo que fuimos y sobre todo del proceso de transformación que estamos experimentando.

Este estudio pretende contribuir, a despertar interés por el patrimonio común, y con ello a formar conciencia y educar sobre la importancia de preservarlo.

Podemos decir que no hay una clara política de protección frente a estos edificios, no hay un estudio sobre el tema en nuestra región, no hay un juicio claro sobre lo que es patrimonial en este tipo de arquitectura industrial, por lo tanto parecen no existir alternativas para una intervención en ellos. Debemos en cierta medida, crear conciencia respecto de nuestras acciones sobre la ciudad, considerando que estamos actuando sobre obras “antiguas”, de las que gran parte de su atractivo proviene de su relación con el tiempo y el espacio.

Nuestro recorrido se inicia justamente con la aparición de los primeros ferrocarriles en Inglaterra, (por ser estos la base para la construcción y el desarrollo de las estaciones); pasando por su incorporación en nuestro continente y más puntualmente en nuestro país y en nuestra región.

Es menester aclarar que el objeto de este estudio tiene directa relación con los edificios estación de nuestra región y con su puesta en valor y con ello su posible conservación como legado histórico hacia el futuro, por lo tanto y para ofrecer un panorama más amplio del desarrollo de estas, se ha optado por pormenorizar algunas de las primeras estaciones relevantes de nuestro país, desde su incorporación (1852 app.)⁵, hasta la aparición de las mas importantes estaciones ferroviarias de la región, (principios del siglo XX.).

Los capítulos 5, 6 y 7 tratan sobre la arquitectura ferroviaria de nuestra región, circunscribiendo el universo de análisis a lo que conforma la ruta Santiago – Valparaíso (primera zona); se hace hincapié en los primeros edificios de este trazado, además se procura establecer algunas causales del abandono sufrido por varias de estas en las décadas caracterizadas por el auge y declinación del sistema.

⁵ No queda claro aún el momento de la aparición en nuestro país de la primera estación, aunque estudios históricos señalan a la estación de Copiapó como la primera, unos años después de la puesta en marcha del ferrocarril entre dicha ciudad y Caldera (inaugurada el 25 de diciembre de 1851, aunque la ceremonia oficial de entrega tuvo lugar el 1° de enero de 1852.)

En todo este análisis predomina el estudio del edificio de pasajeros, dejando solamente como antecedente el repertorio tipológico de los elementos de equipamiento que conforman este universo, como lo son las cabinas de señales, refugios, tanques de agua, puentes, túneles y viviendas de funcionarios.

Luego del análisis histórico se aborda la situación actual del patrimonio de la arquitectura ferroviaria local y la importancia que asume su valoración, frente a la disyuntiva de destruir o preservar.

Finalmente en los últimos apartados se propone alguna forma de conservación de este legado, ya sea mediante su posible declaración como Monumento (acción de conservación pura) u lo que llamaremos re-arquitecturización para edificios ferroviarios en desuso, en esta, lo que se pretende en primera instancia es, “salvar” al edificio del deterioro, pero no mediante la conservación pura, sino, mediante su “transformación”. La re-arquitecturización propone una manera de intervención en este patrimonio, es menester de este trabajo aclarar e ilustrar este tipo de intervención, en el cual se infunde nueva vida a los edificios, rescatándolos así del olvido y el deterioro definitivo, pues está comprobado a través de la historia que la permanencia hasta nuestros días de edificios relevantes está ligada a su re utilización.

TABLA DE MATERIAS (TENTATIVO)

Presentación del tema.

- CAPITULO UNO

1.1 Objetivos.

1.2 Metodología.

- CAPITULO DOS.

2.1Marco conceptual

2.1.1 precisiones sobre: restauración; conservación; re-arquitecturización.

2.2Valorizar la historia través de la obra de arquitectura
(Breve paseo histórico sobre el valor de lo existente).

2.2.1Pasado- presente.

- 2.2.2El valor de lo existente.
- 2.4 ¿Conservación pura o transformación indiscriminada?.
- 2.5Sobre la re-arquitecturización.

-CAPITULO TRES.

- 3.1Orígenes del Patrimonio Industrial.
- 3.2 Patrimonio Industrial.
- 3.2.1Arqueología Industrial.
- 3.2.2Arquitectura Industrial
- 3.2.3Definición del concepto “Arquitectura Industrial”.

-CAPITULO CUATRO.

- 4.1Aparecen las vías paralelas. (Orígenes del ferrocarril).
- 4.1.1La fuerza del vapor.
- 4.2Los caminos ingleses y su expansión mundial.
- 4.2.1La expansión ferroviaria a partir de 1850. (breve reseña).
- 4.3Los primeros ferrocarriles latinoamericanos.
- 4.4El primer ferrocarril chileno.

-CAPITULO CINCO.

- 5.1El ferrocarril de Valparaíso a Santiago.
- 5.2Nuevos pueblos se “conectan” a la red de comunicación que establece el tren.
- 5.2.1Estaciones y nuevos pueblos en la quinta región.

5.3Decadencia del sistema de transporte ferroviario en la quinta región.

5.3.1Catastro fotográfico del ayer y el hoy.

-CAPITULO SEIS.

6.1Edificios en desuso y/o en deterioro.

6.2Análisis histórico- arquitectónico de estas obras.

6.3Lo que se debiera considerar ante cualquier intervención en estos edificios.

-CAPITULO SIETE.

7.1 Rearquitecturización en ex-estaciones ferroviarias.

(una alternativa ante su desaparición)

7.2El caso de la ex estación de...

-CAPITULO OCHO.

8.1Conclusiones (una visión que respeta nuestro pasado sin perjuicio de nuestro futuro).

8.2Bibliografía.

8.3Anexos.

CAPITULO UNO

Objetivos y metodología.

OBJETIVOS

General.

Generar las bases para una defensa y discusión actual respecto de:

- a) Nuestro patrimonio arquitectónico Industrial, en especial sobre las estaciones ferroviarias de la región, el por qué se les debe preservar.
- b) La re-arquitecturización como alternativa a la demolición, sobre todo porque recientes estudios revelan que más de un 70% de los encargos actuales de los arquitectos de Estados Unidos está relacionado con la este tema.⁶

Particular.

- Determinar el grado de relación formal - arquitectónico que poseen los edificios estación del **primer tramo construido** en la región, (Valparaíso - Quillota). Y detectar las variantes en cada caso y o tipologías de construcción si las hubiere.
- Establecer y determinar en primera instancia una documentación respecto a cada edificio estación en la región, determinando el estado de conservación actual de dichas obras.
- Establecer y determinar el o los valores que le puedan conferir la calidad de patrimonial y por lo tanto que es lo que no se debe tocar en cualquier intervención que se haga sobre ellos.
- Determinar parámetros para una intervención o re-arquitecturización en un caso a determinar.

METODOLOGIA.

⁶ Según capítulo 4 “El futuro”

La metodología de investigación se abordará de la siguiente manera:

- 1) Marco teórico conceptual fijo sobre el cual se trabajarán conceptos e ideas relacionadas con la conservación y con la re-arquitecturización, a fin de establecer una base clara de discusión sobre el tema.
- 2) Se hará mención al ámbito en el que se encuentra inserta la estación de ferrocarril, se procurará definir conceptos como: “arquitectura industrial”, y “arqueología industrial” (disciplina encargada del estudio del patrimonio industrial).
- 3) Luego se abordará de lleno el tema del ferrocarril, para lo cual se hará un recorrido iniciado con el surgimiento de las primeras estaciones de Europa, además del seguimiento histórico del ferrocarril, desde su aparición en Inglaterra hasta principios del siglo XX en nuestro país.
- 4) En este punto el tema se centrará en la red vial que se establece en la quinta región, específicamente en lo que se refiere al trazado de la línea “Valparaíso- Santiago”.
- 5) Se elaborará una ficha con cada edificio estación de la región, destacando por contraste fotográfico (principalmente) el estado actual.
- 6) Se pretende investigar o valorar en casos puntuales (no en todo el universo de la quinta región) lo que es patrimonial de lo que no lo es, posibilitando posibles futuras intervenciones.
- 7) Conforme a lo anterior se estudiará uno o dos casos específicos de re-arquitecturización en edificios estación, con el objeto de presentar una alternativa en el supuesto que se requiera intervenir algunas de estas obras en nuestra región.

CAPITULO DOS

Conservación del patrimonio arquitectónico.

1.1 Introducción al sistema conceptual básico.

Resulta aconsejable definir, antes de iniciar cualquier discurso, el significado de los términos que han de aparecer en el transcurso del presente. La base para su elaboración es un texto elaborado por Antonio Sahady con la colaboración de Ramón Méndez,⁷ para la Revista del Colegio de Arquitectos de nuestro país (C.A. N° 37):

En este glosario se hace referencia a la etimología de cada palabra y a las precisiones que sobre las mismas han dado Documentos Internacionales, reconocidos investigadores y especialistas.

⁷ Antonio Sahady, arquitecto U de Ch. 1971, Director del Instituto de Restauración Arquitectónica, facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile; Ramón Méndez , arquitecto, profesor de la Universidad de Chile, Pontificia Universidad católica de Chile, estudio de post grado en Francia, miembro del consejo de monumentos Nacionales.

1.1.1 **Conservación**

Es aquel tipo de operación o conjunto de operaciones que trata de evitar deterioros, procurando que no se pierdan ni se alteren las condiciones originales de la obra. Este término se aplica con más propiedad a la museografía y a los bienes muebles, se considera sinónimo de MANTENIMIENTO en el campo de la arquitectura. Por eso es justo agregar entre sus propósitos la voluntad de asegurar la continuidad de las buenas condiciones de habitabilidad de un edificio.

Otro **sinónimo** de conservación es el término **PRESERVACION**, entendida como aquella operación que pretende garantizar la sobrevivencia del bien, frente a las inclemencias del medio ambiente, del tiempo, o de la propia acción del hombre.

1.1.2-**Puesta en valor**

“Acción de habilitar un objeto o lugar patrimonial para su apreciación por el público general. Contempla acciones de interpretación y conservación.

1.1.3-**Restauración**

Etimológicamente la palabra “restaurar” proviene de dos raíces latinas, a saber: a/ el prefijo “re”, utilizado para expresar que algo vuelve a ser, vuelve a estar o se vuelve a hacer. Como “resurgir”, “rehacer” o “reponer”, y b/ el verbo STAUARE que significa fortalecer o erguirse. Aplicado como sustantivo se refiere a una empalizada o cerca con la que se protege un recinto. En realidad el término restaurar es un neologismo, por la última razón no se conoce en la lengua latina clásica.

Por otra parte en la teoría de la restauración de Cesare Brandi, que reúne veinte años de estudio acerca del tema en cuestión dice que:

“La restauración constituye el momento metodológico del reconocimiento de la obra de arte, en su consistencia física y en su doble polaridad estética e histórica, en orden de su transmisión al futuro”⁸

La anterior definición está referida al patrimonio monumental visto, ante todo, como una obra de arte. Para nuestra realidad y particular modo de enfrentar la historia y a los testimonios del hombre en el tiempo quizás sea más oportuno reemplazar tal valoración del objeto por la de obra de arquitectura, bien arquitectónico, ya que de tal modo se supera la excluyente idea de la restauración dirigida a los monumentos.

Hasta hoy, una de las proposiciones de clasificación (para la restauración) aceptada con menos reparos es la que establece Carlo Perogalli, en su obra “La progettazioni del restauro monumentale”, editado en Milán en 1955 y que se considera una obra clave en la contemporánea teoría de la restauración. Es oportuno consignar, para ser justos, que Perogalli no hace mas que agregar dos formas de intervención a las cinco que había propuesto anteriormente Giovannoni, a saber:

1/Consolidación.

2/ Liberación.

3/reintegración.

4/Reconstrucción.

5/ Innovación.

y las que agrega Perogalli son:

6/ Transporte y reproducción de monumentos, y

7/ restauración de restauraciones.

⁸ Brandi, Cesare. “Teoría de la Restauración. P15

1.1.3.1 **Consolidación.**

Esta forma de intervención *busca dar de nuevo al monumento la resistencia, durabilidad, reducidas en mayor o menor grado por daños y disgregaciones*, es la que mejor se identifica con la llamada “Restauración científica” que Giovannoni propugnó a principios de siglo, basándose en la idea de Boito. La carta de Atenas en 1931, afirma que la consolidación debe prevalecer sobre cualquier otro tipo de restauración, en el mismo sentido la carta italiana de restauro, atribuye a la consolidación la máxima importancia.

1.1.3.2 **Liberación.**

Esta operación en el campo de la restauración arquitectónica significa: *retirar del monumento aquellos adosamientos o agregados posteriores a su construcción original*, que lo deforman, que lo menoscaban, o que en último término impiden su completa visión.

En la especialidad de la restauración arqueológica, el concepto de liberación, se extiende también a la faena de excavación. Por cierto, solo una exhaustiva excavación a la vez de una depurada técnica en su ejecución garantizan una restauración adecuada. También a este aspecto hace referencia la carta de Venecia que en su artículo 11 dice:

“ Las aportaciones validas de todas la épocas en la edificación de un monumento deben respetarse, ya que la unidad de estilo no es un fin por alcanzar en el curso de una restauración. Cuando un edificio posea varias etapas de construcción superpuestas, la liberación de una de estas partes subyacentes no se

justifica mas que excepcionalmente, y a condición de que los elementos eliminados no presenten mas que poco interés, que la composición traída a la luz, constituya un testimonio de alto valor histórico, arqueológico o estético y que su estado de conservación sea considerado suficiente.”

1.1.3.3 **Reintegración.**

Es aquel tipo de intervención que se realiza para restituir al monumento los elementos que ha perdido. El ejemplo mas claro, sin duda, es la **anastilosis**, que consiste en la recolocación en su sitio de las partes desplazadas o caídas de un monumento. Por supuesto, que la posibilidad de llevar a cabo una anastilosis está condicionada al hecho de encontrar partes originales y saber exactamente su posición relativa. Aún así, no es fácil que se dé la anastilosis pura: es frecuente la necesidad de completar piezas destruidas ó, simplemente, remplazarlas. Los elementos de reintegración, (piezas nuevas incorporadas), no desvirtúan la naturaleza de la restauración si presentan una parte pequeña de la intervención, y si, además, se tiene la certeza que corresponden en forma, dimensión, y ubicación de las faltantes.

En un sentido estricto, la anastilosis puede llegar a concretarse solo en edificios construidos con sillares o con piedras labradas, o bien cortada y colocada en forma regular. Es la manera ideal de restauración de edificios arqueológicos de la antigüedad clásica. Pero en edificios construidos con otros sistemas, (sin ir muy lejos, aquellos de mampostería de piedras irregulares), es imposible esta operación con el rigor que debe caracterizarla; como señala el teórico Piero Sampolesi, “es necesario recurrir al método de la reconstrucción, siendo la diferencia con la anastilosis, en que el primero implica el empleo de materiales nuevos y aún de técnicas nuevas”.

1.1.3.4 **Reconstrucción.**

Corresponde a la reproducción de un monumento destruido, efectuando en el mismo lugar, en la forma original, y con material nuevo, pero procurando que sea igual al antiguo. Se incluye también en esta clasificación aquellos edificios parcialmente derruidos, en los cuales se emplean principalmente materiales nuevos para completarlo.

La reconstrucción es un tipo de actuación que hoy censuran arquitectos y arqueólogos, restauradores e historiadores del arte. Alfredo Barbacci, historiador de arte, señala: “en el pasado... se tendía a completar los edificios mutilados, aunque faltaran los datos para la exacta reproducción de las formas originales. Los restauradores, si es que tenían preocupaciones de orden arqueológico, casi siempre las supeditaban a caprichos artísticos, justificándolos por las prácticas tradicionales, así como el afán de satisfacer al gran público, presentándoles los monumentos reintegrados en todas sus partes.”

La Reconstrucción, algunas veces, lejos de salvaguardar el valor histórico, lo destruye. Brandi dice: “es manifiesto que una obra de arte tiene una vida en el tiempo. Por esta razón, que es la misma por la cual no se debe falsificar, no se le puede llevar otra vez a su punto de partida como si el tiempo fuera reversible”.

Dentro de esta categoría están, en alguna medida, las intervenciones hechas en los fuertes españoles de nuestro sur.

1.1.3.5. **Re arquitecturización./ innovación.**

Es el tipo de intervención que se realiza en un edificio para adaptarlo a una nueva función. Se le identifica también con nombres como RECICLAJE, REUTILIZACIÓN, RECONVERSIÓN, etc. Tiene por

objeto dar nuevas condiciones de habitabilidad a un edificio. Los espacios se adaptan a una nueva función, ya sea porque las condiciones de habitabilidad se han deteriorado, porque es anacrónico, o porque al desaparecer la función primitiva se hace necesario asignar una nueva al edificio.

La extensión creciente de la noción de patrimonio arquitectónico, un cambio en la percepción urbana, así como algunas consideraciones de orden económico, incitan desde hace algunos años, a la conservación con el objeto de hacer innovación. El sentido de la lógica indica que se conserve- y se utilice -, edificios bien contruidos, aunque ellos no sean de una extraordinaria calidad arquitectónica.

1.1.3.6. *Transporte*

Es la operación que consiste en cambiar de sitio un monumento, ya sea unos cuantos metros o varios kilómetros.

Naturalmente, uno de los tipos de actuación que ofrece mas dificultades en su procedimiento, por cuanto antes del transporte mismo, requiere que se desmonten y clasifiquen las piezas que conforman el conjunto.

1.1.3.7. *Reproducción.*

Más que la intervención en un monumento existente, se trata de ejecutar una copia de ese monumento, ya sea a escala natural o a otra escala, utilizando materiales nuevos, pero con una localización distinta a la original.

**1.2. Valorizar la historia
a través de la obra de arquitectura**

Breve paseo histórico sobre el valor de lo existente.

1.2.1. *pasado/ presente*

Desde la Roma imperial hasta fines del siglo XVII restauración e historia, significaban prácticamente lo mismo: “una obra es transformada, instaurándose otra encima”, básicamente se reemplaza una obra por otra en el mismo lugar de características similares, ejemplo de esto lo constituye el Panteón de Roma, censado como obra del siglo I A.C, (porque así aparece en la lapida), sin embargo el Panteón fue reconstruido tres veces, por lo tanto la versión de Adriano (que es la que permanece) es en definitiva la última construcción en ese lugar. Los romanos lo derribaron y lo reconstruyeron tres veces en el mismo lugar y con la misma función.⁹

Es durante el siglo XVIII cuando comienzan los cambios de enormes dimensiones. La conservación de objetos antiguos, (hasta ese tiempo entretención privada), se convierte en un problema público.

Prueba de ello es que a partir de esta época las excavaciones se realizan con fines distintos a los de las excavaciones de los siglos anteriores, estas tienen un interés científico, con el fin de conocer e investigar el pasado.

En 1739 se abre al público las colecciones de arte del Vaticano. Aparece la figura de Giovanni Winkelman¹⁰, quien por primera vez se dedica a estudiar las obras de los antiguos por lo que ella es realmente, y no por como pueden ser utilizadas:

“Las primeras recopilaciones intentaban distinguir el estilo de los griegos del estilo de los egipcios. Estudiando estos estilos descubrí que había distintos periodos en cada época”.¹¹

⁹ Gaetano Miarelli-Mariani “Historia de los criterios de intervención en el Patrimonio Arquitectónico”.

¹⁰ Giovanni Winkelman

En la arquitectura, las formas del pasado ya no son tomadas como formas ideales del presente, sino como fruto del pasado, con valores definidos y conclusos, esto involucra una valoración y respeto por ciertos edificios, que son testimonio de los hechos pasados.

“Pasado y presente hasta entonces unidos por la espontánea continuidad de la tradición se convierten en dos mundos distintos”¹².

1.2.2 *El valor de lo existente.*

“A lo largo de la historia, la arquitectura se separa con frecuencia de la realización personal y unitaria para configurarse como secuencia de elaboraciones, diversas y sucesivas. La valoración de lo preexistente ofrecerá aspectos e intensidad variadas en los diversos contextos culturales y temporales, pero también dependerá de la propia sensibilidad del profesional que se enfrenta a ello”.¹³

En el pasado cuando se trataba de añadir, ampliar, reformar un edificio histórico se hacía según el gusto de los tiempos, mas, es necesario mencionar que cuando se sabía de antemano el valor propio de una obra, se actuaba de manera distinta: se pretendía que lo nuevo se fundiera con lo viejo.

¹¹ Gaetano Miarelli-Mariani “Historia de los criterios de intervención en el Patrimonio Arquitectónico”.

¹² Gaetano Miarelli-Mariani “Historia de los criterios de intervención en el Patrimonio Arquitectónico”.

¹³

Hacia la segunda mitad de este siglo nace el concepto de restauración:

“Complejo de operaciones destinado a no actualizar el monumento, a enriquecer el monumento, sino a conservarlo como testimonio del pasado”.¹⁴

Fue hacia mediados del siglo XIX, donde aparecen los primeros escritos y tendencias con respecto a una postura hacia lo existente, **“la obra restaurada debe constituir un testimonio del pasado”**, parece ser el punto de común acuerdo entre dos posiciones antagónicas de la época: por una parte el arquitecto Eugène Viollet-le-duc¹⁵ planteaba su teoría de suprimir los añadidos posteriores a fin de llevar el monumento a su unidad original, y frente a los faltantes, reconstruir el monumento, como habría debido ser devolviéndole su apariencia original, tal como pudo haber sido en el máximo esplendor, **(restauración estilística basada en la búsqueda del original)**, por otra parte Jhon Ruskin ¹⁶ propugnaba la **“mínima**

¹⁴ IBID

¹⁵ (1814-1879), Arquitecto francés, historiador y crítico, aportó su profundo conocimiento de la historia de las formas arquitectónicas y de los sistemas constructivos de la arquitectura medieval. Su primera obra- quizá el ejemplo mas conocido -, fue la restauración del templo románico de Vézelay, cuyo estado inicial se puede apreciar en numerosos dibujos del propio autor. En 1840. Violet- le Duc, despliega una actividad sorprendente como restaurador; después de sus trabajos en Vezelay, intervino en las restauraciones de un gran numero de edificios en Francia. Sus teorías sobre la restauración quedaron expresadas en numerosos trabajos y explícitamente consignadas en su “ Diccionario razonado de la arquitectura francesa del siglo XI al XVI”, publicado en forma de fascículos entre 1854 y 1868.

¹⁶ (1819-1900), inglés, escritor y crítico de arte, aunque fue poeta, su obra mas importante la escribió en prosa “Las siete lamparas de la arquitectura”, publicada en 1849, en uno de sus capítulos “ la lampara del recuerdo” hace una disertación acerca de la restauración arquitectónica predicando la necesidad de conservar los

intervención” en los edificios, la obra merece ser conservada en toda la riqueza de sus estratificaciones y signos del tiempo transcurrido., interviniendo hasta el estricto límite en que se evitara la pérdida definitiva del edificio, entendiéndolo como un documento del pasado:

“...Su gloria- refiriéndose a los edificios- toda está en su edad, en su testimonio de durabilidad ante los hombres, en su contraste tranquilo con el carácter transitorio de las cosas” 17

Casi a finales de siglo el italiano Camilo Boito¹⁸ dio forma a un nuevo planteamiento, a través de reconocer en el monumento arquitectónico un valor artístico y un valor histórico. Ya en 1883 Boito señalaba en el III congreso de arquitectos e ingenieros en Roma lo siguiente:

“Considerando que los monumentos arquitectónicos del pasado no solo valen para el estudio de la arquitectura, sino, sirven como documentos esenciales para aclarar e ilustrar en todas sus

edificios, “cuidad un antiguo edificio con ansiosa solicitud... ligadlo con hierro donde se afloje, sostenedlo con maderos donde se incline... es preferible una muleta a la pérdida de un miembro.”

¹⁷ John Ruskin. Las siete lamparas de la arquitectura, p222.

¹⁸(1836-1914) italiano, arquitecto maestro de gran influencia en su medio cultural, es considerado, por muchos autores, como el más importante teórico de la restauración arquitectónica moderna, sus principales aportaciones las condense en una teoría de ocho puntos, que expuso en el tercer congreso de ingenieros y arquitectos, celebrado en Roma, en 1883, esta declaración de Boito se considera como una primera:” Carta de restauro”. Intenta conciliar las corrientes de Ruskin y Viollete-le-Duc, y si bien no realiza obras todos sus escritos apuntan a la definición de su teoría antes resumida.

partes la historia de varios tiempos y pueblos, es preciso respetarlos con escrúpulo, tal como documentos en que cualquier modificación, aunque leve, que pueda parecer obra original, hace caer en el engaño y conduce a deducciones equivocadas"¹⁹

Boito establece tres categorías de intervención para sus monumentos: *La restauración arqueológica* en la que se impone la mínima intervención de consolidación y reconocimiento de lo restaurado; *La restauración pictórica* para los edificios medievales conservando su carácter pintoresco y romántico; *La restauración arquitectónica de edificios clásicos restableciendo su función de uso y la unidad compositiva*. El valor de Boito radica en constituirse, (con el desarrollo de su problemática), en la base de las teorías actuales, con su teoría resumida en:

DIFERENCIACION Y NOTORIEDAD

“ La Restauración no debe pasar desapercibida, las partes restauradas deben aparecer diferenciadas de las originales”.²⁰

Las diversas posiciones se suceden, desencadenando actuaciones que con frecuencia llevan a hacer y deshacer. El problema antes tan erudito, tan filosófico, con la llegada de nuevas tecnologías se complica mas, pasa a ser eminentemente técnico, como señala Modesto López Otero:

“La historia de las conservaciones es la de los recursos constructivos de la época”.²¹

¹⁹ Sahady, Antonio. “Precisiones conceptuales en torno a las formas de re- arquitecturaciones”. Revista C.A n°37.

²⁰ Gaetano Miarelli-Mariani “Historia de los criterios de intervención en el Patrimonio Arquitectónico”./Doc.

²¹ IBID.

Así vemos que años antes a estas declaraciones de Boito se afirmaba en la obra “España artística y monumental, vistas, descripciones de los sitios y monumentos más notables de España”, publicada en 1842 lo siguiente:

“ Que las obras antiguas deben en buena lógica restaurarse como las hubieran restaurado en caso necesario los mismos que la hicieron, es un principio evidentísimo, cuya verdad, sin embargo, solo ahora empieza a reconocerse generalmente”

Lo que se pretendía era una unificación de estilos, casi de manera obsesiva, es una búsqueda de la imagen del edificio como debía haber sido, sin ningún respeto por su valor documental. Con esto se puso de manifiesto la tendencia restauradora de la época, mas no pasó mucho tiempo para que surgiera una corriente antagónica denominada antirrestauradores. Partidario de esta corriente fue el pintor Goya quien mucho antes, en 1802 ya había declarado su postura antirrestauradora, referida a la pintura, al afirmar: “cuanto más se toquen las pinturas con pretexto de su conservación, más se destruyen”, valorando “el tono rancio de colores que les da el tiempo que es también quien pinta.”

El problema se había centrado en la imagen, mas que en discutir si se debía o no conservar algunas obras.

“El tiempo será testigo de dos posiciones extremas: aquella que mira hacia lo existente con “respeto”, o una segunda que asume frente a él una posición de fuerza, de dominio. Entre ambas, se extiende toda una gama de posibilidades. El concepto de “respeto” y el de “espíritu del monumento” se pueden interpretar de las formas mas diversas..., unas veces en un intento de

asemejarse lo mas posible a lo existente, mientras que en la otra conducirá a evidenciar claramente la actuación”²²

Es menester aclarar que no todo edificio se convierte en fuente histórica para un pueblo, solo algunos forman parte integral del desarrollo de la ciudad, solo algunos con determinado valor a explicar se considerarán como relevantes para el desarrollo de una ciudad.

Intervención en edificios históricos.

“La ciudad permanece, pero nunca se mantiene igual”²³

La tentativa de hoy en día es tratar de mantener o conservar lo sustancial de las antiguas edificaciones antes de hacer derribos impiadosos, pues se trata, a grandes rasgos, de mantener presente

²² Reflexión histórica sobre la rehabilitación. Susana Mora

²³ Construir en lo construido, cap7, p178

en el tiempo edificios que son parte de la historia de un pueblo y que por lo tanto conforman parte de la identidad cultural y colectiva de cada asentamiento humano.

“La arquitectura, la verdadera arquitectura y no la construcción es entonces, un bien cultural que forma parte de un pueblo y como tal lo identifica y representa”.²⁴

Estamos hablando de obras, que con un cierto valor pasan a conformar parte importante del paisaje urbano y que por lo tanto se les reconoce como elementos conformadores de una identidad en común, de una memoria colectiva que les identifica.

Esta memoria conlleva además una valoración histórica de la identidad de la ciudad, la cual no debe restringir su transformación o desarrollo, ni su adecuación a los nuevos requerimientos en tiempos actuales. Por esto, cuando hablamos de conservación lo estamos haciendo en base a una transferencia hacia el futuro de obras con un determinado valor.

Un planteamiento respecto de este tipo de intervención, lo plantea Sahady, cuando se refiere al conflicto generado por las ideologías modernas con respecto a la conservación del patrimonio.

“Mientras campeaba el movimiento moderno la consigna era abolir aquello que olía a historia o, en el mejor de los casos, provocar un contraste entre la obra nueva y la preexistente, subvirtiendo el principio renacentista que propiciaba la incorporación del pasado en el presente. Sin embargo, y para ser justos, no fue la única postura que se adoptó frente a las preexistencia: así como algunos defendían una arquitectura enteramente descontextualizada para reafirmar la

²⁴ Gnemmi, Horacio. “Puntos de vista sobre la conservación del patrimonio arquitectónico y urbano”/1997. Ediciones Eudecor, Córdoba. Argentina.

*confrontación entre lo moderno y lo antiguo, había quienes preconizaban una arquitectura del todo historicista, desplegando recursos analógicos. Hubo por último, un tercer grupo, quizás el más interesante; el grupo de los mediatizadores, que intentaba una integración decidida entre la historia y la modernidad, incluyendo **la posibilidad de intervenir edificios antiguos sin proponerse actitudes radicales, convencidos de que el camino era aludir antes que reproducir***".²⁵

*"Intervenir significa actuar conscientemente en el proceso dinámico de la ciudad, debiendo añadirse que en todo caso, habría que garantizarse la mínima estabilidad necesaria para que la forma urbana en sus partes y en el todo, prolongue una identidad que ha sido conseguida lenta y trabajosamente"*²⁶

Sahady presenta a continuación un tema de discusión, derivado de la transformación constante de la ciudad y su influencia o repercusión en la memoria colectiva de los habitantes de una ciudad, se refiere así: *"Al transeúnte normal se le cambia, con periódica irreverencia, el paisaje urbano en el que se afana cotidianamente. El estupor inicial lo sustituye con una resignada aceptación, sin comprender de inmediato que, junto con intervenirle su escenario familiar se le está interviniendo, también, la propia memoria. Con dificultad recordará, en un futuro cercano, cómo era aquel entorno que durante décadas le pareció tan familiar como inmutable. Y así, paulatinamente, sus ojos se acostumbrarán a lo nuevo que, por desgracia, pocas veces es sinónimo de mejor"*.²⁷

²⁵ Antonio Sahady, revista C.A ,nº

²⁶ IBID, p179

²⁷ Sahady, Antonio. precisiones conceptuales sobre las re-arquitecturización. C.A. nº

La valoración histórica de ciertas obras en la ciudad no debe restringir su transformación o desarrollo, ni su adecuación a los nuevos requerimientos de los tiempos actuales, pues:

“Es un lujo conservar un monumento,(o un edificio de valor relevante), sin pensar en utilizarlo, en darle un destino útil. Sería propio de un coleccionista y explicable sólo en casos muy excepcionales”.²⁸

A lo largo de la historia y en variados casos, hemos sido testigos, **“que la permanencia hasta nuestros días de edificios relevantes está ligada a su re utilización”**, entendiendo que la permanencia en el tiempo de una obra con determinado valor significa convivir con nuestro pasado, por un transcurso largo de tiempo, en el cual la ciudad o lugar de emplazamiento vio nacer y morir a cientos de personas que la hicieron crecer, (un ejemplo de esta permanencia hasta nuestros días con rehuso lo constituye el Panteón, transformado en iglesia).

De lo que se deduce que:

Existe una directa relación entre desuso y deterioro.

Como ya se ha dicho, es y sería un lujo conservar una obra con el único afán de que permanezca intacta para el futuro, sería digno de un coleccionista, la obra de arquitectura además es un arte útil, debe servir, prestar un servicio, nuestra realidad, sumado a intereses inmobiliarios cada vez mayores, nos dice

²⁸ IBID

que no podemos darnos ese gusto, no nos podemos convertir en una ciudad museo, como le pasa actualmente a casi toda Roma, debemos actuar decididamente sobre ella respetando nuestro pasado y considerando los nuevos requerimientos que poseemos.

“La ciudad es un patrimonio del pasado a transferir hacia el futuro y, si es posible, mejorado por el presente”²⁹

Antonio Sahady escribe lo siguiente acerca del tema: *“Si bien es verdad que los caminos posibles de elegir para rescatar un edificio del deterioro o de la obsolescencia funcional, son variados y dependerán de la particular situación de cada uno de ellos, todos llevan consigo una voluntad restauradora, porque es precisamente este concepto, la restauración – o uno mas específico aún , LA RE-ARQUITECTURIZACIÓN – es el que resume la intención que se anida en cualquier tipo de actuación que se haga sobre la materialidad de una obra arquitectónica. **Se reconoce un valor histórico en esta nueva arquitectura y se presenta como dos tiempos dialogando en un mismo edificio**”³⁰.*

Un principio básico en la restauración arquitectónica y, particularmente, en este tipo de intervención es el de la reversibilidad: el monumento no debe perder la facultad de volver a su estado

²⁹ IBID, p179

³⁰

original. El artículo 9 de la Carta de Venecia dice al respecto: “ la restauración... tiene como fin el conservar y revelar los valores estéticos e históricos del monumento y se fundamenta en el respeto hacia la substancia antigua y los documentos auténticos”.

La carta de Atenas en el artículo 13 advierte que “ los agregados no pueden ser tolerados mas que en la medidas que respeten todas las partes interesantes del edificio, el entorno tradicional, el equilibrio de su composición y de sus relaciones con el medio ambiente “.

La re arquitecturización, implica para el arquitecto una partida ya establecida, una obra concreta sobre la cual se ha de intervenir, una obra en mejor o peor estado, de mayor o menor envergadura, siempre con la premisa conservadora, ahora bien, **crear a partir de lo creado**, implica pensar en una especie de **añadido o agregado contemporáneo a una obra existente**, el añadido transforma lo hecho, y en cierta medida “adapta una obra a los nuevos tiempos y usuarios”, tal vez la disyuntiva en este caso sería del por qué no hacer una obra nueva en vez de lidiar con “edificios antiguos”, al respecto Sahady asegura:

“Se reconoce que una obra de planta nueva posee grandes ventajas, por sobre una obra existente, sin embargo un edificio preexistente agrega la ventaja de haberse ganado el respeto del entorno y, por lo mismo, señorear sin temor a discordancias”³¹.

Rejuvenecer una obra, a través de su valoración constituye una de las maneras en que podemos contribuir a la permanencia de esta a las generaciones venideras, con ello logramos salvar un trozo de historia congelada en un edificio.

³¹ Sahady, Antonio.

Hacemos arquitectura conforme a las necesidades y requerimientos actuales, por lo tanto, rejuvenecer un edificio implica inyectarle vida contemporánea, es en definitiva una adaptación a nuestro tiempo, lo que se pretende es una conservación útil, pues así el edificio no cae en el deterioro.

Esta adaptación temporal, o rejuvenecimiento conlleva en numerosos casos una **“intervención transformadora”**, (lo que denominamos re-arquitecturización) que es una manera de restaurar y conservar, en la cual básicamente se re-usa un edificio, sacándolo del obsoletismo.

El dilema es entonces el cómo insertar una intervención y resolver de paso la confrontación de tiempos, **lo nuevo frente a lo preexistente**, (referido a la imagen que percibe el transeúnte), tratar de “hacer evidente este dialogo entre las formas tradicionales y las contemporáneas”.

Por último es importante señalar que cada intervención es distinta, **no existen dos re arquitecturizaciones iguales o semejantes**, pues lo que se valora en cada obra es distinto:

“La operación de restauración comienza por un reconocimiento de los valores, del objeto cultural, con el fin de transmitir el mayor numero de ellos en el futuro. Reconocimiento para valorar y valorar para intervenir”³²

Ahora bien, es importante aclarar que no todos los edificios valorados como representantes de una época, se deben intervenir con un nuevo uso, no en todos estos se debe realizar una re --arquitecturización. Se debe excluir de este “equilibrio de tiempos” a aquellas obras que deben permanecer lo mas integras posible hacia nuevas generaciones, me refiero a monumentos históricos, obras de valor arquitectónico relevante, las que más que intervenir se restauran.

³² Jiménez, Alfonso. “Enmiendas parciales de la teoría del restauro II” artículo revista Loggia N°5. P12

CAPITULO TRES.

Patrimonio arquitectónico industrial.

3.1_Origenes del Patrimonio Industrial.

Este movimiento de Revalorización del Patrimonio Industrial nace alrededor de 1962, después de una serie de acciones destinadas a la conservación de los elementos destinados a la producción; el

objetivo de estas acciones, (entre ellas la creación en 1794 en París, de un “Dépot public de machines, modèles, outils, dessins, descriptions et livres de tous les genres d’arts et métiers”) *fue el estudio, salvaguarda y conservación de maquinas, herramientas y utensilios de producción, es decir, el estudio riguroso y científico de los bienes muebles de la industria y de la técnica.*

El patrimonio industrial es un movimiento extendido por todo el mundo y definido a través de la Arqueología Industrial como disciplina histórica. De esta forma han surgido Instituciones y asociaciones que tienen como objetivo la defensa de este patrimonio. En 1968, se crea el Museo de Ironbridge, primera entidad promotora en salvaguardar el patrimonio industrial inglés. En 1969, se creó en la antigua república federal Alemana , el Centro de archivos Históricos del Museo Alemán de la mina de bochum, también pionero en el proceso de recuperación del patrimonio industrial. En Bélgica se inicia con la rehabilitación del Grand Hornu y poco después, en 1971, se funda el Groupe de travail sur Archéologie Industrielle. En Francia, su origen lo encuentra en la creación de Ecomuseo de Le Creusot en el año 1973. En Italia se crea, en el año 1976, el Centro de documentación e investigación de Arqueología Industrial en la ciudad de Milán. En Japón se inicia en 1977, con la Fundación de la Sociedad de Arqueología Industrial en Tokyo. En Austria, al año siguiente (1978) se reforma la ley sobre protección de Monumentos y considera con valor “Cultural” los monumentos industriales, con lo que da comienzo a su preservación. En Estados Unidos la arqueología industrial se organiza a través de la creación, en 1978, del Heritage Conservation and Recreation Service. En España, el origen de la Arqueología industrial se sitúa al inicio de los años 80 y se formaliza a través de las I. Jornadas sobre la protección y revalorización del patrimonio industrial celebradas en Bilbao en 1982.

En 1978, se crea el TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), para promover la cooperación internacional en este campo.

3.2_patrimonio industrial.

3.2.1_ Arqueología Industrial.

*“La disciplina de la arqueología Industrial, es relativamente nueva, apenas tiene treinta años de existencia y debido a ello todavía quedan muchas facetas por definir, por delimitar, es una disciplina todavía en debate”.*³³

La arquitectura industrial es, sin duda, una de estas facetas a delimitar, ya que no pertenece ni a la llamada arquitectura Monumental o Religiosa, como tampoco a la arquitectura civil.

La nueva disciplina arqueología industrial nace en íntima relación con el movimiento de revalorización del Patrimonio Industrial.

*“Será el interés social o la sensibilización hacia el patrimonio industrial lo que ha sido determinante para el nacimiento de esta disciplina, su estudio, **su intención de preservar y su utilización para fines educativos y culturales.**”*³⁴

³³ Aguilar, Inmaculada/ “Arquitectura Industrial”. 1998. Edita: Museu d’Etnologia de la Diputació de Valencia. Valencia. España

³⁴ IBID.

Se cree que los inicios del término o disciplina se encuentran en un estudio que hizo el Portugués Francisco de Souza, sobre los molinos y que fue publicado en 1896.

En 1898 Miguel de Unamuno no solo utiliza el término, sino que además, pone de manifiesto un sentido romántico respecto de los Monumentos Industriales, al describir “La Casa - Torre de los Zurbarán”:

“Alguien ha dicho que, dentro de algunos años las actuales maquinas de vapor, sustituidas por otros motores, se convertirán en monumentos arqueológicos, yendo a parar a museos. Puede muy bien suponerse con igual razón, que esas altas chimeneas de las fábricas, cuyo humo se divisa desde la reliquia de la vieja torre de los Zurbarán, llegarán a ser también curiosidad arqueológica, mudos testigos de cuanto fue y ha muerto. Y como un romántico de hoy puede ir a la casa torre begoñesa a meditar en el irreversible fluir del tiempo y en la eterna mudanza de las cosas, así podrá ir mañana un futuro romántico al pie de las ruinas que de nuestros actuales hornos queden, a meditar la misma meditación siempre antigua y nueva siempre, tan vieja como el sol y como él, cada día nueva. Y lo que ese futuro romántico sienta recordando nuestros días, no será del todo diferente a lo que sentimos hoy, recordando las férreas edades de las enconadas luchas de los banderizos”³⁵

Michel Rix será el primer autor en presentar una perspectiva global de la disciplina en 1967, a partir de esta fecha se inicia la discusión sobre la disciplina, sus alcances, objetivos y su clara definición, lo

³⁵ Unamuno, Miguel. “La casa-torre de los Zurbarán”. 1898. De mi país. Obras completas./editorial Manuel García. Madrid. España.

mas destacable en este caso es el surgimiento, a raíz de esto, de los primeros centros para la conservación y preservación de nuestro pasado industrial.

La versión mas aproximada al termino a usar en este caso es la de F. Borsi, recogida como cita en numerosos libros que tratan el tema:

*“La arqueología industrial es aquella ciencia que tiende a definir como monumento (especialmente -añade- del periodo de la revolución industrial) todo edificio o instalación útil para la ilustración de los orígenes y evolución de los progresos de la industria y de los medios de comunicación”*³⁶

3.2.1_ Arquitectura Industrial.

Hasta el momento no existe una definición clara y precisa sobre el término “arquitectura Industrial”, en gran medida por lo nuevo del tema y por que existen variados puntos de vista al respecto, no parece existir consenso entre lo que abarca y lo que no, más para acercarnos al tema en especifico se dirá que todas las definiciones al respecto poseen un denominador en común, cual es:

El objeto de estudio son los restos físicos del pasado industrial.

³⁶ Op. Cit. Pp.12. se refiere al libro de Franco Borsi: Le Paysage de l'Industrie, Bruxelles, 1975.

Según Inmaculada Aguilar, en su estudio sobre el patrimonio industrial, existen tres primeras teorías sobre el cambio en la arquitectura que generó la revolución industrial, estas son:

- 1) La revolución industrial modifica las técnicas constructivas e introduce nuevos materiales como el hierro y el cristal.
- 2) La revolución industrial modifica el concepto tradicional de la ciudad: nuevos servicios, nuevas tipologías, nuevos sistemas de comunicación y nuevo concepto del valor de suelo.
- 3) La revolución industrial estimula el espíritu científico y con ello la investigación experimental, comportando como consecuencia inmediata la creación de escuelas especializadas.

“La revolución industrial cambia el concepto tradicional del tiempo y de la historia del ambiente urbano tradicional. Se impone una velocidad rápida en la comunicaciones, en los transportes, en las urbanizaciones, se multiplican el número de productos puestos en circulación y se sustituyen los materiales tradicionales por nuevos materiales. Es decir, se introducen nuevos modelos culturales y nuevos productos”.³⁷

³⁷ Aguilar, Inmaculada/ “Arquitectura Industrial”. 1998. Edita: Museu d’Etnologia de la Diputació de Valencia. Valencia. España

Aparecieron nuevos materiales, como el hierro, el acero o el hormigón armado y junto con ellos surgieron nuevos tipos de edificios, resultado de las nuevas necesidades de la sociedad industrial, aunque también se pueden observar un nuevo uso de los materiales clásicos, como el ladrillo, la cerámica, la madera etc. Entre estos posiblemente el mas utilizado es el acero, ya que se aplicó de inmediato a nuevos requerimientos: Maquinaria, Ferrocarriles, grandes construcciones, todos ellos símbolos de progreso.

“La arquitectura industrial fundaba sus bases sobre la idea de la sinceridad y la transparencia. El material debía mostrarse sincero en su estricta calidad con sus propias características, también el mecanismo debía ser transparente en sus órganos de funcionamiento (como cualquier otro mecanismo de la era mecánica) y determinar la forma sincera del objeto que a su vez siempre sería: justa y bella.”³⁸

Para continuar aproximándonos a lo que sería una definición de arquitectura industrial citaremos a M. Ibañez en su libro “Arqueología industrial en Gipuzkoa”, definición también citada por Inmaculada Aguilar en “Patrimonio Industrial”; en esta se refieren a lo que se debiera entender por “Industrial”:

“Industrial pretende señalar la temática del objeto: la evolución histórica del pasado, del trabajo, de sus connotaciones sociales, tecnológicas y artísticas, plasmadas en el paisaje, las fabricas, las maquinas, las viviendas.”

³⁸ IBID.

En la arquitectura industrial, los criterios de adecuación a un fin son mucho más específicos que en la arquitectura monumental y están claramente relacionados con otros criterios como el de la técnica, la economía, la producción, el orden, la organización del trabajo, el tiempo.

Sin embargo y para efectos de este estudio nos quedaremos en primera instancia con la definición que hace F. Cardellach³⁹ respecto de la arquitectura Industrial, para luego clarificarla con la definición que realiza Inmaculada Aguilar.

“La arquitectura monumental es una pétrea manifestación de las bellas artes, al paso que la industrial es la viva y actual expresión del Comercio, manifestada en hierro y demás materiales fabricados. Realmente, esta compleja arquitectura, presentida ya por Gautier, en 1850, al decir que “la fundición daría lugar a nuevas arquitecturas no contempladas en el Vitruvio” tiene, como a uno de sus factores de propulsión a los modernos materiales que para construir nos libra hoy la industria con abrumadora abundancia”

³⁹ Felix Cardellach A. (1875-1918). Arquitecto e ingeniero industrial, dedicó su trabajo investigador y docente a definir, diseñar y organizar la disciplina titulada Arquitectura Industrial, durante su vida escribió variados artículos sobre el tema destacándose “Arquitectura Industrial”. Entre sus libros se encuentran “Filosofía de las estructuras” y “Las formas artísticas en la Arquitectura Técnica. Tratado de Ingeniería Estética”. Durante el curso 1906-1907, es pensionado por el gobierno para estudiar la arquitectura industrial de Inglaterra y Francia, estos viajes son el origen de un programa docente y de una nueva concepción de la Arquitectura Industrial”

En esta definición de Cardellach, podemos ver como se centra en lo que expresa y lo que significa el comercio, además se amplía el campo temático, por lo cual no restringe su definición solo a aquella arquitectura de los sectores industriales.

Mas adelante cardillach plantea el que debiera ser el campo de trabajo de la “arquitectura Industrial”, compuesto de 6 puntos:

1.-La arquitectura genuinamente industrial.

2.-Las Obras Públicas y de carácter general

_Alumbrado, conducciones y aprovechamiento industrial de agua; canales, sifones, pantanos, presas, acueductos y depósitos.

_Trabajos marítimos y fluviales. Muelles, docks, faros, esclusas.

_Caminos. Explanación, consolidación, taludes, muros de contención, tuneles, puentes, viaductos, pasarelas, pontones.

_Alcantarillados y pavimentos de exterior.

3.-Obras auxiliares, provisionales y de conservación.

4.- Casas obreras y colonias industriales.

5.- comercio: almacenes, galerías, mercados.

6.- Transporte ferroviario, estaciones.⁴⁰

⁴⁰ Cardellach, F. La enseñanza de la construcción en las escuelas de ingenieros. Disquisiciones sobre la nueva asignatura de construcción y arquitectura industrial”. Op cit. Pag. 314-327, explicaciones del programa referentes a estos 6 puntos.

Estos puntos a la vez definen en gran medida el objeto de estudio, (objeto industria y objeto al servicio de las industrias).

Antes de aproximarnos a una definición de arquitectura industrial debemos hacer hincapié en que un edificio industrial es construido para una misión bien precisa, misión que debe cumplir de la forma más adecuada. El nuevo criterio es la funcionalidad. La forma y el volumen del edificio están al servicio de la función que el edificio debe asumir, de la maquinaria que debe acoger y de la organización de la producción que se tenga que establecer.

3.2.3 ***Definición del concepto “Arquitectura Industrial”.***

Para aclarar esta definición consideraremos (como válida para efectos de este estudio) la postura y con ello el concepto de arquitectura industrial que realiza Inmaculada Aguilar en su libro “Patrimonio Industrial”, en el que dicho concepto nace de una profundización del concepto anteriormente visto:

*“Podemos decir que la arquitectura industrial es aquella que tiene una finalidad explotativa, industrial, viva expresión del comercio y que tiene su fundamento en unas necesidades socio económicas. Esta definición reúne, ya, a todos los edificios construidos o adaptados a la producción industrial cualquiera que sea o fuese su rama de producción: textil, química, metalúrgica, alimentaria, agrícola, papelería, tabacalera, naval... así como a todo lo referido con la extracción de materias primas. A su vez, **la arquitectura industrial no es solo la arquitectura de***

*edificios de uso genuinamente industrial, sino también, la de aquellos edificios que son concebidos con unos modelos de pensamiento y praxis derivados de los paradigmas de la era mecánica, que, lógicamente, vinieron íntimamente relacionados con la aparición en el mercado de nuevos materiales preparados por la propia industria como el hierro, al acero o el hormigón armado y con **la aparición de nuevas tipologías arquitectónicas que surgieron como resultado de las nuevas necesidades de la sociedad industrial (mercados, mataderos, estaciones...)**. Lo mismo podemos decir de los puentes, canales, **ferrocarriles**, metropolitanos, comunicaciones, conducción de aguas potables, suministro de gas y electricidad, es decir, de **todo aquello que podemos definir como equipamiento técnico puesto al servicio de las colectividades y Obra Pública**. Así mismo, los inmuebles de habitación, obrera fundamentalmente, su estudio sociológico y urbanístico es indisociable del fenómeno de la industria y por lo tanto de la arquitectura industrial.”⁴¹*

⁴¹ Aguilar, Inmaculada. “Arquitectura Industrial”. 1998. Edita: Museu d’Etnologia de la Diputació de Valencia. Valencia. España

CAPITULO CUATRO

Fenómeno ferroviario.

4.1_Aparecen las vías paralelas.

4.1.1 *Orígenes del Ferrocarril.*

En el siglo XVIII, los trabajadores de diversas zonas mineras de Europa descubrieron que las vagonetas cargadas se desplazaban con mas facilidad si las ruedas giraban guiadas por un carril hecho con planchas de metal, ya que de esa forma se reducía el rozamiento. Sin embargo, los carriles para las vagonetas solo servían para trasladar los productos hasta la vía fluvial mas cercana, que por entonces era la principal formas de transporte de grandes volúmenes.

La revolución industrial, en la Europa de principios del siglo XIX, exigió formas más eficaces de llevar las materias primas hasta las nuevas fabricas y trasladar desde estas los productos terminados.

En este funcionamiento se reconocieron dos principios fundamentales para el desarrollo del ferrocarril, estos eran: *el guiado de ruedas y el uso de una fuerza motriz*, los que fueron combinados por primera vez por el ingeniero de minas inglés Richard Trevithck, quien el 24 de febrero de 1804 logró adaptar la maquina de vapor, que se utilizaba desde principios del siglo XVIII para bombear agua, para que tirara de una “locomotora” que hizo circular a una velocidad de 8km/h arrastrando cinco vagones, cargados con 10

toneladas de acero y 70 hombres, sobre una vía de 15 km. de la fundición de Pen y darren, en el sur de Gales, en Inglaterra.

Transcurrieron dos décadas durante las cuales se desarrollaron los raíles de hierro fundido que soportaban el peso de una locomotora de vapor. La potencia necesaria para arrastrar “trenes”, en lugar de uno o dos vagones, se aseguro colocando una locomotora de vapor sobre dos o más ejes con las ruedas unidas mediante bielas.

La primera vía férrea pública del mundo, la línea Stockton- Darlington, en el noroeste de Inglaterra, dirigida por George Stephenson, se inauguró el 27 de septiembre de 1825.

Durante años esta vía solo transportó carga, en ocasiones también utilizó caballos como fuerza motora.

La primera vía férrea pública para el transporte de pasajeros y de carga que funcionaba exclusivamente con locomotoras de vapor fue la de Liverpool- manchester, inaugurada en 1830, bajo la misma dirección de George Stephenson.

Fue el éxito comercial, económico y técnico de esta vía la que, en cierta medida transformo el concepto de vía férrea, traspasando las fronteras de Inglaterra.

Algo que antes se veía como solución a transporte de grandes cargas en recorridos cortos, beneficioso sobre todo para la minería y la industria, se consideraba ahora capaz de revolucionar el transporte de largo recorrido tanto de pasajeros como de mercancías.

4.1.2 **La fuerza del vapor.**

“La aplicación de la fuerza expansiva del vapor a una maquina móvil que circula por un camino artificial, constituido por dos caminos de acero fue una de las mas preciosas conquistas del genio del hombre en su afán de reemplazar la fuerza de tracción muscular por una maquina de mayor potencia y de uso permanente y general”⁴²

Recordemos que anteriormente hubo bastantes intentos con respecto al transporte en grandes cantidades, el ferrocarril viene a ser la superación de una serie de inventos, entre ellos los *caminos – carriles* (en estos se colocaban piedras con profundos surcos que servían de guías a las ruedas de los carros que transitaban por ellos), los *madero - carriles* (en la Edad media un apreciable numero de minas mejoraron sus transportes, instalando rieles de madera sobre los cuales corrían carros con ruedas del mismo material)⁴³, en ya varios se podían descubrir los principios básicos del ferrocarril actual, “rieles”, “fuerza motora”, “ruedas con pestañas”

4.2 **Los caminos ingleses y su expansión mundial.**

⁴² Thomson, Ian. “Historia del ferrocarril en Chile”. Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Santiago. 2000. Chile.

⁴³ Ver comentarios de Thomson en “Historia del ferrocarril en Chile”. Cap. “Los ferrocarriles en el periodo formativo”. Pag.19.

A partir de 1835, aproximadamente, se desarrolló con rapidez en Gran Bretaña y en la Europa continental la construcción de vías férreas entre ciudades, ya con la experiencia anterior de la que se destacan ciertas normativas tales como: el uso de las vías debe controlarse desde una central; es preciso mantener una distancia entre los trenes mediante un sistema de señalización (el que apareció a mediados del 1830).

Los ferrocarriles ingleses fueron construidos por empresas privadas, con una mínima intervención del gobierno, pero en Europa continental casi siempre la construcción estuvo controlada, y en ocasiones fue realizada por los gobiernos nacionales o estatales. Así se estableció en Europa, (a excepción en Gran Bretaña) la tradición **del ferrocarril como empresa pública** y la obligación del gobierno de financiar cuando menos en parte el mantenimiento y la ampliación de la infraestructura nacional de vía férreas.

La participación del gobierno estaba orientada a impedir la duplicación innecesaria de la competencia en las rutas más lucrativas —como ocurrió en Gran Bretaña— y a garantizar que los ferrocarriles se expandieran de la mejor forma para el desarrollo social y económico del estado o del país del que se tratara. También eran importantes las consideraciones técnicas, económicas e incluso militares.

La construcción de vías férreas se expandió a tal ritmo en la década de 1840 que al terminar la misma se habían construido 10.715 km. de vía en Gran Bretaña, 6.080 km. en los estados alemanes y 3.174 km. en Francia. En el resto de Europa Central y del Este, excepto en Escandinavia y los Balcanes, se había puesto en marcha la construcción del ferrocarril. Los viajes en tren pronto se hicieron populares, pero

hasta la segunda mitad del siglo XIX la rápida expansión de los ferrocarriles europeos estuvo guiada sobre todo por la necesidad de la naciente industria de transportar productos y la capacidad del ferrocarril para hacerlo a un precio que garantizaba buenos beneficios a los inversores. En 1914 ya existía casi, excepto en Escandinavia, la red de vías férreas que hoy tiene Europa, una vez terminados los túneles de la gran vía transalpina: el Mont Cenis (o Fréjus) entre Francia e Italia en 1871, el San Gotardo en Suiza en 1882, el Arlberg en Austria en 1883 y en Suiza también el Simplon en 1906 y el Lotschberg en 1913.

4.3. *Los primeros ferrocarriles latinoamericanos.*

No obstante, aunque la fecha citada figura en los anales del ferrocarril en España, conviene añadir, que ya en Cuba, a la sazón provincia española de ultramar hasta 1898, funcionó la línea ferroviaria La Habana–Güines, que con una longitud de 16 leguas (unos 90 km.) fue inaugurada el 10 de noviembre de 1837, por lo que resulta ser así la primera línea ferroviaria española. Se entiende este momento de progreso que vivía Cuba, dada la proximidad de Estados Unidos y sobre todo por el apoyo que recibió esta iniciativa por parte de sociedades cívicas como la de Amigos del País y otros círculos industriales y mercantiles. La línea estaba destinada al transporte de frutas y tabacos desde los campos del sur hasta la capital.

En la América hispana, hecha la salvedad del caso cubano, el primer ferrocarril se inauguró el 15 de septiembre de 1850 en México. Se trataba de un tramo de menos de 20 km. que unía el puerto de Veracruz con la vecina población de San Juan. Más tarde, en 1873, se completó la línea que unía el famoso puerto con la capital del país. Las inversiones importantes para el desarrollo de las redes ferroviarias en América Latina se realizaron a través de concesiones que otorgaban los gobiernos en especial a

empresarios británicos y estadounidenses, como ocurrió en Argentina. En 1857 se inauguró el primer ferrocarril de ese país con el propósito de enlazar los centros de producción ganadera y minera con el puerto desde donde se exportaba la materia prima a Europa y Estados Unidos.

“En términos generales, el inconveniente de los ferrocarriles en América Latina hasta las primeras décadas del siglo XX fue que se desarrollaron en función del comercio con el exterior, más que como una vía interna de comunicación. No obstante, la Revolución Mexicana de 1910 puso de manifiesto la capacidad de este medio de transporte para llevar y traer no sólo ejércitos, armas y pertrechos, sino también ideas que pretendían instaurar la modernidad. Se ha dicho que la Revolución Mexicana no hubiera sido posible si no hubiera existido el ferrocarril⁴⁴”.

4.4.El ferrocarril llega a Chile.

Como ya lo hemos visto, la magnífica invención del ferrocarril se expandió rápidamente por Europa y Norteamérica, y no tardó en llegar a esta parte del continente, de hecho la incorporación oficial del primer ferrocarril chileno se produjo en el año 1851⁴⁵ es en este año en que se produce la inauguración, privilegio compartido con Perú.

⁴⁴ "Ferrocarril." *Enciclopedia® Microsoft® Encarta 2001*. © 1993-2000 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

⁴⁵ Ver comentarios de Thomson en “Historia del ferrocarril en Chile”. Cap. “Los primeros ferrocarriles de Sudamérica y del hemisferio sur”. Pag.29.

Estos dos países fueron pioneros en Sudamérica, solo estaban precedidos por la experiencia de México, Cuba, y Guayana Británica, además es notable destacar que nuestro país adelantó a países como Argentina, Brasil, Australia y Sudáfrica, inaugurados, mas tarde, durante el mismo decenio.

Chile aparece como uno de los pioneros en inaugurar este nuevo medio de transporte, resultado de innumerables “intentos” prematuros, uno de estos y tal vez el más importante es el que planteo unos años antes el estadounidense vecindado en Chile, William Wheelwright, propietario de una compañía de vapores que traficaba por la costa del pacifico, quien ya en 1842 propuso al gobierno chileno la construcción de un ferrocarril entre la capital y el puerto de Valparaíso, *“que en aquella época era el centro financiero y comercial del país”*⁴⁶.

Lamentablemente esta idea no prosperó gracias, en gran medida, a las influencias que ejercieron sobre la clase política, algunos empresarios que en el entonces monopolizaban el negocio de las diligencias, no obstante este primer intento fallido, Wheelwright se trasladó al norte de nuestro país, donde el descubrimiento de grandes minas de plata⁴⁷ atrajo a los capitales a invertir.

La necesidad de transportar en forma rápida los minerales hacia el puerto, sumado a la presencia en Copiapó de variados financistas, conformó el marco ideal para la aparición del ferrocarril en la zona, Wheelwright planteo la idea de construir un ferrocarril entre Copiapó y el puerto de Caldera.

⁴⁶ Moraga, Pablo. “Estaciones Ferroviarias de Chile”. Ediciones “Hernán Venegas Diseño Ltda.” Santiago de Chile. 2001.

⁴⁷ “Casi de la noche a la mañana la entonces pequeña ciudad de Copiapó, situada al borde de uno de los desiertos más desoladores del hemisferio, se vio convertida en el centro de la atención mundial cuando el 16 de marzo de 1832 el humilde leñador Juan Godoy descubrió en Chañarcillo los mayores yacimientos de plata de los que se tenía conocimiento” /Thomson, “Historia del ferrocarril en Chile”. Pag.31.

El primer ferrocarril chileno nacería entonces entre estas ciudades.

CAPITULO CINCO

Las primeras Estaciones.

5.1 Edificios. Estaciones

Como antecedente introductorio a las estaciones de ferrocarril en nuestro país, es necesario destacar algunas cualidades que debían cumplir las primeras estaciones en Europa.

Las primeras estaciones nacieron en gabinetes de ingenieros, los proyectos se realizaban de acuerdo a la noción de rapidez de proyectación y economía de realización, bajo cánones establecidos en toda la arquitectura industrial de la época, recordemos que un edificio industrial es construido para una misión bien precisa, misión que debe cumplir de la forma más adecuada. El nuevo criterio es la funcionalidad, todo en un comienzo debe estar pensado en pos del ferrocarril, en pos de su reparación o mantención (estaciones de paradas técnicas) y en pos de la carga y descarga de mercancía de sus vagones.

En un comienzo y con estas premisas se creó un sistema que clasificaba las paradas y por ende determinaba un tipo de estación para cada una de ellas, fue así como el concepto de estación de ferrocarril fue determinado en los talleres mediante tipologías de edificios de estaciones, así por ejemplo encontramos en España a las estaciones clasificadas en 1, 2, 3 y 4, clases que simplificaban el trabajo que hubiera supuesto el proyectar una numerosa cantidad de edificios singulares, de esta forma se proyectaba un solo prototipo de edificio para cada clase, o categoría y este se repetía según la clasificación asignada a las diferentes poblaciones. En estos prototipos se reflejaban las necesidades básicas de cada sector.

El tiempo la puntualidad y el orden son propuestos como metas en las primeras estaciones, forzosamente se debía cumplir con los horarios establecidos por el ferrocarril, el tren tenía su hora de llegada y su hora de salida, las estaciones solo se comienzan a construir una vez que la infraestructura

férrea del transporte haya sido organizada y en gran parte realizada, sin esta obra previa no existe necesidad de estación.

En nuestro país el desarrollo de este nuevo programa comenzó lentamente y con la sola presencia, en numerosos casos, de una pequeña bodega, podemos afirmar que el desarrollo de este edificio se va generando de acuerdo a las necesidades puntuales de cada localidad y en directa relación con el gran auge que tuvo el tren en nuestro país, así comenzó lo que sería el desarrollo de un nuevo tipo de edificio público: la estación de ferrocarril.

Casi sin antecedentes se debía dar forma a una doble problemática, por un lado debía solucionar todo lo relacionado con el arribo y partida de un numeroso público viajero y además, proporcionar y facilitar el bodegaje de las innumerables mercancías a diario transportadas por el tren, un edificio que debe dar cabida a una nueva necesidad y que por su importancia debía emplazarse en un punto estratégico para la ciudad.

Este nuevo edificio debía estar presente en cada localidad por donde pasara el tren.

No solo estas características condicionaban su aspecto, también influyó en su formación los requerimientos propios del nuevo sistema, los cuales en su mayoría decían tener relación con la maquinaria y rieles, su mantención, construcción, almacenamiento etc. Ya no se habla entonces de solo un terminal o solo estación, sino que, estamos haciendo mención en variados casos de unos “complejos ferroviarios”, los que además necesitaron de grandes explanadas para funcionar, pues los tamaños que se manejaban y los tiempos de reparación eran enormes. Generalmente a raíz en gran medida por los tamaños y por lo que significaba hacer ingresar al tren en las ciudades tenemos que las estaciones en mayormente se emplazaron en lo que alguna vez fueron los bordes urbanos de las ciudades, conformando en variados casos verdaderos

limites a la ciudad, en algunas ciudades, sin embargo no fue tan fácil encontrar grandes superficies planas para llevar a cabo la instalación del tren (generalmente ciudades costeras y portuarias) por lo que fue necesario quitarle terrenos al mar⁴⁸, aprovechando una mayor fluidez en el transito de carga, ahora bien, este “beneficio” se tradujo en una rápida ocupación de los escasos terrenos planos, conformando con ello una barrera artificial que se interpone entre la ciudad y el mar⁴⁹

En los orígenes, las estaciones ferroviarias adoptaron tendencias imperantes en otras latitudes, en las que se disponía además del edificio en sí, de un cobertizo o hangar, el que prestaba la utilidad de protección tanto para los pasajeros como la carga, los primeros fueron solo instalados en algunas estaciones, las mas importantes en cuanto a la cantidad de mercancía o pasajeros que atendía, de preferencia además, en las estaciones de término o cabeceras, tales como: Copiapó, Caldera, Barón y Santiago.

Una característica en común que poseen la mayoría de las estaciones intermedias es su construcción posterior al transito del ferrocarril, se construían bajo la necesidad de dar cobijo a los pasajeros que ya circulaban por estas, por lo que estos no eran de primera necesidad para el transporte (pasajeros o carga), en ves de eso se solía construir pequeñas oficinas casi en exclusividad para los nuevos puestos de trabajo que se crearon con la llegada del ferrocarril como lo era el de “jefe de estación”.

En la bibliografía consultada se habla de una baja valoración en el auge que pudiese tener el transporte en tren, por lo que la mayoría de las estaciones al cabo de un tiempo se veían sobrepasadas en demanda.

⁴⁸ Moraga, Pablo. “Estaciones Ferroviarias de Chile”. Ediciones “Hernán Venegas Diseño Ltda.” Santiago de Chile. 2001.

⁴⁹ Los mejores ejemplos de estas situaciones fueron: Arica, Valparaíso, Talcahuano, y Puerto Montt.

Existen en nuestro país variados ejemplos de cómo en su momento se vio sobrepasada la estación (mercancías principalmente), lo que derivó en un almacenaje al aire libre, (con variados problemas tales como robo y pérdida de productos). Este problema conlleva a que algunas empresas del rubro inicien el cierre definitivo por todo el perímetro del recinto ferroviario.

Otro inconveniente a enfrentar en este proceso totalmente nuevo lo constituían los pasajeros, en cierto momento hubo una descordinación en el manejo de lo transportado, motivo por el cual varias estaciones no estaban aptas para la gente que debía esperar su tren, de a poco se comienzan a implementar estos edificios con nuevos espacios relacionados con el confort que debiera tener todo el pasajero, es así que se agregan salas de espera, se techan algunos andenes para proporcionar comodidad y protección.

Poco a poco las estaciones comienzan a brindar esta comodidad a sus pasajeros, clasificadas en primera clase, segunda clase, tercera clase y paraderos según su importancia dentro del sistema ferroviario, las estaciones eran obligadas a readecuarse, pudiendo incluso pasar de una categoría a otra conforme a prestar un mejor y mayor servicio del que se había pensado en un comienzo, o simplemente por verse convertida en cabecera de algún tramo.

Es importante señalar este crecimiento sostenido del edificio estación, desde una bodega, hasta convertirse a veces en grandes complejos ferroviarios, la mano de obra se ha ido especializando, con los avances y el gran movimiento de carga en cada estación. El recinto estación paso a conformar una un pequeño mundo en el que convivían el telegrafista, el cambiador, el bodeguero, todos con sus familias y de vez en cuando el maquinista con el fogonero cuando debían terminar su recorrido en esa estación.

“Jefes de estación, telegrafistas, despachadores de encomiendas, eran habitantes privilegiados de ese microcosmos, orgullosos de pertenecer a un engranaje en el que cada una de las partes funcionaba sincronizadamente y con el mismo sentimiento que la otra. Porque, pese a su origen industrial, edificios y maquinarias no eran tratados como meros objetos inanimados. En ese mundo las locomotoras tenían nombre propio, adquirían vida, eran queridas como personas, y, al igual que sucedía con las estaciones, se posaba junto a ellas en las fotos. Ambas eran parte del misterio y la seducción que invadía a todos. Eran símbolos palpables de la era del vapor⁵⁰.”

Hoteles, residenciales, restaurantes fueron algunos de los negocios que más prosperaron en torno a los edificios estación, estos negocios buscaban atraer a los nuevos clientes y visitantes y en gran medida complementar este fuerte incremento de viajeros, las estaciones por ese entonces fueron las puertas de la ciudad, en ellas se generaba el encuentro, la unión con lo desconocido, su presencia guardaba un encanto especial que simbolizaba el contacto con lo ajeno, lo distinto y lo diverso.

⁵⁰ Tartarini, Jorge. *“Arquitectura Ferroviaria”*. Ediciones Del arco iris colihue. Buenos Aires. Argentina. 2001.

Eran lugares de encuentro en los que se recibían las últimas noticias y los productos más modernos desde los más apartados confines, y, junto con ellos, la ilusión de la prosperidad, la civilización y el progreso.⁵¹ Incluso ferias, con los mas diversos productos, llegando al extremo de vender casi en los andenes, el intercambio producto de la llegada o salida de personas ayudo de sobremanera en la conformación del “barrio estación”, *“habitual era encontrar en la mayoría de los pueblos pequeños la Avenida Estación o Avenida El Ferrocarril”*⁵².

Con esto se incrementaba la plusvalía de los terrenos colindantes, la presencia del ferrocarril, con su gran capacidad de transporte atrajo a las industrias y grandes bodegas receptoras de mercancías, todo parecía crecer e incrementarse con la llegada del tren, cada año se agregaban mas estaciones a las ya existentes, algunas se ampliaban o simplemente extendían los servicios a la fuente de mercancías (lo mas al centro de ciudades, lo mas cerca de los yacimientos, lo mas cerca de la descarga en los puertos etc.

5.2 Las grandes estaciones.

El legado ferroviario

Hacia 1883, el Estado era dueño con su red central y ramales de más de 900 kilómetros de líneas férreas. Estas vías se dividían en tres administraciones, las cuales se regían por sus propios reglamentos internos. Un serio problema para la expedita circulación del ferrocarril entre estas tres administraciones. A fin de subsanar lo anterior, por ley de la República el 4 de enero de 1884, se crea la “Empresa de Ferrocarriles

⁵¹ Tartarini, Jorge. *“Arquitectura Ferroviaria”*. Ediciones Del arco iris colihue. Buenos Aires. Argentina. 2001.

⁵² Moraga, Pablo. “Estaciones Ferroviarias de Chile”. Ediciones “Hernán Venegas Diseño Ltda.” Santiago de Chile. 2001.

del Estado”, ente que se encargaría en forma centralizada, de la administración de toda la red ferroviaria estatal, recibiendo como herencia de las antiguas administraciones unas doscientas estaciones.⁵³

La recién creada dirección de Obras públicas diseñó un plan de renovación de estaciones, que comprendía la construcción de nuevos edificios ya que los primeros no satisfacían las necesidades impuestas por el transporte de pasajeros,(recordemos que los primeros edificios estación correspondían en variados casos exclusivamente a bodegas de almacenaje), entre esta nuevas obras podemos mencionar la estación Bellavista en Valparaíso, que por un tiempo fue un orgullo para los porteños.

Las primeras décadas del siglo XX, las empresas ferroviarias están abocadas a un ambicioso plan de construcción de estaciones, este plan incluye grandes estaciones ferroviarias, principalmente estaciones “cabeceras” de un tramo, como lo fueron: la nueva estación Central de Santiago, comienzan los trabajos de dos importantes obras, la estación Mapocho, como terminal para el ferrocarril de Santiago a Valparaíso y la de la Providencia que compartirán el ferrocarril de Circunvalación y el del Llano de Maipo. Asimismo en las ciudades principales se levantan grandes estaciones como la de Arica, Antofagasta, Valparaíso, Temuco, Osorno, Valdivia y Puerto Montt.

Sin embargo la construcción de las estaciones intermedias no decayó, aunque fueron consideradas de menor importancia estas continuaron desarrollándose, constituyendo toda una gama de edificios menores, muy funcionales y generalmente pequeños.

La arquitectura de las primeras estaciones, las más importantes, recibieron un tratamiento constructivo influido por tendencias europeas y norteamericanas, sin embargo las estaciones de menor

⁵³ Moraga, Pablo. “Estaciones Ferroviarias de Chile”. Ediciones “Hernán Venegas Diseño Ltda.” Santiago de Chile. 2001.

importancia (generalmente intermedias) estuvieron desprovistas de casi cualquier estilo foráneo, representando muy bien el proceso de evolución de la arquitectura civil chilena.⁵⁴

Es menester aclarar que la subsistencia hasta nuestros días de edificios estación con determinado valor (sean estaciones cabeceras o intermedias), no están únicamente determinadas por el deterioro que produce la acción del tiempo, **otro agente importante en la destrucción de variadas obras fueron los terremotos.**

Devastadores terremotos azotaron a la zona centro-sur de nuestro país, desde Valparaíso a Puerto Montt. En efecto, el primer gran terremoto de nuestra época ferroviaria ocurrió en 1906 y afectó como todos sabemos a Valparaíso, destruyendo a la ciudad casi por completa. De este desastre se salvaron las estaciones del Puerto y Bellavista. La estación Barón quedó con graves daños que nunca fueron reparados.

⁵⁴ Ver comentarios en: Moraga, Pablo. “Estaciones Ferroviarias de Chile”. Ediciones “Hernán Venegas Diseño Ltda.” Santiago de Chile. 2001.

CAPITULO SEIS

Las primeras estaciones ferroviarias en la región de Valparaíso.

Para adentrarnos en este capítulo es necesario conocer el desarrollo del trazado que las contuvo, es por ello que brevemente se hará referencia a las interesantes circunstancias que rodearon el trazado y luego la construcción de este primer ferrocarril de la región y a la vez el más importante del país.

6.1El ferrocarril “Valparaíso- Santiago”.

Para William Wheelwright el ferrocarril de Caldera a Copiapó no era mas que el primer paso, la primera etapa de una grandiosa red ferroviaria transcontinental.

Gracias en gran medida a este visionario es que en vista de esta palpable muestra de progreso en materia de transportes, el gobierno zanjó finalmente las diferencias de opinión y se asocio en 1852 con un grupo de inversionistas, iniciando los trabajos del ferrocarril que había propuesto el estadounidense para unir Santiago con el puerto de Valparaíso.

“Acérquense esas formidables máquinas a postrarse a los pies de la religión”, palabras pronunciadas por el obispo a cargo de bautizar la primera locomotora en Valparaíso, el 16 de septiembre de 1855. la locomotora se llamaba *Empresa* y la empresa se llamaba Sociedad del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso.

A mediados de 1842 William Wheelwright, regresaba de Londres trayendo consigo un proyecto (el cual fue presentado al presidente de la República don Manuel Bulnes y a su ministro del Interior don Luis Irarrazabal) referido a la unión ferroviaria entre el puerto de Valparaíso y Santiago. De inmediato se designó al italiano de paso por Chile Hilario Pulini para dirigir el trabajo de determinar el posible trazado. Pulini cumplió su trabajo en medio año y *“sin haber visto nunca un tren”*

6.1.1. **Primeros trazados.**

El trazado “Pulini” recomendó el aprovechamiento del valle del río Aconcagua, siguiendo por San Felipe y Los Andes, para cruzar los montes de la cuesta de Chacabuco. Este recorrido totalizaba 190km. Y presentaba el inconveniente de una distancia casi doblemente mayor que la línea recta, lo cual no

era tan descabellado en la época, al contrario este trazado primario era un tremendo avance que fortalecería las ciudades del interior en su mayoría agrícolas y de paso disminuiría el tiempo de traslado entre Valparaíso y Santiago de 2 días a solo 8 horas.

Este proyecto presentaba un gran problema: el costo. No hubo acuerdo para conseguir esas cifras, por lo que Wheelwright emprendió de nuevo otro viaje a Londres, con el fin de conseguir dinero para su proyecto.

Solo el 19 de junio de 1849, con la concurrencia de veintiocho legisladores contra dos, el congreso nacional votó favorablemente la “Concesión Wheelwright”, respaldado en gran medida por las faenas que en Copiapó se estaban realizando.

En 1852 se constituyó una sociedad chilena, una de las primeras sociedades anónimas del país que emprendió la tarea de reunir los 6 millones de pesos que requería la construcción, con solo 4 de los 6 millones necesarios se dio inicio a la construcción el 1º de octubre de 1852.

Paralelamente y mientras se gestionaban formas de obtener los fondos faltantes se encargó a Allan Campbell (ingeniero residente del ferrocarril de Copiapó) un estudio alternativo de trazados, en el cual se presentaban dos “alternativas” la de Quillota y la de Melipilla.

*“Por la extensa descripción topográfica que Allan Campbell presentó al gobierno del general Manuel Bulnes, el 1º de enero de 1852, se apreció claramente que **el rumbo decisivo era por Quillota.**”⁵⁵*

⁵⁵ Thomson, Ian. “Historia del ferrocarril en Chile”. Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Santiago. 2000. Chile.

6.1.2. **Construcción de la línea ferroviaria en la región.**

Aquel 1º de octubre de 1852, Valparaíso celebraba con gran entusiasmo la colocación de lo que fue “el nuevo edificio de la civilización”, dando con esto inicio a la construcción de un tramo lleno de dificultades, debido a la multiplicidad de pendientes y quebradas existentes, sumado a la necesaria construcción de túneles.

Así se describe este magno acontecimiento para la ciudad:

“Un numeroso gentío invadía todas las avenidas y el cerro Barón. El almirante Blanco, primera autoridad de la provincia, presidía la fiesta, mientras el obispo de concepción celebró una misa pontifical, en el faldeo de un cerro que pronto se demolió para dar paso al riel. Después de la misa se colocó la primera piedra con esta inscripción:

*Gobernando
El Excmo. Señor don Manuel Montt, se dio
Principio a la obra del ferrocarril
Entre Santiago y Valparaíso
PERSEVERANTIA OMNIA VINCIT”⁵⁶*

Sin embargo Allan Campbell, debió abandonar esta empresa por problemas con el gobierno, le sucedieron el ingeniero Robertson y Manchán sucesivamente, quienes murieron sin avanzar mucho en la obra⁵⁷, desde Inglaterra llega el ingeniero William Lloyd, constructor de puentes y obras en acero.

⁵⁶ IBID.

Lloyd dejó de lado el antiguo proyecto de Campbell y realizó el suyo por el desfiladero de “las cucharas”, con puentes, túneles y gradientes, que eran su especialidad.

Sin embargo la obra se detuvo entre Limache y Quillota en lo que representó uno de los obstáculos más grandes de la fecha: el túnel “San Pedro”.

Solo después de 6 años se logró realizar este túnel, a cargo ahora del ingeniero Enrique Meiggs, quien con cuatro mil hombres reinició los trabajos y concluyó el trazado el 14 de septiembre de 1862.

La cronología del desarrollo ferroviario en la región de Valparaíso, queda conformada de la siguiente manera:

1852	Inauguración de los trabajos para la ruta Valparaíso Santiago.
1855	Inauguración primer ferrocarril de la región cuyo tramo fue: Barón- salto.
1856	Inauguración ferrocarril Barón- Limache.
1857	Inauguración ferrocarril Barón- Quillota.
1858	Ampliación del trazado hacia el centro de la ciudad de Valparaíso. Se inaugura el ferrocarril entre Quillota y Bellavista, la estación Barón deja de ser cabecera del tramo.
1861	Inauguración del ferrocarril Bellavista- La Calera.
1862	Inauguración del ferrocarril Bellavista- Llay-Llay.

⁵⁷ Navarro, Osvaldo “Estación de ferrocarril”. Seminario de historia de la arquitectura. Universidad de Chile. Valparaíso.

1863	Inauguración del ferrocarril Bellavista -Santiago.
1871	Inauguración del ferrocarril Las Vegas- San Felipe.
1874	Inauguración del ferrocarril a Los Andes.
1876	Segunda extensión de la línea hacia el centro de Valparaíso, esta vez hasta la actual ubicación en la plaza Sotomayor. Inauguración del ferrocarril Santiago- Puerto.
1889	Comienzan los trabajos para el trazado del ferrocarril transandino.
1898	Inauguración trazado La calera- Ligua- Cabildo.
1907	Inauguración Melipilla- Puangue.
1908	Inauguración Puangue- Leyda; juncal- Portillo.
1909	Inauguración Leyda a Malvilla.
1910	Inauguración ferrocarril transandino. Se termina de construir la Estación Mapocho. Inauguración del ferrocarril de Rayado a Papudo y de Llolleo a Barrancas.
1912	Inicio de las obras San Pedro- Quintero. Inauguración de la vía San Felipe- Putaendo.
1916	La línea Calera –Cabildo se incorpora a la red norte.
1921	Inauguración de la vía San Antonio- Cartagena.
1925	Uso público del ferrocarril San Pedro- Quintero. Inicio del trazado Longotoma- Los Vilos. El ferrocarril transandino pasa a manos de la empresa Ferrocarriles del Estado.

Como podemos apreciar el caso de Valparaíso es bastante peculiar, pues se ha extendido su recorrido paulatinamente desde Barón (1º estación cabecera de la región) hasta su actual ubicación en la plaza Sotomayor, desapareciendo casi todo indicio de esta primera estación cabecera del tramo.

6.2-Las primeras estaciones ferroviarias en la región de Valparaíso.

Como observaremos la mayoría de los edificios estación, sobre todo las intermedias son obras simples, de materiales corrientes, siguiendo varias veces patrones o tipos para cada parte del trazado.

Lamentablemente hoy en día no contamos con datos fehacientes sobre nuestro patrimonio regional, es más, **la Empresa de Ferrocarriles del Estado (E.F.E)**, (propietaria del tramo) **no posee información planimétrica ni estadística respecto de sus bienes e inmuebles.**

El trazado en cuestión (Valparaíso- Santiago) es uno de los más antiguos y el que conserva mayor cantidad de diferencias entre sus estaciones.

6.1.2. Estaciones del tramo Valparaíso- Santiago.

Este trazado contó con las siguientes detenciones ferroviarias pertenecientes a la quinta región, lo cual no implica necesariamente la posesión de un edificio estación, (por planteamiento de este estudio, no se consideran acá las estaciones que se encuentran en la región metropolitana):

1.Estación Puerto.

2.Bellavista.

3.Barón.

11.Quilpué.

12.El Sol.

13.Belloto.

4.Portales.
5.recreo.
6.Miramar.
7.Viña del mar.
8.Chorrillos.
9.El Salto.
10.Valencia.
21.Quillota.
22.La Cruz.
23.La Calera.
24.Pachacama.
25.Villa Prat.

14.Rumié.
15.Villa Alemana.
16.Sargento Aldea.
17.Peña Blanca.
18.Limache.
19.San Pedro.
20.Corvi.
26.Ocoa.
27.Llay-Llay.
28.E. Meiggs.
29.La Cumbre.
30.Montenegro.

Ahora bien es menester aclarar que no en todas estas se encuentra edificación como soporte de una parada, hasta la entrada en vigencia de la electrificación, como sustento de las locomotoras, las estaciones que existían eran mucho menos que la cantidad de paradas, en muchos de estos casos la detención se realizaba sobre un andén descubierto y a veces sin boletería. Las paradas destacadas corresponden a aquellas en las que sí existió un edificio estación relevante para el tramo, recordemos que entre estas habían algunas “paradas técnicas” y que por ende no representaron un aporte significativo en el lugar que las emplazó.

Las estaciones relevantes para este periodo histórico tienen directa relación con la importancia del lugar de detención, es por ello que en ciudades intermedias, como lo son Quillota, Limache, Quilpué y

Villa alemana, existió desde la llegada del tren un edificio estación, son estas, precisamente, las primeras estaciones en las que se centra el estudio. Lo más importante de esto es la puesta en valor de las edificaciones intermedias de este tramo que aún se conservan.

El universo en estudio, hoy en día, se reduce considerablemente respecto del legado inicial que pudimos haber conservado. De este patrimonio ferroviario podemos distinguir dos grupos:

1.Las estaciones aún en uso.

2.Las estaciones en desuso.

Un tercer grupo lo constituyen las estaciones desaparecidas (como es el caso de la estación Recreo), de este tercer grupo se rescatan principalmente imágenes, que conformarán parte del apéndice de este trabajo.

Para adentrarse en la realidad actual de las estaciones de ferrocarril es que trataremos acá, de manera rápida, algunas de las causas del por qué variadas estaciones han sufrido el abandono, derivado del accionar de Ferrocarriles del Estado en la región

6.1.2. *decadencia del transporte ferroviario.*

Abandono de estaciones en el trazado Santiago- Valparaíso.

Como bien nos hemos dado cuenta la ruta Santiago- Valparaíso es y fue una de las más importantes del país, esto, gracias en gran medida a la cantidad de pasajeros que transportaba, ya sea entre sus estaciones terminales o entre las intermedias, sin embargo pese al auge constante que este recorrido tuvo, llegó un momento en el que se debía resolver su permanencia, el tren tuvo una finalidad de transporte principalmente para y entre las estaciones intermedias, ya casi nadie viajaba desde la capital hasta el puerto de Valparaíso.

“La ruta entre Santiago y Valparaíso/ Viña del Mar, es la más importante del país, en lo que al transporte de personas se refiere. Hoy en día, casi todas se desplazan por carretera, la principal, mucho mas corta que la ruta ferroviaria (119 km. versus 187 Km.) e incluso, en el año 1994 el número de los que viajan en avión supera al que optan por el tren, ya que no corre regularmente. Sin embargo, hasta los años sesenta, la mayor importancia recayó en el transporte ferroviario, y hasta los treinta, efectivamente, no había otra manera de viajar entre las dos urbes. Por la importancia de la ruta (y por sus dificultades operacionales) se decidió electrificarla a comienzos de la década de los veinte”.⁵⁸

Hasta la electrificación de las locomotoras, las de vapor podían arrastrar los llamados “expresos” y llevarlos “de la estación Puerto en Valparaíso, a la estación Mapocho, de Santiago, en tres horas con cuarenta minutos o en tres horas con treinta y cinco minutos, en el sentido contrario”⁵⁹

A fines de la edad del vapor (entre los años 1921-1922), sobre todo en verano se destacaban las principales estaciones o paradas que la primera zona ofrecía, por lo que en aquel verano se dispuso de

⁵⁸ Thomson, Ian. “Historia del ferrocarril en Chile”. Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Santiago. 2000. Chile.

⁵⁹ IBID

dos expresos diarios en cada sentido que recorrían la zona deteniéndose solo en las áreas mas importantes (Barón, Viña del Mar, Quilpué, Limache, Quillota, La calera, Ocoa, Llay-Llay, y Til-Til), aunque Ocoa y Til-Til solo eran paradas principalmente técnicas.⁶⁰

La electrificación fue inaugurada en octubre de 1924, permitiendo que los expresos demorasen solo tres horas en cada sentido, en el verano de 1926, la frecuencia de los expresos era de tres por día.⁶¹

En los años posteriores, la naturaleza del trafico cambió: "las personas de mayores ingresos que viajaban entre ambas zonas urbanas, comenzaron a preferir los automóviles, taxis colectivos o buses, dejando al ferrocarril los pasajeros de recursos más modestos. Quizás un hecho importante en el desarrollo o declive de este medio en esta ruta es la decisión tomada por la empresa en los años setenta de suspender los trenes arrastrados por locomotoras y reemplazarlos por automotores del tipo suburbano, poco apropiados para viajes de mas de tres horas de duración, ya en ese entonces pocos pasajeros hacían el viaje completo entre las estaciones cabeceras, la mayoría subía y se bajaba en las estaciones intermedias.

⁶⁰ Un inconveniente de la locomotora de vapor es la interrupción de servicio por las paradas técnicas que impone su frecuente mantenimiento. Por esta causa y por la fuerte competencia del transporte por carretera surgida en la segunda mitad del siglo XX, el transporte por ferrocarril tuvo que reajustar sus costes, operación que se vio favorecida con la utilización de nuevas energías como alternativa al vapor.

⁶¹ Así empieza la era de las locomotoras equipadas con motor, que precisan menor tiempo de mantenimiento, y sobre todo las de tracción eléctrica, que pueden funcionar sin descanso durante días. Con estas técnicas la explotación de una línea llega al máximo rendimiento, al hacer los trenes mayor número de viajes con tiempo mínimo de entretenimiento, lo que equivale a mantener las líneas con una máxima ocupación. Con este principio económico, empezó la decadencia del vapor a favor del desarrollo del diesel y de la electrificación de las líneas.

Finalmente en 1986 el servicio directo se suspendió y solo ha vuelto a operar de modo esporádico durante algunos veranos, entre los motivos de su suspensión podemos encontrar la falta de recursos para mantener equipos dañados en numerosos atentados y accidentes, como también la clausura definitiva de la antigua estación Mapocho ocurrida en 1987.

Tal vez uno de los problemas más significativos que tuvo que afrontar la empresa de ferrocarriles del estado (FF.CC. del E, fundada el 4 de enero del año 1884) aparte de la competencia con el transporte por carretera y los bajos costos de recaudación (que al parecer no dejaban ganancias) es o fue la política del gobierno del señor Manuel Montt, respecto de sobredotar al país de líneas férreas. En Chile, se construyeron demasiados ferrocarriles.

“El Estado se embarcó en una política de aprovechar la riqueza generada por el salitre para construir ferrocarriles por doquier, con el pretexto de fomentar la integración territorial y el desarrollo socioeconómico”⁶², un ejemplo de esto fue la construcción de la red norte cuyo potencial era muy limitado.

Ya con este problema y como se mencionaba anteriormente, al respecto del cierre definitivo que tuvo la estación Mapocho, Ferrocarriles del Estado comenzó a limitar su accionar.

Para la distinción clara entre los grupos de estaciones (en uso y desuso) es menester hacer mención a dos hechos importantes, el primero de ellos y como ya lo mencionaba fue el cierre definitivo de la estación Mapocho, el segundo hecho sucedió el día 3 de junio de 1995, día en el cual se acorta el recorrido

⁶² Thomson, Ian. “Historia del ferrocarril en Chile”. Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Santiago. 2000. Chile.

del ferrocarril desde Valparaíso hasta Limache, con este hecho, todas las estaciones ubicadas al norte de Limache (San Pedro, Corvi, Quillota, La Cruz, La Calera, etc.) quedaron prácticamente obsoletas.

Las causas que originaron esta decisión son variadas y en general tienen relación con la baja rentabilidad que tenía esa parte del tramo (la explotación del ferrocarril casi nunca ha sido un negocio rentable para los privados, en la mayoría de los casos se trabaja a pérdidas, costeadas por el Estado, pues posee un sentido más social que económico.⁶³

Es increíble el deterioro que acompaña al desuso, así lo veremos en casos tan relevantes como Quillota o San Pedro.

En lo que sigue se hará hincapié en la descripción de las estaciones que aún conservamos, identificadas según su actual estado de ocupación.

Estaciones con uso ferroviario.

Al recorrer en tren desde Valparaíso hacia el interior nos encontramos con las siguientes paradas⁶⁴:

- 1.Estación Puerto.
- 2.Bellavista.
- 3.Barón.

⁶³ Según palabras de Iván González R. Jefe división operaciones Metro Regional de Valparaíso S.A (MERVAL), entrevista realizada en junio 2003.

⁶⁴ Estas detenciones son las que se presentan al pasajero tanto en el tren como en boleterías.

- 4.Portales.
- 5.Miramar.
- 6.Viña del Mar.
- 7.Chorrillos.
- 8.El Salto.
- 9.Laboral.
- 10.Valencia.
- 11.Quilpué.
- 12.El Sol.
- 13.Belloto.
- 14.Las Américas.
- 15.Rumié.
- 16.Concepción.
- 17.Villa Alemana.
- 18.Sargento Aldea.
- 19Peña Blanca.
- 20.Limache.

Ahora bien, de este universo debemos rescatar por sobre todo y por la importancia histórica que hemos acumulado las estaciones centrales de cada ciudad, por ser estas además las primeras y las más importantes en la conformación de cada ciudad. Según esto se coloca énfasis en las siguientes edificaciones intermedias que aún se conservan, es decir en las que aún podemos rememorar parte de nuestro pasado ferroviario:

Pese a que hoy ya no contamos con su presencia debió encabezar esta lista una de las principales de este “grupo”: **la estación de Viña del Mar** (hoy demolida, por lo cual solo se hará mención en la última parte de este trabajo)

1.**La estación de Quilpué** (pronto a desaparecer), aunque la que conocemos actualmente no corresponde a la original, es aún así su emplazamiento y su carácter de referente en dicha ciudad el que analizare.

2.**La estación de Villa Alemana** (pronto a desaparecer).

3.**La estación de Limache** (en donde al parecer se practicará una reconstrucción), posee la virtud de ser una de las más “antiguas” de nuestra región.

Para una mejor comprensión de estas y su situación actual se establece un orden claro de estudio en cada una de ellas, este “orden” tiene relación primero con los antecedentes previos, que son datos recopilados y obtenidos de otras fuentes respecto principalmente a su origen, luego se analizará el contexto en el que se emplaza el cual tal vez, nos permitirá vislumbrar la importancia que ejerció este edificio en la ciudad o poblado y su relación con los nuevos centros ciudadanos, por último se hará hincapié en su estado actual de conservación, se procurará vislumbrar también su porvenir.

1.QUILPUE.

Edificio actual	Corresponde al segundo de la ciudad, emplazado en el mismo lugar.
Año de construcción	1930. (aproximadamente)
Materialidad predominante	
Estado de conservación.	Bueno, aunque requiere urgentes reparaciones.
Uso actual.	Boleterías de Merval S.A.
Destino del edificio existente.	Demolición para otra estación nueva a más de 100 metros de distancia.

A) Análisis histórico:

Según FF.CC fue construida en 1930, más “por averiguaciones hechas en la ciudad, esta fecha es errada, pues existe una fotografía de esta tomada hacia el año 1920 en el libro “Enciclopedia comercial”⁶⁵, lo importante a destacar en esto es que el edificio con el que cuenta esta ciudad hoy en día no guarda relación con lo que fue su primera estación (ver fotografía) , lamentablemente del primer edificio estacion no se guardan archivos, solo un par de fotografis tomadas por viajeros

Según fuentes la estación actual sería una “transformación” hecha por el arquitecto G. Vigneaux en el año 1933, con una planta rectangular. Por lo tanto la que hoy vemos no es la original a las que básicamente.

⁶⁵ Según Osvaldo Navarro: “Estación de Ferrocarril”. Seminario de historia, Facultad de Arte y Tecnología. Universidad de Chile, sede Valparaíso. 1975.

B)Análisis estético:

C)Contexto:

D)Estado de actual:

Este edificio estación no corresponde

VILLA ALEMANA.

A) Análisis histórico: según catastro de FF.CC fue construida aproximadamente en el año 1930 en tabiquería de madera y adobe, una característica en común que presenta es su planta rectangular y su funcionalidad, con fecha de construcción indefinida esta estación conlleva un importante papel en la conformación de la ciudad de Villa alemana, hoy en día existe en la zona una gran cantidad de personas asociadas al ferrocarril.. Uno de los puntos a favor de esta estación fue el hecho de generar espacio publico en su entorno, el que hasta nuestros días perdura. En esta estación sucedieron hechos relevantes para el “poblado”, como lo es *la creación del primer cuerpo de bomberos de Villa Alemana* y *la creación de la primera alcaldía*, podemos decir que Villa Alemana creció a partir de este “centro”, también es importante destacar los carnavales que en este lugar se realizaban partir de los carnavales que acá se organizaron.⁶⁶

⁶⁶ Según Cesar Marquez, encargado del teatro Pompeya de Villa Alemana y miembro de la A.N.C.P.F. (Asociación Nacional para la Conservación del Patrimonio Ferroviario)

B)Análisis estético: su forma es simple y parece solo dar respuesta a las necesidades básicas para cualquier estación, no posee adornos ni es un volumen que sobresalga en su contexto, podemos distinguir claramente dos partes en esta obra, la primera es el edificio en sí y la otra son los andenes, con una construcción muy posterior, debemos mencionar además que su aspecto ha variado incluso desde 1975 (ver fotografía), ya que sus andenes hoy en día se encuentran separados del volumen principal.

C)Contexto: este edificio se emplaza en lo que fue y es el centro de esta ciudad, otorgando un remate al actual paseo xxx el que a la vez se constituye como el principal espacio público de esta localidad y un obligado punto de encuentro para sus residentes, se puede decir que fue el emplazamiento de la estación el que da origen a este espacio público de encuentro, caracterizado hoy en día por estar entre las vías principales de ingreso y salida de Villa Alemana, es decir entre la avenida principal que une a Valparaíso con la calera y a la vía férrea que une actualmente a Valparaíso con Limache.

D) Estado actual:

LIMACHE

A)Análisis histórico:

“Como la línea férrea no pudo pasar por el pueblo de Limache, la estación se creó a unos tres kilómetros del, entonces se fundó el nuevo pueblo de San Francisco de Limache vecino a la estación, que fue drenando la población del valle y las funciones de Limache viejo.”⁶⁷

Según catastro esta fue construida en 1910 (igual fecha que la estación de Quillota), al respecto Osvaldo Navarro⁶⁸ nos señala: “la fecha (1910) parece ser equivocada, basado en que en el libro “Historia de Quillota” de Torres Vergara, aparece un listado de todos los hechos ocurridos en Limache de 1900 en adelante y no aparece inauguración, ni construcción de la estación; según un anciano nacido en Limache en 1889 *...desde que tuvo de razón la estación allí estaba...*”

Este edificio es por lo tanto uno de los más antiguos que podemos encontrar en la región, tal vez es el único edificio originario que se mantiene aun en pie.

B)Contexto: debemos rescatar de la cita que da inicio a este análisis que fue la vía del ferrocarril la que prácticamente creó el poblado conocido como San Francisco de Limache (ver plano). El edificio actual como se dijo, es probable que sea el originario y se emplaza en un extremo de la avenida xxx, la que hoy es conocida como la “alameda de Limache”, con este emplazamiento la ciudad volcó gran parte de su actividad comercial hacia este sector, no es de extrañar entonces que sea en este nuevo poblado en donde encontremos la zona comercial más importante de la ciudad, además el sector se ubica en el

⁶⁷ Salinas Rolando “Condiciones naturales y humanas en la formación del área metropolitana de Valparaíso.” Revista geográfica de Valparaíso. Universidad Católica, Valparaíso. 1967.

⁶⁸ Alumno de la Universidad de Chile sede Valparaíso que realizó su seminario bajo el tema “la estación de ferrocarril” (ver bibliografía).

extremo norte de esta ciudad, por lo que constituye el acceso o salida de esta a las ciudades nortinas (Quillota, La Calera, y todo el norte del país).

C)Estado actual: Su estado actual es francamente malo, de hecho podemos visualizar una despreocupación que ha durado por décadas, el ala poniente (durante décadas vivienda de funcionarios) fue destruida, su construcción se hizo sobre cimientos de piedra, la estructura principal de este edificio al igual que otros de la época es la tabiquería de madera y adobe, posee una planta simétrica en donde prima la funcionalidad, característica de este tipo de edificación, posee un corredor que sirve de andén y resguardo a los pasajeros. Su deplorable estado motivó en gran medida a la opción de reconstruirla en un futuro próximo⁶⁹, proyecto que será ejecutado por Merval , para la construcción de la denominada IV etapa, en esta básicamente se reconstruiría casi en el mismo sitio constituyendo una verdadera copia de esta, con la salvedad del cambio de andenes, el que (como lo muestra la figura) se ubicará en la parte mas angosta, como remate definitivo del recorrido ferroviario en la región, por lo que esta estación intermedia pasará a ser cabecera al igual que la estación Puerto en Valparaíso.

Estaciones en desuso.

⁶⁹ Según lo señala Iván González, jefe División Operaciones Merval S.A.

En esta condición podemos encontrar variados casos, pero es menester de este trabajo enfocarse solo a aquellas relevantes para el tramo Valparaíso- La Calera (tramo con funcionamiento hasta hace 8 años) y que aún se conservan. Continuando con el orden hacia el interior tenemos:

1.**La estación de San Pedro**, en Quillota, por ser esta intermedia y cabecera a la vez (para el tramo San Pedro -Quinteros).

2.**La estación de Quillota**.

3.**Estación de La Calera**. Por ser esta intermedia y cabecera a la vez (para el tramo La Calera-Petorca).

4.**Estacion de Llay-Llay**.

ESTACION SAN PEDRO (Quillota)

A) Análisis histórico: el actual edificio ferroviario de San Pedro es el segundo construido en el mismo lugar, su importancia radica mas en su carácter de cabecera del tramo San Pedro- Quinteros que en su carácter de elemento urbano relevante para el lugar que la emplaza, pues sirve a una pequeña localidad rural perteneciente a la ciudad de Quillota, localidad que no justificaría una inversión relevante de un edificio publico. Según catastro de E.F.E. este edificio fue construido en 1925, aunque lo mas probable es que se trate de una modificación al edificio originario que fue como lo describe la historia de Quillota “un galpón”.

B)Análisis estético:

C) Contexto:

D) Situación actual:

ESTACION DE QUILLOTA

A) Análisis histórico: El 15 de junio de 1857 llega el ferrocarril a la ciudad, causando un gran alboroto, pues todo el poblado quería ver ese “inmenso animal de fierro”⁷⁰, sobretodo porque ya habían pasado largos 5 años desde que se iniciara la construcción de la línea, conectando este poblado con Valparaíso, específicamente con la estación Barón. La primera estación de esta ciudad se emplazó a unos 500 metros de la actual y determinó el primer trazado ferroviario de la ciudad. *“Debemos recordar la primitiva estación que estaba en la actual calle Serrano mirando hacia 21 de mayo y Merced, la construcción de la nueva estación motivó el cambio de la línea hacia el costado de la calle Sgto. Aldea”*⁷¹. El segundo edificio estación es el que hoy encontramos en esta ciudad y corresponde a una edificación de 1910, año del bicentenario de la independencia de Chile. La primera estación (ver fotografía) se caracterizó dentro de la región por la extensión que tenía y por ser un recinto cerrado completamente en su perímetro, pues solo así se evitaban las pérdidas y robos de mercancía, solo dos portones (uno a cada extremo) permitían la entrada y salida del ferrocarril.

Durante el transcurso de los años el edificio estuvo constantemente sometido a intervenciones y adecuaciones, de las cuales sobresalen los “añadidos”, entre los más importantes podemos mencionar:

⁷⁰ Roberto Silva B., “Apuntes sobre la historia de Quillota”, editorial el Observador. Quillota Nov.1994

⁷¹ Vergara Torres. “Historia de Quillota”

/Nuevo volumen al interior del edificio. hall de acceso

A mediados 1970 se produce esta gran intervención consistente en la construcción de un volumen para la boletería, adosada al muro perimetral que enfrenta a la avenida, obstruyendo con ello uno de los tres accesos que presentaba el edificio, además con esto se ocultan dos de los cuatro pilares de pino oregón americano labrados a mano , que en conjunto conforman la espacialidad del hall y sostienen la cubierta

MATERIALIDAD: albañilería de ladrillo y cal.

SUPERFICIE : 22,5 m2

/Jardineras. hall de acceso

Entre 1980 y 1982 se construyen jardineras en el interior del edificio, conjuntamente con dos murales que adornan el espacio de las boleterías

MATERIALIDAD: hormigón armado

SUPERFICIE : +/- 2 m2

Boleterías venta de pasaje línea de buses.

En 1995 la empresa de transporte “ Pallmira” arrienda una parte del edificio, conforme a sus requerimientos construye unas boleterías.

MATERIALIDAD: Tabiquería de madera (desmontable).

SUPERFICIE : 5 m2

Este edificio está construido, a diferencia de las anteriores y a diferencia de la mayoría de la época, sobre cimientos de hormigón y se estructura en base a muros de albañilería de ladrillos con mortero de cal, en este edificio aparece el acero como elemento compositivo de la fachada, esta estación motivó el primer cambio en las líneas ferroviarias

B)Análisis estético: Esta estación posee una apariencia simple y decididamente funcional, básicamente se reconoce como un volumen rectangular de unos 7 metros de altura, en el que se privilegia el traspaso entre el tren y el autobús (andén y avenida), posee planta rectangular con un corredor techado coronado en toda su extensión (este corredor cubierto recorre tres de sus lados comunicando el área del arribo “andenes” con las dependencias y bodegas) por un entablamento liso sin molduras y de igual altura en toda su longitud, sustentado por pares de pilares de madera unidos por ornamentos, estos a su vez conforman “bancas de espera” en su extremo inferior, cualificando todo el perímetro de arribo de pasajeros. Posee vanos rectangulares y además posee cierta simetría en el conjunto, funcionalmente se divide en tres cuerpos, de los cuales el céntrico se libera de variados muros y sirve de recepción y sala de estar/espera, además articula las diferentes actividades de su perímetro. Las intervenciones realizadas tienen relación con los nuevos usos que ha tenido el edificio, en el interior se han derribado muros interiores, (cafetería y boletería), los cuales se encuentran sin data.

Dos vanos de ventana que se orientan a la ciudad se han convertido en vanos de puerta

C)Contexto: El edificio se emplazó primitivamente en las afueras de la ciudad, justamente en el deslinde del trazado original en damero (ver planos) hoy en día ese sector es parte importante del “centro

comercial de la ciudad”, deslinda con el área fundacional por una parte y con un sector agrícola mercantil, por la otra. Este es su segundo emplazamiento, mas cerca del “centro comercial” que el anterior, este segundo lugar modificó el trazado original del tren, acercando su detención al poblado de ese entonces.

D) Situación actual: El edificio se encuentra en un deficiente estado de conservación, debido, principalmente a la casi nula mantención que ha recibido desde su construcción, a esto se debe agregar los innumerables terremotos que la han afectado, sin embargo uno de los principales problemas es su actual estado de abandono. El edificio dejó de atender a su principal preocupación: los pasajeros ferroviarios, esto desde hace 8 años, el inmueble es ocupado actualmente por dos entidades: la empresa de transporte “Palmira” que tiene su boletería en el edificio y segundo, una cafetería bar que data desde antes de la desaparición del servicio ferroviario en la ciudad.

El sistema constructivo que presenta el edificio se basa en muros ortogonales de albañilería en ladrillo con mortero de cal de principios de siglo, que como vemos en las imágenes, se encuentra deteriorado.

Este edificio fue construido por el arquitecto Fones en 1935.

La función principal a la que debía servir este edificio era la de acoger a los pasajeros de la capital, del norte y de la costa que acá se juntaban, recordemos que en esta estación finalizaba el ramal norte, lo cual explica en parte su volumen, no justificable para una ciudad tan pequeña como La Calera

1. ESTACION VIÑA DEL MAR.

Lamentablemente no existen datos fidedignos sobre su concepción primitiva, solo se menciona el hecho de contar antes de 1915, con dos pisos mas un pasillo de techo metálico que acompaña la entrada⁷², el edificio con el que contábamos hasta el año pasado era en parte obra del arquitecto Ventura Galván, mas no existen antecedentes planimetricos al respecto y al parecer no existirán, por lo pronto solo algunas imágenes serán el único recuerdo que posea la ciudad de dicho edificio.

ESTACION DE LLAYLLAY

A) Análisis histórico: El primer edificio estación de esta localidad, trastornada por la presencia del ferrocarril, se construyó en al año 1862 aproximadamente, siendo su día de gloria en septiembre de 1863.

⁷² Según Osvaldo Navarro: “Estación de Ferrocarril”. Seminario de historia, Facultad de Arte y Tecnología. Universidad de Chile, sede Valparaíso. 1975.

Entre sus cualidades históricas, este recinto está el hecho ser el lugar exacto en donde se inauguró oficialmente el trazado entre Valparaíso y Santiago, inauguración a cargo del entonces Presidente de la República don José Joaquín Pérez:

“La ceremonia de inauguración del ferrocarril de Valparaíso a Santiago, ocurrida en septiembre de 1863, se llevó a cabo en la pequeña ciudad de Llay-Llay, y se eligió esta estación debido a que se encontraba equidistante de ambas ciudades”⁷³

Se dice que aquel día (14 de septiembre), partieron desde las dos estaciones cabeceras (Barón y Mapocho), dos trenes con las autoridades a bordo para encontrarse en esta ciudad. En la primitiva estación de Llay-Llay los trenes se detenían a acoplar las locomotoras obligatoriamente para cruzar la cuesta de El Tabón, mientras en el mismo sitio los pasajeros aprovechaban de almorzar, así surge el primer gran restauran de esta localidad (edificio hoy desaparecido), en este lugar se les aguardaba ya con la comida servida pues “el acople de locomotoras” no tardaba mas de 20 minutos.

El edificio con el que cuenta esta ciudad hoy en día es el segundo⁷⁴ desde la llegada del ferrocarril y no guarda relación formal con el actual, lo poco que se sabe de este “nuevo edificio” es que su construcción se realizó en el año 1935 (casi en la misma fecha en que se construyó el edificio estación de La Calera y bajo cualidades formales muy parecidas exceptuando el hecho que este edificio corresponde a uno “segunda clase” de los construidos entre Quillota y Santiago), atrás quedó el “hangar de madera” que cubría la llegada del ferrocarril (ver imágenes). Lamentablemente y al igual que la mayoría de los casos vistos parece no existir, planimetría al respecto, no existen registros sobre lo que hubo y lo que actualmente

⁷³ Moraga, Pablo. “Estaciones ferroviarias de Chile”/ Ediciones Hernán Venegas Diseño Ltda. Santiago de Chile 2001.

⁷⁴ Nadie parece saber que fue del primer edificio y del restorán que lo acompañaba.

existe, aparte de las imágenes acá mostradas. Su materialidad preponderante está basada en el uso del hormigón armado y albañilería armada, conformando una sola unidad entre recintos interiores y andén, posee una planta simétrica, muy funcional y con un claro acceso central.

B) Análisis estético: El actual edificio posee una forma rectangular, en la que sobresale la parte central como indicio único del acceso (ver fotografía), es un volumen simple que refleja su funcionalidad, al igual que el de La Calera, el edificio confunde desde el exterior volumen con muro, logrando con ello una mayor extensión y una mayor envergadura hacia la plaza que en ambos casos enfrentan o delimitan. Posee una planta simétrica, con vanos rectangulares y lo único que sobresale de su fachada principal es su parte central que muestra el acceso principal, mas un alero que la individualiza.

C) Contexto: al igual que en La Calera el edificio se emplaza en lo que ahora es el centro comercial de la ciudad, específicamente conformando una unidad con la plaza ccc,(ver planos de ubicación), la línea ferroviaria pasó a ser un límite para el sector que se presume es la parte más antigua del lugar.

SOBRE LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL.

La creación de este tipo de edificios fue llevado a cabo por grandes compañías, grandes empresas ferroviarias, constituidas por sociedades de crédito, entidades bancarias o promotores que eran accionistas de dicha compañía.⁷⁵

⁷⁵ Ver comentarios sobre estaciones de ferrocarril en “Arquitectura Industrial”, de Inmaculada Aguilar. Valencia.1998.

4.2.1 RECUPERACION DE ELEMENTOS URBANOS HISTORICOS

“La reinserción de áreas deterioradas al funcionamiento global de la ciudad, es una acción que permite alcanzar los beneficios esperados en el proceso de rescate del patrimonio cultural.”⁷⁶

Con esto quisiera mencionar dos cosas:

1. La ciudad en el transcurso del tiempo sufre diversos cambios, diversas transformaciones o modificaciones, que tienen que ver en gran medida con el cambio en las conductas sociales, en los acontecimientos mundiales, en los avances tecnológicos, etc. Lo que conduce a un replanteamiento respecto a la manera de insertarse en esta continua transformación.

“ Desde finales de los años cuarenta, el proceso de cambio se ha acelerado de tal modo que el abandono y demolición de edificios ha sido un hecho habitual en los núcleos urbanos”⁷⁷

2. Sin embargo, “el reconocimiento de que la reutilización era una opción distinta a la reforma y restauración abrió el camino para que estas transformaciones se integrara en el arte de la arquitectura”⁷⁸

⁷⁶ Ariaza, Dora. Tendencias actuales sobre las intervenciones en las áreas históricas. La Era Urbana . N°1, año 1998.

⁷⁷ Susana Mora. “Reflexión histórica sobre la rehabilitación”

Posibilitando con ello un cuestionamiento respecto a la demolición. A mayor escala, este cambio se refleja en proyectos como los del Louvre, pieza central del programa de *Grands projets* de Mitterrand.

Construcciones aparentemente obsoletas se presentan, por su amplitud y características, como lugares idóneos para albergar nuevos usos, la re-arquitecturización permite conservar estos edificios cargados de historia. Se trata entonces, de la re- arquitecturización de un edificio como pieza central de un plan de renovación urbana, un plan de transformación que devuelva la vitalidad a barrios, incorporándolos como parte activa de la ciudad.

Esta transformación de la ciudad actual genera constantemente, “residuos” (distintos en cada región) en relación a su historia, por ejemplo a partir de la Revolución Industrial algunas ciudades comenzaron a crecer, incorporando grandes volúmenes productivos en lo que era su periferia, las fabricas, estas se instalaban con grandes maquinarias y un gran numero de personas a su servicio, en variados casos la fabrica creó poblados, enriqueció e hizo crecer una ciudad al ofrecer numerosos puestos de trabajo, se expandió en pos del progreso y llego a ser el sostén principal de la ciudad industrializada. Sin embargo con el devenir tecnológico, la superficie necesaria para elaborar productos se redujo considerablemente, muchas de estas fabricas tuvieron que cerrar o fueron demolidas, las que aún quedaron en pie son en muchos casos volúmenes sin uso, siendo partícipes del deterioro urbano en barrios sin energía social.

El abandono de estos volúmenes, (fabricas, o grandes almacenes), genera también un abandono en el lugar de su emplazamiento, toda una parte de la ciudad se queda estancada, se constituyen

en “ áreas vistas mas como una ficción museística pletórica de edificios de gran valor, antes que como espacios de vida y cultura en permanente cambio.”⁷⁹

El carácter histórico adquirido en el transcurso de los años, su presencia urbana y su emplazamiento, son en cierta medida los valores que otorgan el carácter de relevante a ciertas obras en la ciudad, por cuanto fueron y son partícipes del acontecer ciudadano, es un testigo de la vida de la ciudad y de sus habitantes, es un motivo para su permanencia en el tiempo.

Creo que en nuestra región el problema se suscita con los cambios y abandonos referidos a la comunicación.

Nos encontramos en una región en la que los emplazamientos y los microclimas creados por los cordones montañosos, cualifican y caracterizan a las distintas ciudades que la conforman.

Desde principios del siglo antepasado la conexión entre áreas era de vital importancia, pues de ello dependía en gran medida el abastecimiento de cada una de las partes que conforman la región.

Por lo tanto creo que el edificio mas publico y representativo de este mercar es el edificio estación de tren

⁷⁹ Harms, Hans et al. “ Vivir en el centro”. La Era Urbana n°1. 1998,p5.

CAPITULO CINCO

Anexos.

Definición de monumentos nacionales.

Por monumento entenderemos a "...los lugares, ruinas, construcciones u objetos de carácter histórico o artístico; los enterratorios o cementerios u otros restos de los aborígenes; las piezas y objetos antropológicos o de formación natural, que existan bajo o sobre la superficie del territorio nacional o en la plataforma submarina de sus aguas jurisdiccionales y cuya conservación interesa a la historia, el arte o la ciencia; los santuarios de la naturaleza; los monumentos , estatuas, columnas, pirámides, fuentes, placas, coronas, inscripciones y, en general, los objetos que estén destinados a permanecer en un sitio público, con carácter conmemorativo. Su denominación, tuición y protección se ejerce por medio del consejo de Monumentos Nacionales, en la forma que determina la Ley N° 17.288 DE 1970."

3.SOBRE EL VALOR (DETERMINANTE DE LA INTERVECION)

Lo que se valora en cada obra es siempre distinto, por lo que podemos afirmar que no existen dos re arquitecturizaciones iguales (por volumetría, por ser conformador de un espacio público exterior, por su espacialidad interior, por ser un edificio representativo de una época o estilo, por su materialidad, por que en él ocurrieron sucesos históricos relevantes etc.), por lo tanto dependiendo de los valores de la obra, de las directrices que estos valores señalan se proyectará la parte nueva.

A raíz de la importancia de la valoración y de su reconocimiento, Horacio Gnemmi propone un esquema de valoración en la defensa del patrimonio:

VALORACIÓN EN LA DEFENSA DEL PATRIMONIO⁸⁰

1

2

3

Conocimiento

Este esquema reconoce –ante todo- el orden según el cual se presentan cada uno de sus términos, en un elenco ordenado siguiendo un proceso de gradual aparición, en el que el conocimiento aúna las partes.

Respetando al orden antes propuesto, cada una de las palabras antes señaladas interesa como:

⁸⁰ Horacio Gnemmi

1.- PATRIMONIO, en cuanto bien heredado, como producto cultural- por lo tanto patrimonio cultural- a manera de segunda naturaleza, y en indisoluble relación con el hombre y con la naturaleza dada.

2.-DEFENSA como amparo, protección, socorro.

3.-VALORACION como proceso a través del cual se reconocen los valores que están ahí de un bien o cosa.

La conclusión que se puede extraer de las anteriores precisiones es que evidentemente la valoración es indispensable para concretar a la defensa del patrimonio, dado que si no se reconocen los valores, con mucha dificultad se podrá identificar qué y por sobre todo “como” intervenir una obra. La valoración conduce a la adopción de una postura, un criterio de acción.

“ Si intervenir es modificar, la incidencia de cada intervención habrá de valorarse desde una inicial crítica metodológica, ya que la adopción de un criterio racional (método), en la práctica del proyecto es condición necesaria pero no suficiente. De hecho, la selección del criterio determina el alcance mismo de la modificación. Se puede argüir, por tanto, que hay tantos menús de problemas de intervención en los centros históricos cuantos niveles metodológicos puedan definirse”⁸¹

⁸¹ xxx, “Construir en lo construido”

A continuación veré algunos casos, o ejemplos de innovación en la re arquitecturización de edificios industriales en desuso, cuya común unión es el aprovechamiento de espacios, que, por la superficie construida y por su localización, parece oportuno darles nueva vida, otra particularidad de estos casos es la del aprovechamiento y respeto por el pasado histórico de los edificios intervenidos, además de actuar como elementos significativos dentro de un plan de renovación urbana, o de recuperación de barrios industriales, como se verá en estos casos es clara la intención de restaurar, para dar testimonio de esta unión de tiempos, hacia el futuro.

Examinaremos las obras desde un punto de vista histórico, estético, material y desde el punto de vista de su emplazamiento, solo así se entenderá la idea que enlaza estos tiempos.

Antes de revisar los casos estudiados es necesario mencionar que: a mi entender existen dos posturas encontradas y antagónicas respecto de una innovación.

LA PRIMERA postura tiene relación con el “aprovechamiento de una estructura existente”, (postura a la cual solo haré referencia al enunciarla), no son los valores estéticos, artísticos o históricos los que se ponen de manifiesto, por lo tanto la imagen, la imagen final dice de una obra nueva, que en nada guarda relación con la imagen de un edificio preexistente. En esta postura se encuentran edificios que solo aprovechan las ventajas de estos grandes volúmenes.

LA SEGUNDA conlleva lo tratado hasta ahora, una valoración de lo preexistente, (de mejor o peor forma), surge entonces la obra como DIALOGO HISTORICO.

Considero que existen al menos dos formas de abordar el DIALOGO HISTORICO, en edificios industriales en desuso, ambos con diferentes resultados. Entendiendo este dialogo como algo formal y de entera percepción desde el espacio público, es decir en el como se presentan con este nuevo uso a la ciudad y a sus habitantes, que es en el fondo, el lugar mas afectado, por cuanto es en el espacio público en donde la memoria colectiva se presenta con mayor fuerza.

5.1.-A MODO DE DIALOGO SUTIL CON ADICIONES VOLUMETRICAS CONTEMPORÁNEAS
AL VOLUMEN PREEXISTENTE,

Realzar mediante materiales nuevos el valor estético y constructivo del edificio preexistente. Se valora la imagen construcción y volumetría del volumen preexistente, lo nuevo reflejado en la fachada principal pretende resaltar valores compositivos preexistentes a través de una notoria diferenciación en la materialidad, es el edificio preexistente el que se alza con un nuevo rostro.

En esta forma de dialogo se trabaja con el “contraste” que materiales nuevos ofrecen, principalmente se trabaja con transparencias, con volúmenes de luz, que contrastan notoriamente con el material predominante del edificio preexistente, logrando con ello una notoriedad reciproca entre volúmenes, unidad arquitectónica

*Museo TATE MODERN

*Museo de Arte de Duisburg, Alemania

*Escuela Abbey, Seckau, Alemania.

5.2.- A MODO DE CONFRONTACION ENTRE PARTES CON UNA MARCADA IRRUPCIÓN CONTEMPORANEA EN UNA FACHADA PREEXISTENTE ,se cambia el valor estético de la fachada y su

relación con el entorno mediante la irrupción de elementos nuevos, no existe el dialogo, sino, la competencia por figurar..

*Central de Librería Lápiz López, Santiago de Chile.

*Instituto Cultural Iberoamericano, Santiago de Chile.

*Centro Cultural TECLA SALA,

PRESENTACION DE LOS CASOS MUSEO TATE DE ARTE MODERNO

BANKSIDE, LONDRES, REINO UNIDO.....HERZOG & DE
MEURON arquitectos.....

Lo que antes fue una central eléctrica es hoy la pieza central de un barrio a recuperar en Londres, la obra se enmarca dentro de una serie de cambios en el sector de su emplazamiento. Este edificio, levantado por el arquitecto Sir Giles Scott, es considerado un hito histórico en el río Támesis, la intervención rescata este valor y lo potencia; se trata de una gran viga luminica posada sobre el gigantesco volumen de ladrillo de fines del siglo XIX.

Este caso se presenta especialmente interesante para el tema en estudio, pues se trata de una sutil intervención que, en vez de confrontar tiempos los aúna, esta viga de luz resalta los valores geométricos propios del edificio.

CENTRO CULTURAL TECLA SALA

L' HOSPITALET DE LLOBREGAT.....VIAPLANA
ARQUITECTOS.....

Este centro cultural se emplaza sobre lo que fue una nave de tres plantas de altura dedicada antiguamente a la industria textil, el acceso se sitúa en la planta intermedia, irrumpiendo fuertemente en la fachada, existe en este caso otro criterio de dialogo entre tiempos, un dialogo por contraste, lo que puede generar controversias la hora de valorar la intervención, pero mas que eso, se propone una manera, un propósito distinto de reconocimiento del nuevo uso al transeúnte, se mantienen, volúmenes y proporciones existentes, no se incorporan grandes elementos nuevos, aparte del acceso, al edificio, al contrario este se destaca, tanto en su majestuosidad como en su materialidad , por sobre lo contemporáneo.

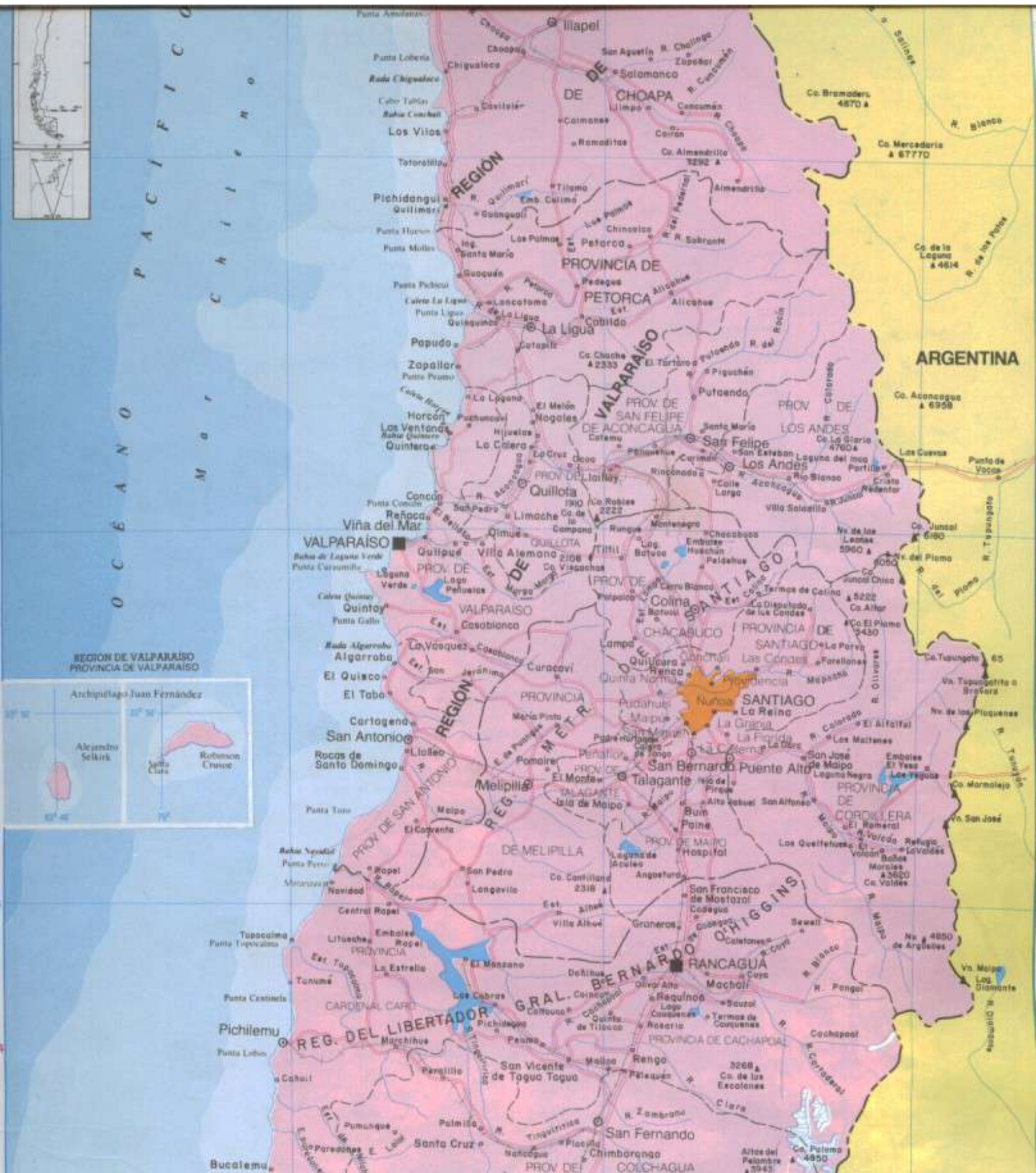
HANGAR 14 , ESPACIO EXPOSITIVO
BURDEOS. FRANCIA.

Este proyecto consiste en la innovación como espacio expositivo de un edificio de los años treinta concebido originariamente como “ARTEFACTO PORTUARIO” y situado entre el río Garona y la fachada del siglo XVIII de la ciudad. El edificio se enmarca en una estrategia de recuperación de un área antiguamente ocupada por el puerto, antes de su traslado.

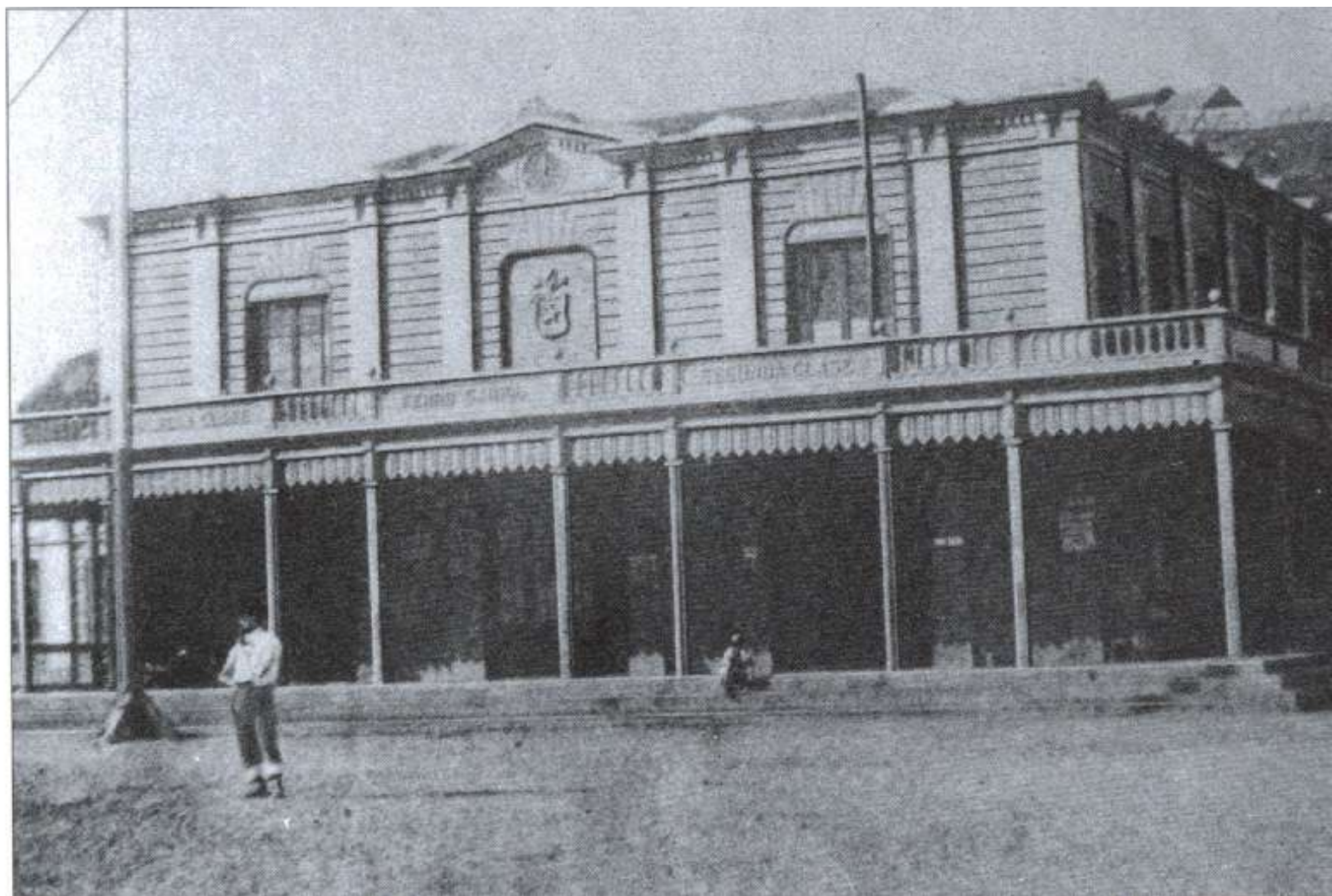
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.

- *Auca nº40, *“Nuevo destino para viejos edificios”*. 1980. ediciones Auca Ltda. Santiago. Chile.
- *Aguilar, Inmaculada. *“Arquitectura industrial”* 1998. ediciones Museu d’ etnología de la diputació de Valencia. Valencia. España.
- *Broto i Comerma, Carles. *“Edificios rehabilitados”*. España 2001.
- *Carrión, Diego. *“Reflexiones acerca de la naturaleza y ética de las intervenciones en las ciudades”*. la era urbana. nº1 año 1998.
- *Chile, Ferrocarriles del Estado, *“La empresa de los ferrocarriles del estado su actual situación técnica, financiera y sus necesidades”*. (edición y año por confirmar)
- *De Solminihac, Solange. *“El rol de la industria en el desarrollo urbano”*. 1984. seminario de urbanismo. Escuela de Arquitectura. Universidad de Valparaíso. Chile
- *Gaetano Miarelli- Mariani *“Historia de los criterios de intervención en el patrimonio arquitectónico”*. Documento.
- *Gnemmi, Horacio. *“Puntos de vista sobre la conservación del patrimonio arquitectónico y urbano”* p62. Ediciones Eudecor. Córdoba. Argentina. Abril de 1997.
- *Huidobro, Carlos. *“Nuestros ferrocarriles”*. (edición y año por confirmar)
- *Hurtado, Marcela, *Apuntes curso de restauración arquitectónica*. Escuela de Arquitectura. Universidad de Valparaíso. 2002.
- *Jiménez, Alfonso. *“Enmiendas parciales de la teoría del restauro II”*. Artículo revista Loggia nº5. p12.
- *Marín, Santiago. *“Los ferrocarriles de Chile”*. IV Edición. Imprenta Cervantes. 1916. Santiago. Chile.
- *Moraga, Pablo. *“Estaciones ferroviarias de Chile”*. Ediciones Hernán Venegas Diseño Ltda. Santiago de Chile 2001.
- *Moreno, Manuel. *“¿Crisis en el patrimonio contemporáneo?”*. Revista C.A. nº89. 1997.

- *Navarro, Osvaldo. *"Estaciones de ferrocarril"*. Seminario. Universidad de Chile sede Valparaíso. 1975 aprox.
- *Piedad Allende, María, *"Historia del ferrocarril en Chile"*.
- *Pinto Vallejos, Sonia. *"El ferrocarril, un elemento destacado en la urbanización de la región de Valparaíso"*. Doc. Extraído de "Valparaíso 1536-1986, Primera jornada de historia urbana". Ediciones Altazor del Instituto de Historia de la Universidad Católica de Valparaíso. Valparaíso. 1987.
- *Ruskin, John. "Las siete lamparas de la arquitectura", p222.
- *Sahady, Antonio. *"Precisiones conceptuales en torno a las formas de re- arquitecturaciones"*. Revista C.A. n°37.
- *Tartarini, Jorge. *"Arquitectura Ferroviaria"*. Ediciones Del arco iris colihue. Buenos Aires. Argentina. 2001.
- *Thomson, Ian / Angerstein, Dietrich, *"Historia del ferrocarril en Chile"*. Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Santiago. 2000. Chile.
- *Vicente García Ros, *"¿Congelar el pasado o construir desde la historia?"*, /Documento.p2.
- *Quaderns, revista de arquitectura y urbanismo n°230 *"Humo de fabrica"*. España 2001.
- *El croquis, revista de arquitectura n°84 *"Herzog & de Meuron"* España 1998.

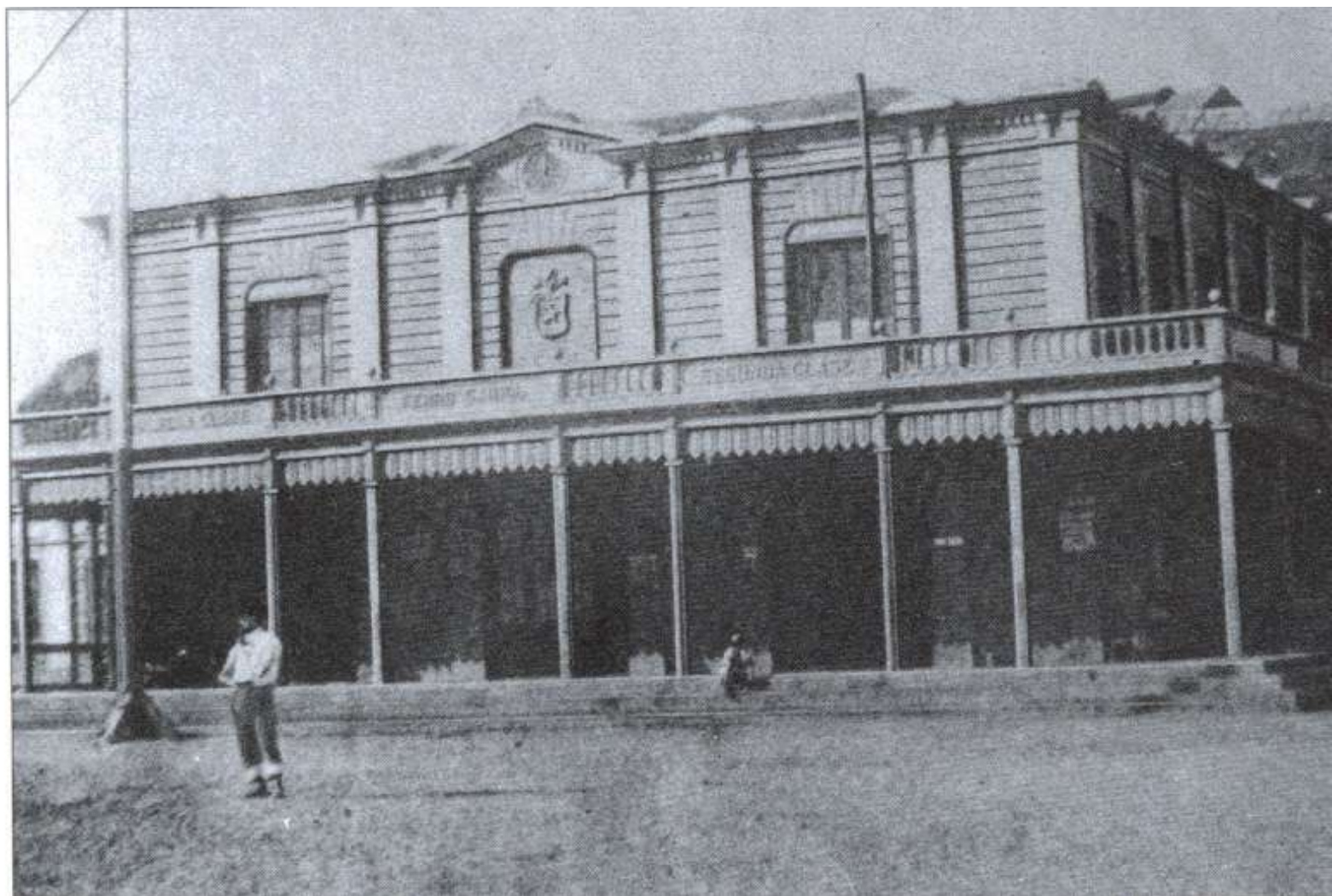


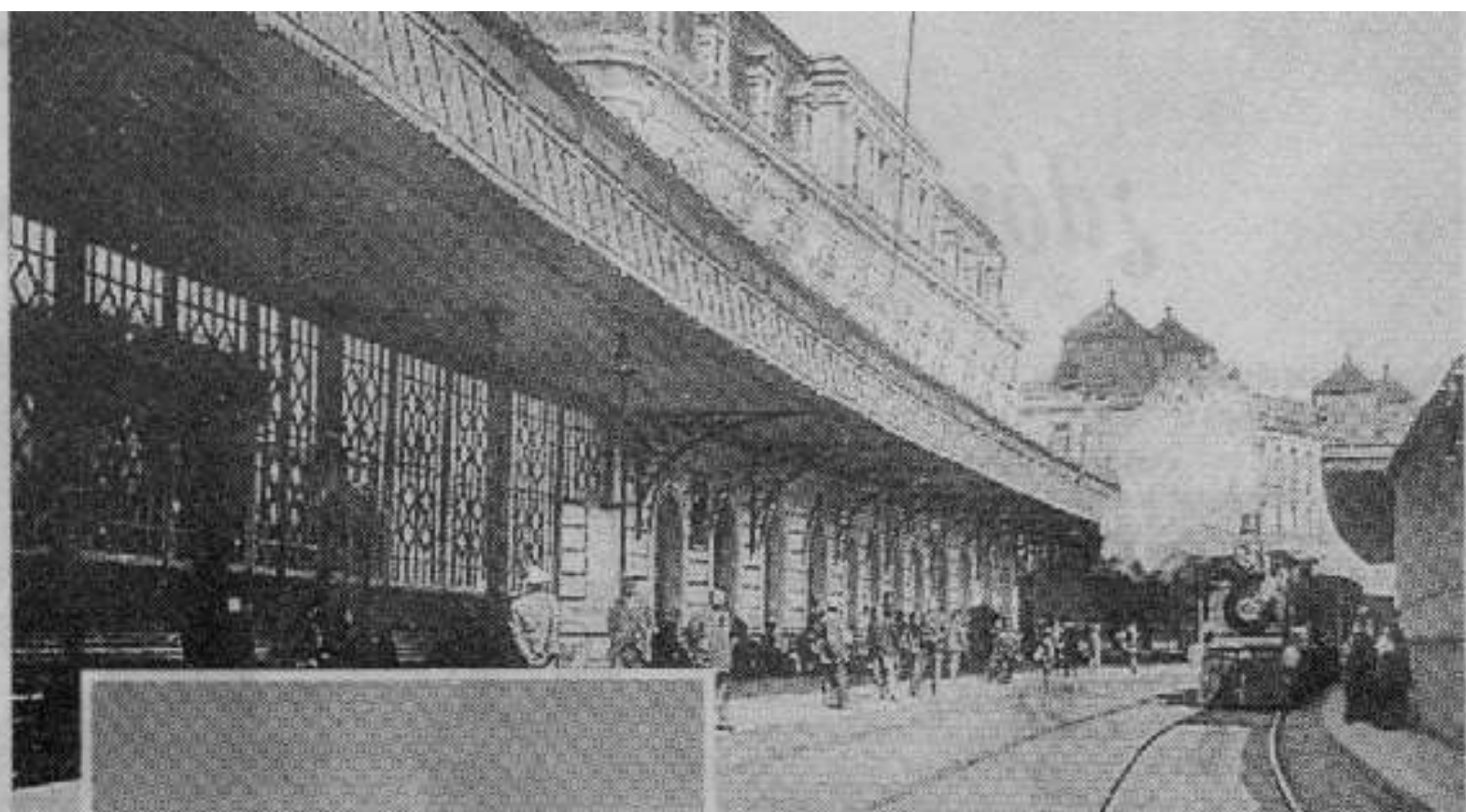




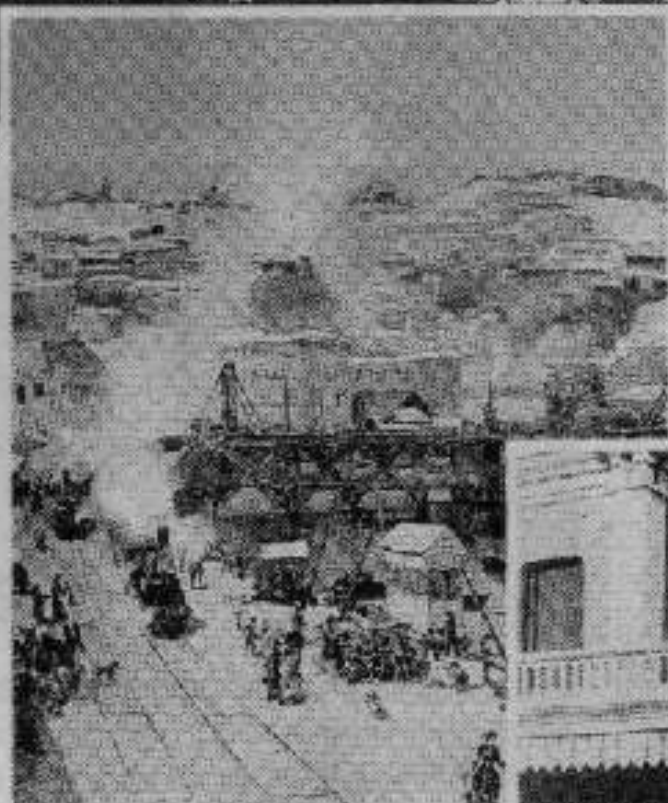


La primera Estación
Barón era un edificio
construido enteramente
de madera, en 1862.





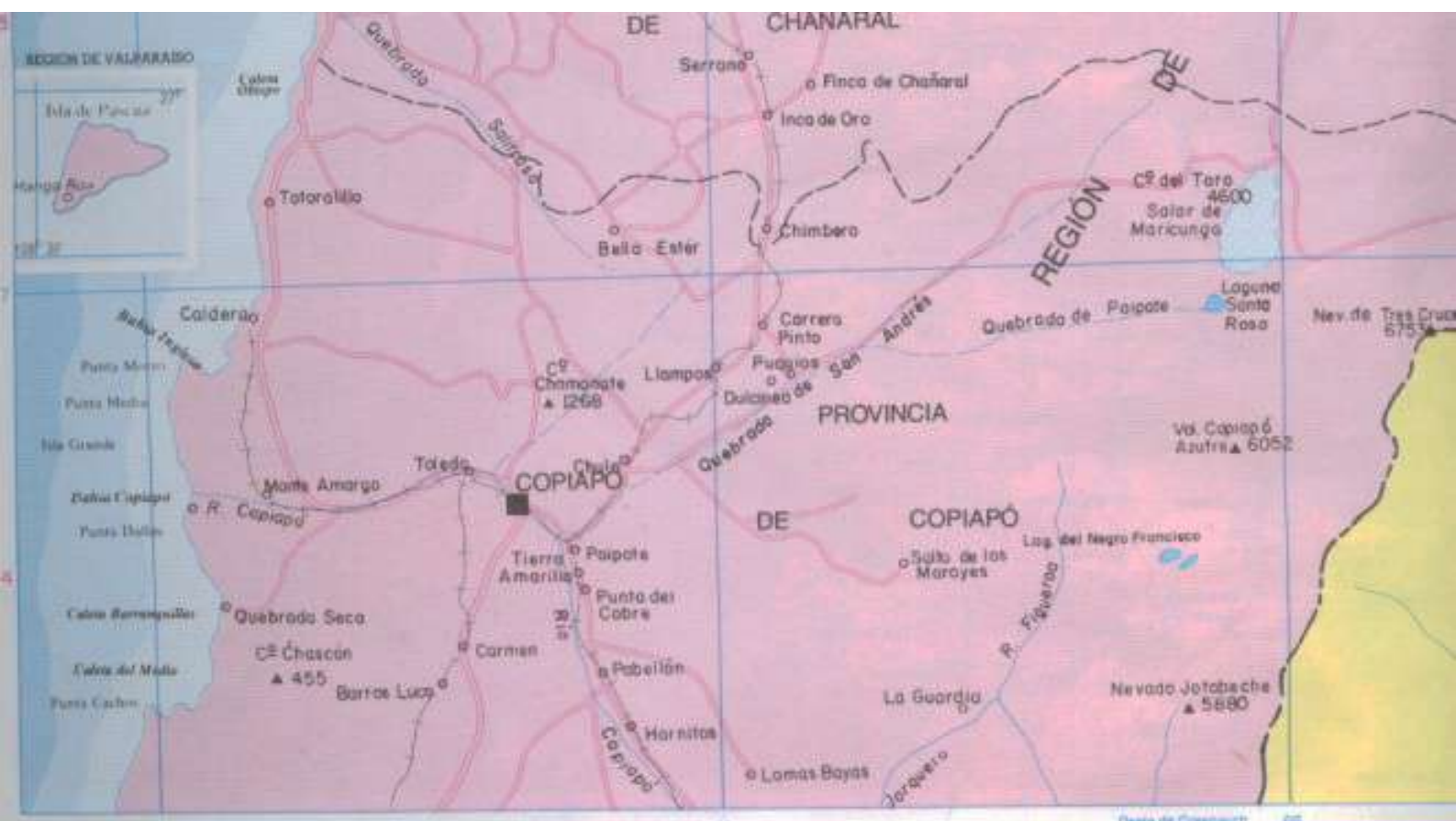
Un amplio y elegante alero caracterizaba a la antigua Estación Bellavista.



"Puerto de Valparaíso" (detalle), de Ramón Subercaseaux. Esta pintura ilustra bien la época en que puerto, rieles y calles convivían sin divisiones.



La primera Estación Barón era un edificio construido enteramente de madera, en 1862.







22 CALERA





22 CALERA









46 LA CRUZ



47 ACONCAGUA











42 EL SOL



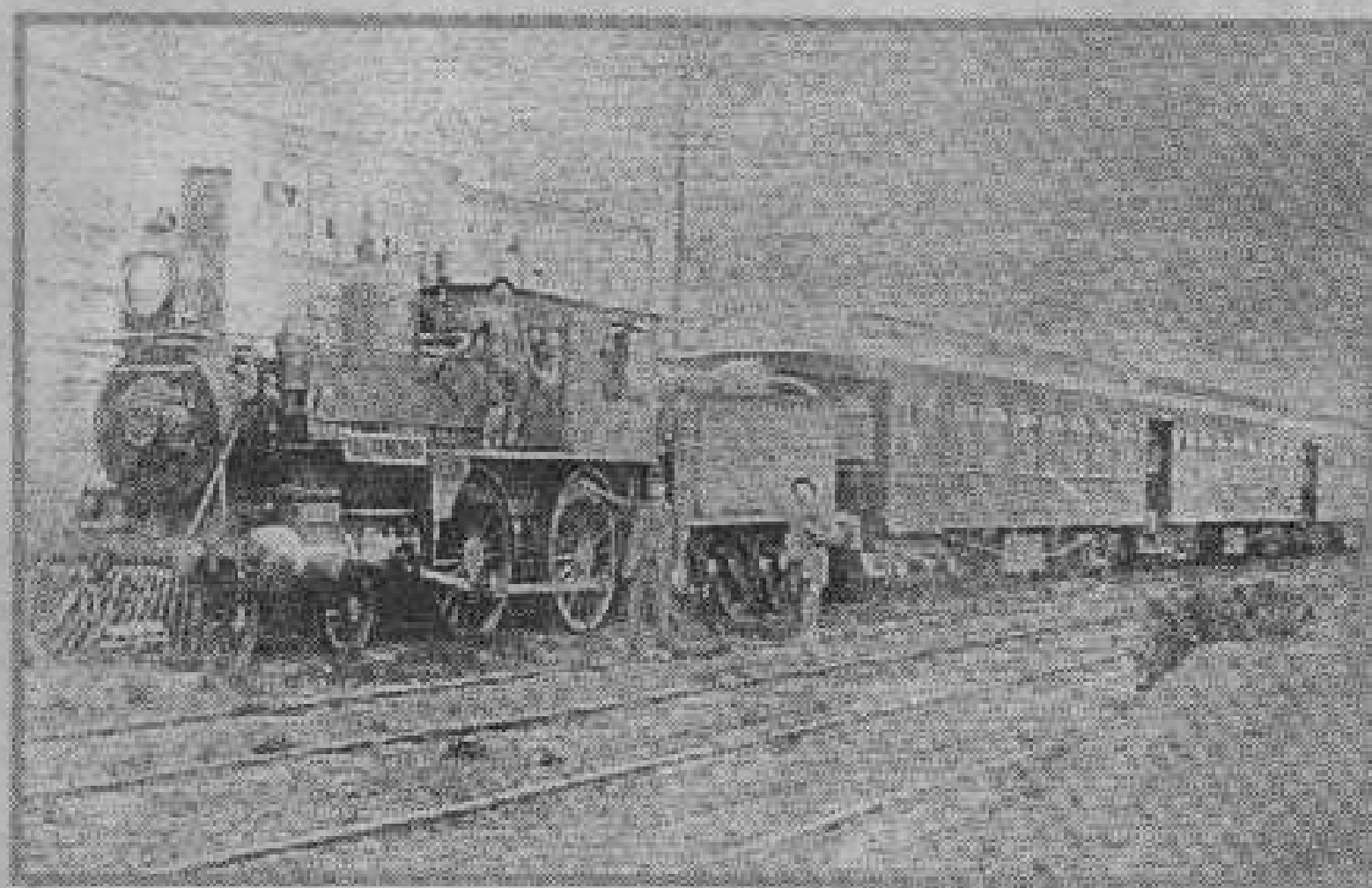
43 BELLOTO











Una de las locomotoras Baldwin-Westinghouse, entradas en servicio en la primera época de la electrificación.







26 LLAY - LLAY • (1)



27 LLAY - LLAY





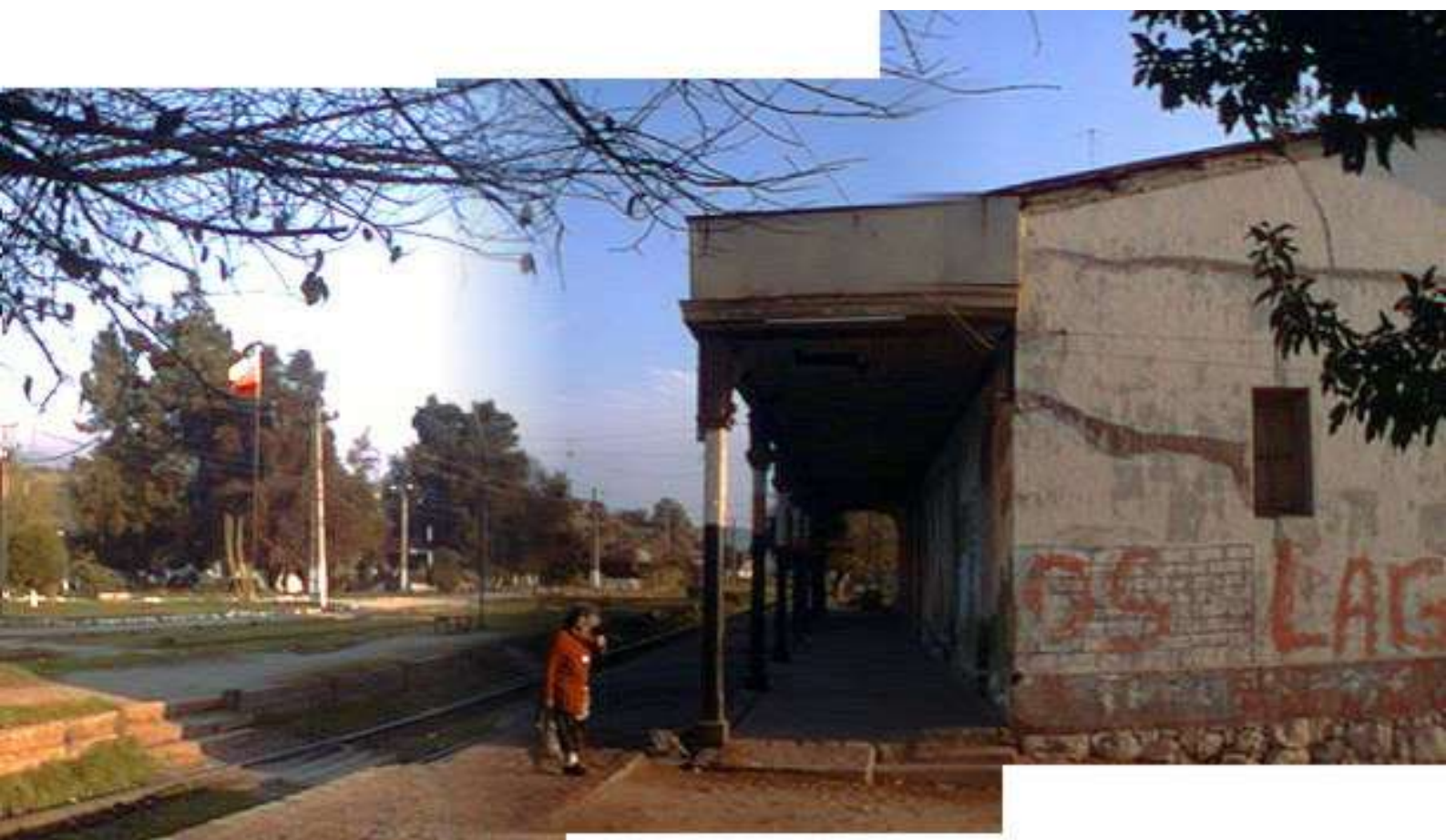












P R O Y E C T O



Corporación "Tren del Vino"

P R O Y E C T O



Corporación "Tren del Vino"

P R O Y E C T O



Corporación "Tren del Vino"



