

REVISTA DE ANTROPOLOGÍA VISUAL

Número 30 - Santiago, 2022 - 1/20 pp.- ISSN 2452-5189



Patrimonio cultural y defensa ciudadana: la Estación Central de ferrocarriles de Santiago de Chile

Sergio González Rodríguez¹

RESUMEN: Desde una noción ampliada del patrimonio cultural sustentada en dimensiones sociales y ciudadanas que aportan nuevos alcances a la complejidad de este ámbito, se analiza la experiencia de defensa patrimonial registrada en la década de 1990, en que se pretendió desnaturalizar los recintos ferroviarios de la Estación Central cambiando su uso y funciones por actividades comerciales. Ello implicó una reacción ciudadana para detener los proyectos, que implicaban la pérdida del último terminal ferroviario de la ciudad. En el texto se sistematizan las características y condiciones que pueden explicar los resultados exitosos de esta movilización ciudadana en defensa de un hito de la cultura ferroviaria de la ciudad y del país.

PALABRAS CLAVE: patrimonio cultural, Estación Central de Santiago, acción ciudadana.

Cultural heritage and citizen defense: the Central railway Station of Santiago de Chile

ABSTRACT: From an expanded notion of cultural heritage based on social and citizen dimensions that contribute new scopes to the complexity of this area, the patrimonial defense experience recorded in the 1990s is analyzed, in which it was intended to denaturalize the railway stations of the Central Station by changing its use and functions by commercial activities. This implied a citizen reaction to stop the projects that involved the loss of the last railway terminal in the city. In the text, characteristics and conditions are systematized that can explain the successful results of this citizen mobilization in defense of a milestone in the railway culture of the city and the country.

KEYWORDS: cultural heritage, Central Station of Santiago, citizen action.

¹ Antropólogo y psicólogo social. Doctor en Psicología. Profesor titular de la Universidad de Santiago de Chile. ORCID: 0000-0002-6687-366X.

E-mail: sergio.gonzalez.r@usach.cl

Introducción

En el cruce y amalgama de tradición y modernidad que caracteriza a los países latinoamericanos encontramos desafíos que presuponen repensar concepciones y agendas para comprender las nuevas complejidades que tensionan a nuestras sociedades. Los ámbitos de la reflexividad sobre la cultura y su consideración como herencia cultural de larga o mediana data se constituyen acuciantes campos de preocupación. Además, los intensos procesos de transformación adquieren autonomía y dinamismo ante los imperativos de una modernización concebida, preponderantemente, de manera instrumental, y ante la urgencia por alcanzar logros en rentabilidades de corto plazo, que son recurrentes en los planes y políticas con miradas de contingencia. A ello se suman las precariedades impuestas en los plazos del *managment* acotado e inmediatista a periodos que no coinciden con los tiempos técnicos ni de los actores políticos.

En las agendas de salvaguarda y puesta en valor del patrimonio cultural, específicamente, del patrimonio industrial, es necesario que el mundo académico pueda *permear* y sostener las agendas ciudadanas. Incluso, se aprecia que no se ha logrado generar una discusión inicial que se traspase a la conversación social y ciudadana sobre la conformación del *paisaje cultural* de nuestras ciudades y de las nuevas ruralidades que se han configurado en los últimos cuarenta años (Hernández y Pezo, 2010).

En este sentido, las acciones ciudadanas —cuando han existido— han sido más activas y eficaces que los planteamientos surgidos desde el mundo académico e intelectual. Cabe reconocer que la sociedad civil es y debe ser protagonista de esta reflexividad, pero el rol de generar y reproducir el conocimiento y la información pertinentes para las acciones positivas de resguardo y defensa del patrimonio cultural deben contar con las orientaciones y la sistematización propositiva generada en los espacios de reflexividad. Una actitud más decidida del mundo académico es necesaria para dar más consistencia técnica y profundidad analítica a las acciones ciudadanas.

En los últimos años, la discusión sobre la concepción y gestión del patrimonio cultural se ha extendido a nuevas dimensiones que permiten constatar avances en la comprensión de los bienes culturales patrimoniales en los contextos históricos y sociales en que han tenido su origen. Estos avances sobre sus funciones y posibles *resignificaciones*, junto a la lectura de los enclaves *redigitalizados* por las nuevas realidades se ven reforzados por las transformaciones y mutaciones posindustriales y los cambios tecnológicos propios de un acelerado mundo de transformaciones².

Es así como, en la elaboración de indicadores sobre la sostenibilidad del patrimonio se desarrolla un índice con un marco multidimensional diverso, en una concepción más abierta y en contexto con los desafíos y lecturas actuales del patrimonio cultural:

La noción de patrimonio es importante para la cultura y el desarrollo en cuanto constituye el “capital cultural” de las sociedades contemporáneas. Contribuye a la revalorización continua de las culturas y de las identidades, y es un vehículo importante para la transmisión de experiencias, aptitudes y conocimientos entre las generaciones. Además, es fuente de inspiración para la creatividad y la innovación que generan los productos culturales contemporáneos y futuros. El patrimonio cultural encierra el potencial de promover el acceso a la diversidad cultural y su disfrute. Puede

² Un aspecto demostrativo de los procesos de construcción conceptual aún incipientes sobre patrimonio cultural, patrimonio cultural industrial y patrimonio cultural intangible es la constatación de que las definiciones en boga son aditivas, un listado de diversos bienes, pero no se ha llegado aún a concepciones que engloben en cada caso un constructo sistémico.

también enriquecer el capital social conformando un sentido de pertenencia, individual y colectivo, que ayuda a mantener la cohesión social y territorial. Por otra parte, el patrimonio cultural ha adquirido una gran importancia económica para el sector del turismo en muchos países, al mismo tiempo que se generaban nuevos retos para su conservación (UNESCO, 2014, p. 132).

En el mundo del capitalismo líquido al que asistimos se han ido abandonando progresivamente las no muy distantes formas y modos de producción de la industrialización que caracterizaron gran parte del siglo XIX. Mediante el desarrollo de un capitalismo sólido en el siglo XX, el trabajo humano para la generación de bienes se asoció a la mecanización de los procesos y a los incrementos de productividad. En la actualidad, hemos pasado a una lógica de producción en que la automatización tecnológica reemplaza sistemáticamente el trabajo operativo humano por una mecanización robotizada, junto a una trama de interacciones en que la mayoría de los intercambios corresponden al mundo de los servicios y de la comunicación. En este panorama, las áreas de abandono productivo y de cese de la gestión económica original son numerosas, de modo que se generan zonas urbanas y suburbanas con verdaderos *parques de abandono industrial* ante el repliegue de los modos de producción que caracterizaron al capitalismo sólido de los primeros dos tercios del siglo XX. No solo son instalaciones, edificaciones, maquinarias y bienes de una nueva arqueología industrial los que quedan en desamparo, sino también formas de vida de sectores sociales, estilos de relación entre trabajo y vida cotidiana, que caen en desuso con la finitud de un sistema productivo que es reemplazado con gran celeridad y muchas veces sin una reflexividad que considere todos los ámbitos de pertinencia implicados en las consecuencias directas e indirectas. Entre ellas, por cierto, las consideraciones culturales de esos estilos de vida que se abandonan indeclinablemente.

Esta realidad de profundos procesos de transformación en el espacio urbano y rural del mundo occidental tiene su correlato en la preocupación por ampliar y complejizar las concepciones de salvaguarda de los espacios, bienes y monumentos de carácter e interés patrimonial. Así, se avanza desde la exclusiva *cosificación* del bien, entendido como una unidad aislada sin un sistema que le entregue significaciones y sentidos, como un texto sin contexto, para pasar a una noción más completa y compleja de los bienes culturales patrimoniales. De este modo es posible dar cuenta de su riqueza de códigos y la necesaria visión para representarlos como una expresión de cultura viva vinculados a actores, agentes y usuarios que reproducen o reprodujeron formas y estilos de vida, en interacciones con alteridades complementarias y divergentes. Todo ello en la concepción de un espacio sociocultural que define su interés y protagonismo como expresión de pasado recuperado/sistematizado y de futuro resignificado en las proyecciones que se pueden aplicar a ese bien patrimonial más allá de su consideración museística, o no solo definida por esta condición, que puede anquilosar sus posibilidades de reconversión. La impronta estaría en una concepción dinámica de ese bien, espacio o paisaje cultural, sin que las *resignificaciones* que se le quieran aplicar impliquen desnaturalizar su condición e identidad sustantiva. Es la situación planteada en el caso de la Estación Central de ferrocarriles de Santiago.

Noción de patrimonio cultural en movimiento

En el presente siglo ha habido una preocupación por ampliar el campo semántico de la noción de patrimonio cultural a las nuevas complejidades e incluir nuevas dimensiones que acercan sus propósitos a las ciudadanías y sus posibilidades de participación activa y compromiso con el destino de los bienes culturales patrimoniales. Es así como la Convención Europea del año 2000 se denominó, por ejemplo, *del Paisaje*, entendiendo la necesidad de aportar a las políticas de patrimonio de los Estados europeos una relevancia fundamental a la consideración medioambiental de los enclaves en que se encuentran los bienes culturales patrimoniales. De

igual modo, la Carta Nizhny Tagil de 2003 significa un avance en el tratamiento contextualizado del patrimonio cultural, ahora entendido como parte de las identidades y los valores intangibles asociados a las comunidades que se relacionan con el patrimonio³.

En Chile la institucionalidad ha progresado porque la reciente creación del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio consideró este último ámbito en sus acepciones de *materia-lidad* y de *intangibilidad*⁴. La reciente marcha blanca de esta institucionalidad no permite aún sacar conclusiones sobre los posibles lineamientos para implementar una política cultural y patrimonial que sistematice una complejidad omitida en la institucionalidad anteriormente. No debemos olvidar que estos organismos han sido más bien consultivos, normativos y orientadores, con capacidades de fiscalización *ex post* en sus acotadas acciones de intervención ante la desidia en el tratamiento de los bienes culturales. Sumado a ello, no se dispone de recursos para sostener una política de acciones positivas para la salvaguarda del patrimonio cultural común. Es evidente que el Consejo de Monumentos Nacionales, a partir de su ejemplificadora denominación, es una entidad —creada en 1925 y modificada en 1970— según otra concepción del patrimonio cultural. Actualizarse es un requerimiento que la nueva institucionalidad debiera sostener como parte de la conformación de una identidad patrimonial significativa de los desarrollos culturales objetivados del país.

En este marco de definiciones políticas, inaugurado con la creación del nuevo Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, es lógico que una de sus primeras tareas sea modernizar la normativa vigente sobre conservación y salvaguardia del patrimonio cultural. Esta institucionalidad cultural deberá articular a todos los organismos públicos que trabajan de manera especializada y segmentada las áreas del patrimonio cultural. Gran parte de la labor radica en establecer puentes para la convergencia de los diversos actores, agentes, cultores y expresiones ciudadanas que actúan en los diversos ámbitos del patrimonio. Al respecto, es importante recordar que en 2009 Chile ratificó la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de Unesco (2003), instrumento que desde entonces y a la fecha ha sido el marco normativo más directo por el cual se han regido las políticas sobre esta materia en Chile. A partir de 2018 será el Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, perteneciente al nuevo Ministerio, el que asuma estas funciones.

En este sentido, es perentorio destacar que el objetivo de los debates actuales es enriquecer las visiones ampliando y complejizando la conversación social sobre patrimonio cultural, memoria y ciudadanía. Por este motivo, el desarrollo sostenible, los derechos colectivos y la participación comunitaria se erigen como ámbitos imprescindibles en la deliberación para una legislación sobre patrimonio cultural. Renovar los contenidos de la Ley de Monumentos Nacionales, que tiene cerca de 50 años, es urgente considerando las nuevas dimensiones y el protagonismo que alcanzan en la agenda pública los ámbitos propios de una consideración del patrimonio cultural como un tema más cercano al sentido común y la cotidianidad de la ciudadanía.

³ Entre los valores asociados a los bienes patrimoniales industriales se reconoce que el patrimonio industrial tiene un valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad. De igual modo, la Carta de Nizhny Tagil señala respecto del patrimonio industrial: “Estos valores son intrínsecos del mismo sitio, de su entramado, de sus componentes, de su maquinaria y de su funcionamiento, en el paisaje industrial, en la documentación escrita, y también en los registros intangibles de la industria almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas”.

⁴ Esta concepción positiva puede estar sustentada en una tradición conceptual de la teoría antropológica, que distingue entre cultura material y cultura inmaterial, al tiempo que clasificaba los contenidos de la cultura en manufacturas, ideofacturas y sociofacturas, de acuerdo con las distinciones de uno de los fundadores de la antropología social en Chile, Carlos Munizaga Aguirre, formador de varias generaciones de antropólogos en la Universidad de Chile.

Dimensiones del patrimonio cultural en los nuevos desafíos

En términos de criterios y contenidos cabe incorporar, al menos, las siguientes dimensiones:

i. *Continuidad histórico-social del patrimonio*. Considerar la diacronía social de los bienes, zonas y complejos materiales que conforman una expresión histórico-cultural que se debe resguardar, poner en valor y *resignificar* en su utilidad social y factual, evitando que ello signifique desnaturalizarla como espacio apropiado y apropiable por sus comunidades y usuarios. Es decir, al considerar su reutilización, la funcionalidad reasignada, o parte de ella, debe estar relacionada con el ámbito para que fue concebida y proyectada.

ii. *Identidad de contexto cultural*. Considerar las identidades sociales y culturales donde se circunscribe la expresión del bien patrimonial en su contexto de paisaje cultural, junto con las expresiones de origen y sus derivaciones posteriores. La representación social y simbólica debe incluir a las continuidades, conexiones y vínculos que se generan en torno al bien cultural patrimonial por su carácter identitario, en una línea de tiempo significativa. En este acápite se incluye la *huella cultural* conformada en torno a las *objetivaciones sociales*, los relatos ciudadanos, las expresiones literarias y artísticas con los significados atribuidos a los bienes culturales.

La preservación del patrimonio presupone una función de reproducción de la cultura a través de las identidades culturales que le son propias. En este sentido, se facilita y procura la comprensión y la actualización didáctica para educar en los contenidos asociados (Casanelles i Rahóla, 2007, p. 67).

iii. *Ciudadanía patrimonial*. Expresión de ejercicio de derechos a través de la voluntad de la ciudadanía comprometida y afectada por la situación presente y futura del bien cultural patrimonial. La expresión de los actores y agentes del medio social que utilizan y dan vida directa o indirectamente a este bien deben tener influencia en el destino del bien patrimonial. Esta consideración entiende que los bienes culturales con carga histórica son apropiados y apropiables por las comunidades directas e indirectas que hacen uso o que se relacionan con los bienes patrimoniales. La ciudadanía patrimonial supone que las personas tienen, por su pertenencia a una comunidad cultural extensa, derechos a una interacción como audiencias, usuarios o agentes del bien patrimonial. Son cohabitantes de un paisaje cultural que supone un *habitus* compartido, es decir, una habitualidad en el paisaje social y cultural de la cotidianidad colectiva.

iv. *Responsabilidad patrimonial con las futuras generaciones*. Considerar las proyecciones y posibilidades futuras de los bienes culturales no solo como expresión de un pasado que se quiere resguardar como "foto fija", sino también la funcionalidad y apropiación social del bien cultural, con sus potencialidades en línea de continuidad con un marco de desarrollo de mediano y largo plazo. La responsabilidad del resguardo, de la puesta en valor y apropiación ciudadana del bien patrimonial no solo recae en las actuales generaciones, sino también en las futuras cohortes, que sostendrán una relación con el bien patrimonial que se debe preservar sin desnaturalizarlo. Esta herencia cultural que se traspasa por generaciones debe ser vista como parte de la responsabilidad con las generaciones ulteriores, de modo que la salvaguarda y puesta en valor no solo considera un presente inmediato, sino que también debe asegurar su reutilización y efectos demostrativos en escenarios futuros, cuando se puede volver a requerir en sus propias funciones. De igual modo, en un futuro podría ser posible contar con otros medios económicos y tecnológicos para *resignificar* y actualizar el bien patrimonial a los nuevos contextos.

Defensa patrimonial de la Estación Central de Santiago

Se han discutido por largo tiempo las externalidades y segregaciones que los recintos ferroviarios y las líneas férreas ocasionan en las zonas habitadas de las ciudades. Se ha planteado el soterramiento de las vías o pasos bajo o sobre nivel para no segmentar el espacio urbano. Estas soluciones implican intervenciones costosas pero necesarias para mantener los servicios ferroviarios anexados a los diversos medios de transporte urbano y así permitir que la conectividad sea rápida y oportuna.

En Santiago esta discusión proviene del último tercio del siglo XIX, cuando el intendente Benjamín Vicuña Mackenna (1873) manifestaba los inconvenientes causados por los rieles emplazados en la actual avenida Matucana y que cruzaban la Alameda por la superficie para que los trenes entraran y salieran de la Estación Central hacia Valparaíso⁵. De este modo, no era posible desarrollar una proyección expedita de la Alameda hacia el poniente según los planes que tenía el intendente de extenderla como gran eje articulador de este a oeste de la ciudad (González, 2018). De igual modo, en plena medianía del siglo XX se consideró correr líneas y andenes desde su posición en primera línea de la Alameda y llevarlas 2 km al sur, a avenida Blanco Encalada, de modo de permitir sin mayores inversiones la conexión y circulación de peatones y vehículos motorizados hacia el poniente. La solución de realizar los pasos bajo nivel, como más tarde se hizo, se consideraba en ese entonces muy onerosa. No obstante, la idea se desechó en esos momentos y luego, en la década de 1990, reaparecieron estos proyectos ante la decadencia del protagonismo del sistema ferroviario en el país y la posibilidad de negocios inmediatos por la alta plusvalía de los terrenos al levantar las vías férreas y, consecuentemente, se pretendió trasladar las funciones de la Estación Central como terminal de pasajeros a un reducido paradero en la avenida Blanco Encalada.

A fines del siglo XX estos intentos fueron cruentos por la desnaturalización de la Estación Central, ya que los recintos estaban subutilizados y mantenían una capacidad ociosa ante el declive del modo ferroviario en el transporte de pasajeros y carga en la ciudad y el país.

Las reacciones ante estos intentos fueron de estupor en círculos informados y suscitaron respuestas académicas, propositivas y ciudadanas. Se consideraba un despropósito que un Monumento Nacional⁶ y el último terminal ferroviario de la ciudad se viera afectado por un *cambio de giro* y se lo transformara en una especie de centro comercial con locales comerciales y plaza de comidas donde antes estaban los andenes, bajo el hangar monumental de la estación. Ante la crisis financiera de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, que no contaba con los recursos, sus directivos consideraron que lo pertinente, entre otras medidas, era vender los activos prescindibles⁷ y, por otra parte, generar negocios inmobiliarios⁸ con los recintos ferroviarios que pudieran interesar al sector privado, con independencia de una lectura y preocupación por los usos de la matriz ferroviaria en escenarios futuros para el sector y el devenir de la propia empresa.

En este contexto y ante la urgencia, un grupo de ferro-aficionados, académicos, urbanistas y periodistas conformaron en 1996 la Acción Defensa Estación Central (ADEC) para oponerse tenazmente a esos planes y lograr una validación en un proceso que podemos llamar de

⁵ Para ese entonces no se había construido la futura Estación Mapocho, que recibiría los convoyes provenientes de Valparaíso e intermedios a partir de 1914. El problema persistió hasta 1943, cuando se soterró parte de estas vías con el término de la construcción del túnel Matucana.

⁶ La Estación Central fue declarada Monumento Nacional por Decreto Supremo del 29 de junio de 1983, en categoría de Monumento Histórico.

⁷ Estaciones, recintos, instalaciones y material rodante que no sería reutilizado en operaciones ferroviarias y que eran enajenados en valores devaluados.

⁸ Para estos efectos, EFE creó una inmobiliaria (INVIA) que, en asociación con privados, realizaría la gestión sobre la base de ventas, arriendos y traspasos a terceros.

amplificación social, dado que procura la participación ciudadana en la defensa de este bien patrimonial y de sus funciones ferroviarias.

Este grupo pequeño de profesionales, que se dio la tarea de buscar la información, replicarla y organizar la campaña ciudadana de información, dar presentaciones a autoridades nacionales y regionales, y recolectar cientos de firmas junto a una alta presencia en los medios de comunicación, logró acotar el proyecto a áreas anexas sin alterar la estructura del gran hangar de la estación y su función ferroviaria⁹. Es destacable que en la acción ciudadana las imágenes — como las aquí reproducidas— logran una sintonía y reconocimiento en la memoria colectiva, concitando empatía y asombro al hacerse palpable que la fachada y estructura principal del magno edificio habían permanecido invariables, solo con cambios funcionales, desde fines del siglo XIX. Este valor inusual lo atestiguan las fotografías de época, lo que conduce a la opinión ciudadana a la idea de preservar y realzar este símbolo urbano que, además, da nombre a la comuna que lo alberga. Las imágenes históricas que se reprodujeron en los folletos de difusión y en los medios de prensa aportaron sustancialmente a esta toma de posición en la masiva campaña de defensa de este monumento histórico.

Breve historiografía de la Estación Central

En la siguiente secuencia de imágenes se distinguen los diferentes edificios y la evolución histórico-arquitectónica del recinto y frontis de la Estación Central de Santiago. Como refiere Boris Kossoy, el registro de las imágenes es una fuente histórica en sí misma que devela información insoslayable para el análisis longitudinal a través del tiempo, sometida a la interpretación en correspondencia con otras fuentes documentales y que aporta una forma de conocimiento iconográfico acerca de aquel *preciso espacio/tiempo retratado* (Kossoy, 2001, p. 38).

En este *objeto/imagen* se aprecia la transformación modernizadora del principal terminal ferroviario en un devenir con varios sobresaltos en sus 160 años de vida, en que ha recibido y dado la partida a las esperanzas, sueños y desvelos de decenas de generaciones que han viajado en sus trenes. A pesar de los intentos —en los malos tiempos— por desbarrancarla de su sitio en la primera línea de la Alameda, se ha mantenido incólume a las arremetidas por desnaturalizarla. Igualmente, ha sorteado incendios y movimientos telúricos con toda entereza. Allí está, cual mascarón de proa, marcando el regreso de los trenes como primer y último bastión ferroviario de la ciudad.

Este terminal ferroviario se configura como un ícono de la ciudad a finales del siglo XIX, cuando se proyectaron e instalaron sus edificaciones características, gran parte de su trazado de líneas férreas y algunos espacios que permanecen hasta nuestros días. Es destacable el esfuerzo de entonces de dotar con una mirada de futuro una obra de gran volumen, diseñada con la pretensión de ser una construcción imperecedera.

En principio, las ideas y aplicaciones del ferrocarril llegaron prontamente a nuestro territorio. Era 1842 cuando se debatían las ventajas de este medio de comunicación y de conectividad para introducirlo en el país, con la señera convicción de hombres visionarios y con gran sentido de la oportunidad en los medios de transporte, como William Wheelwright y Enrique Meiggs. Los

⁹ Son referenciales los casos de pérdidas de estaciones ferroviarias emblemáticas, como la de Nueva York, donde desapareció la majestuosa Estación Pensilvania en 1963, y la de Londres, donde se demolió la imponente fachada con el arco de Euston de esta estación en 1961. Pese a la acción ciudadana en ambos casos no se pudo detener la destrucción de esos bienes representativos de una monumental arquitectura ferroviaria. En nuestro país, en Santiago, se demolió negligentemente la estación de Providencia o Pirque en 1943, emplazada en la cabecera de la avenida Bustamante, frente a la plaza Italia.

primeros esfuerzos constructivos se ejecutaron en Valparaíso y Copiapó. El primer direccionamiento para llegar hacia el valle del Aconcagua desde Santiago hubo de afrontar una serie de dificultades técnicas y financieras, como una profunda corrección del trazado ya ejecutado. El segundo intento fue exitoso y trascurrió por terrenos menos abruptos para unir Copiapó con el puerto de Caldera mediante un ferrocarril de vocación minera. La capital más adormilada será depositaria de un tercer intento con la construcción del Ferrocarril al Sur, momento en que los esfuerzos se despliegan desde el recinto de la Estación Central.

Primer edificio de la Estación

El edificio se emplaza en el límite poniente de la ciudad de entonces, seguramente porque se consideró la necesidad de contar con una extensión de terrenos generosa y de fácil disponibilidad. En un primer momento era un espacio de acopio de materiales. Allí se concentraron obreros y especialistas para trabajar en la instalación no solo del recinto y los edificios, sino también de la línea, cuyo primer tramo llegó a San Bernardo sin mayores dificultades, puesto que cubría terrenos llanos, sin obstáculos geográficos. Posteriormente alcanzó la ribera norte del río Maipo, que se constituirá en un escollo importante.

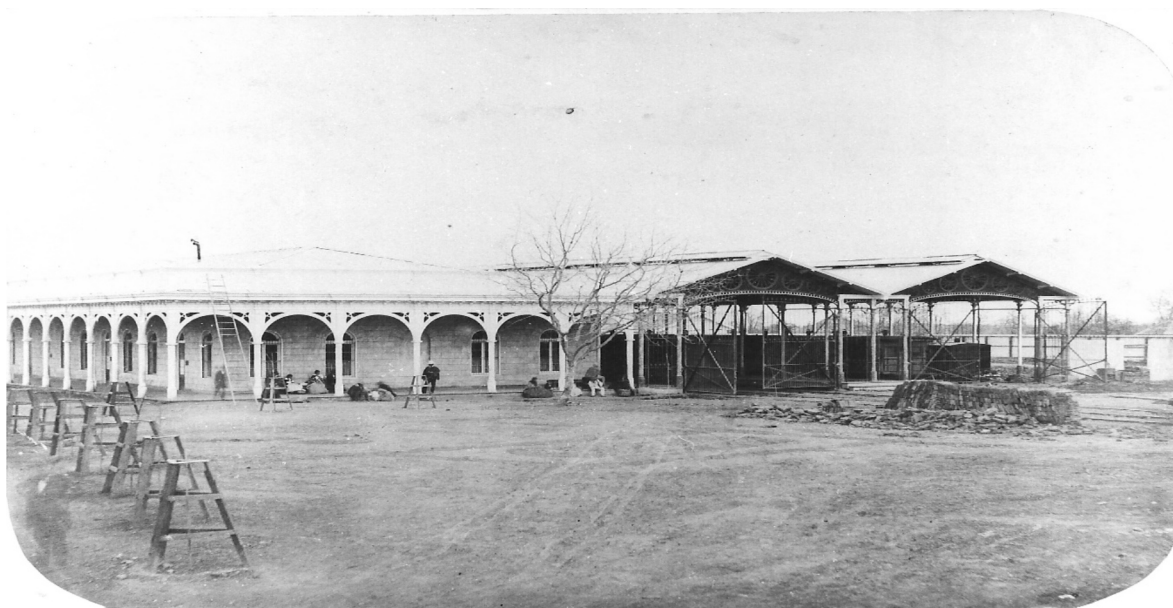


Imagen 1. La primera Estación Central en proceso de construcción en 1860. Es tal vez la primera imagen fotográfica que se conserva. Fue tomada por el fotógrafo francés Eugene Maunoury, de paso en Chile entre 1858 y 1862, quien fue corresponsal de *Le Monde Illustré*. (Archivo Museo Histórico Nacional)

Un equipo de ingenieros y técnicos franceses liderados por Emile Chevalier dieron forma al primer tramo de la vía al sur. Lo conforman, además, Enrique Jecquier, Eugenio Poisson y Eduardo Laval. Así, los inicios de la primera edificación se remontan a 1856, cuando se levantaron sus construcciones en un extenso predio agrícola de 16 hectáreas en los extramuros de la ciudad, al final de La Cañada de Las Delicias, frente a la Alameda de Yungay, hoy Matucana¹⁰.

¹⁰ Palabra de origen aymara que significa "donde la luz es angosta". Apropiado nombre para una vía que, como veremos, contará más adelante con un túnel de línea férrea soterrada.

La zona estaba despoblada y delimitaba con lecherías, chacras y los fundos de pastoreo de Chuchunco¹¹ y Los Pajaritos.

La imagen de esta primera edificación muestra, en el límite urbano poniente de Santiago de mediados del siglo XIX, los trabajos de habilitación de los primeros dos galpones que alojaron los andenes y vías de la compañía Ferrocarril del Sur. El diseño del recinto y la edificación de madera y fierro se asemejan a los de las estaciones suburbanas norteamericanas de la época, tomada como referencia por los constructores, de esa nacionalidad. En el ala izquierda se ven las oficinas administrativas, que no contaban con boletería, la cual fue incorporada posteriormente. En este sector se notan las protecciones de los árboles plantados recientemente para cerrar el recinto. En el acceso a las vías, en el frontis, se aprecian las rejas de apertura y cierre, característica que se mantuvo funcionalmente en los diseños posteriores y que son el acceso principal para los pasajeros hasta el día de hoy.

El diseño y estilo constructivo de la primera estación capitalina era sencillo y a la usanza de las estaciones norteamericanas de la época, emplazadas en ciudades emergentes. Contaba con dos tipos de construcciones anexadas de cara a la Alameda y frente a la avenida de la Cañadilla, hoy Matucana¹². En 1863, para la inauguración del Ferrocarril Santiago-Valparaíso, después de varios cambios de decisiones¹³, el término de este ferrocarril se situó en la capital, de manera anexa a la estación ya existente. Para ello se cedieron los terrenos del poniente del terminal del Ferrocarril del Sur. De este modo, se vendieron al nuevo Ferrocarril del Norte (así se lo llamó) 30.396 varas cuadradas de los terrenos inmediatos al edificio existente, en el sector oeste de las instalaciones ya construidas. La intención era que las operaciones de ambos ferrocarriles quedaran unidas para optimizar el tránsito de pasajeros, de cargas, mercancías e insumos, junto con potenciar el naciente nodo ferroviario de la ciudad. Allí se levantaron, adosados en línea de continuidad arquitectónica, los andenes bajo dos nuevos galpones con un edificio anexo para oficinas y boleterías, simétricos a los del ala oriente, para el nuevo ferrocarril que llegaba a Santiago. Solo difiere el largo de la edificación, de 30 m menos de extensión. El resultado es que de manera sencilla y práctica se obtiene un armonioso conjunto y un perímetro común que se constituye en la primera estación capitalina.

Para permitir la llegada y salida de los trenes de las líneas de Valparaíso que cruzaban la Alameda por Matucana fue necesario derribar el muro que cerraba el patio del frontis de la estación. En la Imagen 2 se ve el edificio y el recinto estación con volúmenes similares a los de 1863, para la inauguración del Ferrocarril Santiago-Valparaíso. A la derecha de la imagen se aprecia la simetría en la edificación cuando el Ferrocarril del Norte (nombre original del Ferrocarril Valparaíso-Santiago) pasó a ocupar las nuevas dependencias. Los trenes arribaban a los andenes luego de haber cruzado la Alameda desde avenida Matucana. En primer plano se observa la línea del primer tranvía de la ciudad que unía la estación con la zona urbana, específicamente corriendo por la Alameda hasta la calle Nueva San Diego, hoy Arturo Prat, frente a la Casa Central de la Universidad de Chile. Este servicio que permitió acercar a los pasajeros a la estación se inició en junio de 1859 y fue el primer tranvía de sangre de Sudamérica. Al comparar las Imágenes 1 y 2 es evidente la evolución del espacio que ocupa el recinto ferroviario con la incorporación del paisajismo en el frontis de edificio, característica de la planificación urbana de Santiago a mediados del siglo XIX.

¹¹ En mapudungun “donde se perdió el agua”, en referencia a un brazo del Mapocho que se perdía en esta zona.

¹² Este era el límite poniente de la Alameda y de la ciudad. El frontis de los edificios de la estación ha estado emplazado de manera perpendicular al eje Matucana. Por eso, la estación está en la Alameda, en cuya continuación hace una derivación con curva hacia el poniente. En esa época esta continuación de la Alameda se nombró avenida Latorre.

¹³ De hecho, antes de que arribaran los rieles del Ferrocarril de Valparaíso a Santiago se había barajado como alternativa situar el nuevo terminal en los límites norponientes del barrio Yungay, en las inmediaciones del existente paradero del Mercado o en la ribera norte del río Mapocho.

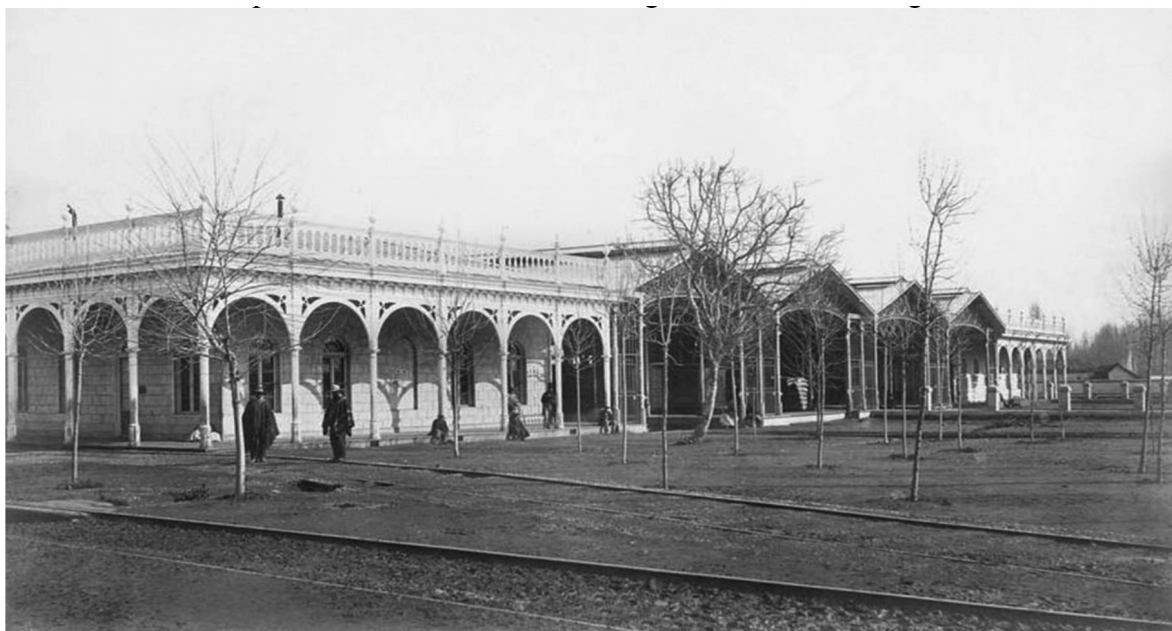


Imagen 2. Primer edificio de la estación, cuando ya servía a los dos Ferrocarriles: del Sur y del Norte (a Valparaíso). c. 1865. Imagen de William Oliver, precursor de la fotografía en Chile, de padres ingleses, nacido en Valparaíso y formado en Escocia. Fue un adelantado en la captación de imágenes de paisajes y exteriores, las cuales contribuyeron a la memoria visual del país. (Archivo Museo Histórico Nacional)

El segundo momento (edificio) de la Estación Central

La estación estuvo sometida a los avatares del país. Las inversiones ferroviarias eran costosas porque implicaban importar tecnología. Por tanto, las mejoras a la calidad del servicio en toda la red ferroviaria se veían afectadas por la convulsión política y por las crisis económicas. Por ejemplo, en 1877 los resultados contables del Ferrocarril del Sur fueron negativos debido a la difícil situación económica y a la suspensión del servicio por las constantes lluvias entre abril y septiembre, que ocasionaron considerables daños en el tendido y las obras de arte. Esta situación repercutió en la prácticamente nula inversión en mejoras en la estación. En la memoria respectiva se consigna que solo se atendieron labores de mantención: “La plataforma del edificio destinado a las oficinas de administración i de movimiento de pasajeros está lejos de hallarse en un estado satisfactorio, pero para postergar gastos no se ha hecho trabajo ninguno en ella, sino los remiendos indispensables i que ya son diarios” (Memoria, 1878, pp. 33-34). Es decir, el sector de andenes y de atención del público estuvieron desatendidos por déficit de presupuesto y por la interrupción de la operación que implica la ausencia de ingresos.

En 1884, el primer director de la recién creada Empresa de Ferrocarriles del Estado, Eulogio Altamirano, le solicitó al Gobierno que construyera un nuevo edificio que respondiera a las necesidades cada vez más complejas por el crecimiento de la actividad, en concordancia con los requerimientos de una capital pujante a las puertas de la modernidad. La unificación de la administración de los ferrocarriles de propiedad del Estado requería un terminal que acogiera nuevos proyectos ferroviarios y el emplazamiento de nuevos desvíos que expandieran los patios de cargas y el armado de los trenes en el mismo recinto. De igual modo, se consideraba necesario aportarle un frontis hacia la Alameda más acorde con la importancia que había adquirido la estación para la ciudad. Al año siguiente comenzaron los trabajos de ampliación y para agregar valor arquitectónico a lo ya existente.

La Imagen 3 muestra que las construcciones anteriores se mantienen y se agregan pequeños volúmenes metálicos delante. Siguiendo una lógica constructiva similar, se distinguen dos edificios laterales de carácter neoclásico monumental, destinados a la atención de los viajeros y a la administración. Estos volúmenes y sus fachadas se mantienen hasta hoy. A los galpones que protegían los andenes y líneas interiores se les antepusieron dos estructuras metálicas que se sostenían lateralmente en los dos edificios nuevos, más un apoyo central que conformaba una torre reloj. Esta torre luego fue estilizada para darle su función ornamental (Basaez y Amadori, 1995). Esta torreta central que sostiene los dos cuerpos de techo metálico, junto a los edificios laterales, dan en conjunto prestancia a la fachada provisoria de cara a la Alameda.



Imagen 3. La segunda construcción de la Estación Central, con sus volúmenes neoclásicos a ambos costados de las marquesinas con torreta intermedia; c. 1890. (Archivo Biblioteca Nacional)

Estos arreglos e intervenciones le dan un sentido de actualización y remedian en parte la ausencia de monumentalidad del primer edificio. Es una etapa de transición en que se adosan las nuevas estructuras neoclásicas, que serán muy armónicas y complementarias a la magna estructura volante que se instalará en el futuro proyecto, cuando se le dará su fisonomía definitiva. Esta etapa de transición hace pensar que es una puesta al día momentánea, a la espera de la construcción proveniente de una de las usinas más importantes de Francia. De hecho, la construcción de los dos edificios neoclásicos en ambos costados son un antecedente de lo que está *ad portas* de ocurrir. Pareciera que desde 1885 —cuando comienzan a construirse— están anunciando la modernización definitiva de la estación de cara a la Alameda, de la cual tomará su nombre en la nomenclatura ferroviaria, para posteriormente diferenciarla de la Estación Mapocho. El uso de estos emplazamientos combina las necesidades propias del servicio, tales como nuevas boleterías, entradas más cómodas para pasajeros, oficinas de la Dirección General y nuevas oficinas administrativas, mientras que el otro edificio alberga transitoriamente los servicios públicos de Registro Civil y la Compañía de Telégrafos del Estado.

En la Imagen 4 se ve tal vez una de las primeras congestiones en Santiago, con tranvías de sangre, birlochos y coches de alquiler esperando la llegada del Expreso de Valparaíso. En la entrada al recinto estación se observan los coches de pasajeros que han quedado fuera del

recinto de la estación viniendo desde Matucana. Se aprecia que la intervención arquitectónica no está terminada del todo. La torreta central no tiene instalado el reloj que allí se proyectó. Además, para ese entonces estaba proyectada la instalación en el nuevo edificio el hangar de fierro y vidrio que cubriría los andenes. Esta estructura, encargada a Schneider et Cie, llegaría de Europa un año más tarde y se destinó a los andenes y vías de la estación, con una monumentalidad que dará más prestancia a este hito de la ciudad. El edificio a la izquierda de la estación corresponde al hotel que construyó la Empresa de Ferrocarriles como servicio complementario para los pasajeros.



Imagen 4. Segunda construcción. En la explanada, una concurrida espera de carruajes y tranvías a la llegada del Expreso de Valparaíso, con algunos de coches del tren sobre la Alameda. c. 1895. En esta época, fines del siglo XIX, ya era habitual que los fotógrafos profesionales tomaran panorámicas como esta para complementar sus trabajos de estudio y gabinete. (Archivo Biblioteca Nacional)

Edificio de la actual Estación Central

La actual estructura de la Estación Central fue concebida junto a las estaciones europeas y norteamericanas de la época. El crecimiento de la actividad ferroviaria y del transporte de mercancías hacía necesario replantear los espacios de todo el recinto, ampliar los edificios, generar nuevas dependencias. Además, se debía habilitar andenes más amplios para los pasajeros y mejorar los tiempos de *armado y desarmado* de los convoyes, para lo cual era imprescindible disponer de nuevos tendidos y extender las líneas al patio de cargas y de maniobras. La Imagen 5 muestra la nueva Estación Central, un espléndido edificio de dimensiones inéditas para esa época. Sus edificaciones laterales miden 158 m de largo por 12 m. En el centro, una gran bóveda de techo metálico se emplaza como un gran hangar donde se sitúan los andenes y vías de los trenes. Se trata de una estructura de 48 m de luz en el recinto, con 25 m de altura máxima desde la base hasta los puntos de unión, formada por 16 arcos con sus correspondientes trabazones (Ercilla Olea, s. p.). Esta estructura pesa cerca de 1.000 toneladas y costó 641.781,17 francos franceses.

Estaba parcialmente vidriada, siguiendo la virtuosa complementación de acero y vidrio en boga en Europa, lo que le da gran luminosidad y ventilación para el humo, en momentos en que se operaban máquinas a vapor. En la actualidad los paneles de vidrio se han reemplazado, dado que no se fueron reponiendo a medida que se perdían. Los sistemáticos trabajos de armado y montaje de la estructura, a cargo del ingeniero Carlos Camus, demoraron seis meses y se ocuparon cuatro meses más en pintarla, quedando finalizada su instalación en 1897, en las postrimerías del estreno en la ciudad de los primeros tranvías eléctricos. La imagen destaca la plaza Argentina, donde se encontraba la garita de los tranvías eléctricos, que hacían nueve recorridos hacia diversos puntos de la ciudad. Estos servicios modernizaron la red de transporte urbano y fueron inaugurados el 3 de septiembre de 1900.



Imagen 5. Tercer y actual edificio de la Estación Central. En ese momento en el frontis se encontraba el principal paradero de tranvías eléctricos de la ciudad. 1920. (Colección Archivo Chiletra)

Del paulatino ocaso a la Estación Central de nuestros días

Las diversas transformaciones e intervenciones a los recintos que han conformado el conjunto que desde sus inicios en 1856 se denomina Estación Central han tenido una lógica de relativa continuidad y de asimilación de las características y elementos arquitectónicos y ferroviarios anteriores en cada nueva refracción (González, 2006). Esto ha permitido que, a pesar de los cambios funcionales y constructivos, se haya mantenido una identidad arquitectónica ecléctica pero armoniosa, que ha expresado una racionalidad y coherencia discutibles pero aceptables en los procesos de transformación y modernización de las últimas décadas de nuestro terminal ferroviario. Dos características axiales, a nuestro juicio, le han dado esta consistencia. En primer lugar, la Estación se ha mantenido en el emplazamiento donde fue concebida y proyectada, a pesar de los intentos por trasladar el terminal algunas cuadras al sur, con lo que quedaría fuera de la conectividad urbana que potencial y materialmente tiene. Hoy esto se ve reflejado en la conexión con accesos directos a la línea troncal del metro de la ciudad. En segundo lugar, la permanente función ferroviaria del lugar, incluso en las épocas de mayor baja de la actividad

y de abandono deliberado del sistema ferroviario, este terminal permaneció prestando servicios escasos, pero sin interrupciones. Otra fue la suerte de la Estación Mapocho.

Desde los años cincuenta se planteaba la idea de trasladar las líneas férreas y la estación al sur de la calle Blanco Encalada. Estos proyectos fueron alimentados por la explosiva plusvalía del suelo comercial y por la inmejorable ubicación, lo cual llevaba desaprensivamente a buscar aprovechamientos rápidos de su capacidad instalada, que se consideraba subutilizada en momentos de ostensible despreocupación por nuestros ferrocarriles y con deficientes administraciones. Fue así como, en la década del noventa y principios de la actual, al menos hubo tres campañas en que los intentos por desnaturalizar este Monumento Nacional fueron más agresivos y peligrosos. La reacción provino de la ciudadanía organizada en un grupo de defensores de los trenes, de profesionales preocupados del patrimonio histórico y de ciudadanos atribulados ante la pérdida urbanística que significaría la concreción de esos incomprensibles proyectos. Así fue como la agrupación ciudadana autodenominada Acción de Defensa de la Estación Central (ADEC), conformada por conservacionistas, arquitectos, escritores, periodistas, ferroviarios y vecinos, entre otros, obtuvo éxito gracias al respaldo de los miles de firmas que los ciudadanos de Santiago estamparon en contra de estos despropósitos. También se contó con el respaldo de altas autoridades que se mostraban sorprendidas cuando se les hacía ver los subterfugios utilizados para materializar estas ideas cortoplacistas.

Qué sería de los proyectos de recuperación y vuelta del ferrocarril que se han intentado en estos últimos años, del éxito de los trenes de cercanías (Metrotrén), del desarrollo del tren en el corredor a Chillán sin la Estación Central. Gran parte de la presión por cambiar el giro de la estación proviene del negocio inmobiliario, que, con la connivencia de anteriores administraciones, se apoderó de los recintos anexos a los andenes.



Imagen 6. Andenes actuales de la Estación Central. 2019. Imagen de Luigi Loria, fotógrafo italiano que ha colaborado en libros sobre patrimonio ferroviario nacional.

Finalmente, no se llevaron las líneas a la avenida Blanco Encalada, sino que solo se corrieron algunos metros al interior del hangar para instalar las boleterías que estaban en el edificio del sector oriente, que se pobló con más locales comerciales y de comida rápida. En 1998 se inauguró la remodelación de la explanada de 8.000 m² en el frontis del recinto a la Alameda, entre Exposición y Borja, donde se realizó un cierre perimetral, se renovó el equipamiento urbano y se plantaron 35 palmeras adultas. Además, se instalaron equipos de seguridad y vigilancia para el sector, junto a un complejo de 550 locales comerciales en una concesión de 30 años acordada con inversionistas privados por la Empresa de Ferrocarriles del Estado y la respectiva municipalidad.



Imagen 7. Extensión de los andenes de la Estación Central con unidades Alstom que realizan actualmente el servicio del Metrotrén a Nos. 2018. Imagen de Carlos Teixidor, fotógrafo y curador español que ha realizado reportajes y artículos sobre nuestro patrimonio ferroviario para revistas especializadas.

En las Imágenes 6 y 7, los andenes centrales de la Estación Central aparecen con las refacciones que mantienen el carácter original de su diseño. De igual modo, se ha incorporado la extensión funcional de cobertizos metálicos y nuevas luminarias acordes al estilo original. Hoy, la Estación Central cumple un rol fundamental como estación de cercanías, movilizandoy recibiendo desde sus andenes en las horas punta a gran parte de la población flotante que trabaja en la ciudad. Actualmente, se transportan más de 60.000 personas de manera rápida y segura en su cobertura hasta Nos (una estación más allá de cuando se inauguró en 1857). Posteriormente llegará hasta Rancagua el Rancagua Express, con equipos adquiridos recientemente. Estos nuevos trenes implican una forma de viajar distinta e innovadora. Nuevos trenes y nuevos viajes desde la vieja estación de siempre.

Líneas de conclusiones

Siguiendo el mismo esquema de efectos de las dimensiones del patrimonio cultural propuestas en este texto, los rasgos característicos de la respuesta ciudadana en el caso de la Estación Central corresponden a los siguientes aspectos sistematizados:

i. Continuidad histórico-social. El emplazamiento del primer recinto ferroviario de la ciudad en el límite urbano del sector poniente fue intencionalmente fijado en una zona de expansión de la ciudad. Allí se localizaban actividades inéditas que significaban una vocación de progreso a mediados del siglo XIX, tales como el primer Observatorio Astronómico, la experimentación agrícola-forestal de la Quinta Normal de Agricultura, la Escuela de Artes y Oficios, y el ferrocarril. Se opta por este sector fronterizo donde se experimenta con nuevas formas de conocimiento aplicado y con el inicio de una incipiente industrialización. Los momentos constructivos ulteriores de la Estación Central se realizaron en este emplazamiento, que se fue colonizando con barrios obreros y actividades comerciales y productivas que se incrementaban al amparo del ferrocarril.

El creciente protagonismo que adquirió el sistema ferroviario en la ciudad y en el país demuestra una evolución que rápidamente requirió de nuevas instalaciones, edificios y ampliaciones, junto a las actividades económicas e industriales que se localizaron en sus inmediaciones, asociadas al movimiento de pasajeros y de mercancías que serían distribuidas a la ciudad y el país. Este hito urbano se convirtió en la puerta de entrada a la capital. Es interesante constatar que la ubicación del complejo ferroviario Estación Central fue acertada y ha permitido dar continuidad a un servicio ferroviario que, incluso en las épocas de los mayores altibajos y descuidos, ha tenido un rol preponderante en la compleja conectividad urbana. Las tres edificaciones sucesivas demostraron su utilidad y tuvieron una progresión en los servicios que prestaron. El último de los edificios data de 1897 y expresa una funcionalidad que hasta la fecha es de gran utilidad como terminal ferroviario en el decaído sistema ferroviario actual.

ii. Identidad de contexto. Junto a un macrosector urbano de alta complejidad se conformaron en torno a la actividad ferroviaria poblaciones, barrios y complejos de viviendas para sus trabajadores, además de actividades comerciales y una gran concentración de bodegas distribuidoras de los productos arribados en los trenes, las cuales en su mayoría tenían sus propias líneas de desvíos. Servicios varios para pasajeros como hoteles, restaurantes, bares y, por cierto, el despliegue de un barrio rojo con prostíbulos y garitos. Todo ello quedó plasmado en expresiones de una literatura que describe la efervescencia de un sector que conformó su identidad social en los límites geográficos y simbólicos de la ciudad para alcanzar una trayectoria de más de 160 años.

Por otra parte, la comuna despliega actividades comerciales para un público popular diverso que hasta la fecha lo constituye en su principal lugar proveedor de todo tipo de productos. En una derivación lógica, la comuna toma el nombre de Estación Central justamente por su desarrollo en torno a este hito urbano, que aglutina diversas expresiones urbano-populares que se despliegan a partir del recinto ferroviario.

iii. Ciudadanía patrimonial. El sistema ferroviario es reconocido y defendido por la ciudadanía como un medio de transporte cercano, útil y confiable. No era imaginable que la Estación Central fuera reemplazada por un mall o centro comercial de alta convocatoria tipo Mercado Persa, con un conjunto de patios de comida, por quienes habían utilizado sus andenes y servicios por décadas.

Los contenidos expresados por diversos vecinos, usuarios del sistema, público, líderes de opinión coincidían en general en aseverar el despropósito de perder o *dejar ir el último lugar de los trenes en la ciudad*. La huella de memoria se puede asociar a la necesidad de no perder este último bastión ferroviario de la ciudad.

iv. Responsabilidad con las generaciones futuras. Era necesario conectar el medio ferroviario con la red del metro, como años más tarde se hizo. Incluso, a la fecha se deben ampliar los accesos a los sistemas del mismo metro y al transporte de superficie. De haberse consumado las ideas concebidas en los proyectos, que podemos calificar de cortoplacistas, se hubiera privado a la ciudad de un terminal ferroviario conectado a la principal red de transporte urbano. La responsabilidad de tener una visión sustentable respecto de la conectividad presupone no hipotecar el presente ni el futuro del sistema ferroviario, de modo de no afectar los requerimientos del crecimiento urbano ni los escenarios prospectados para la ciudad y los ciudadanos. Una década después, con la implementación de trenes de cercanía, esto se hizo evidente, ya que se requería que la Estación Central estuviera conectada a la red de metro y al transporte de superficie.

Reacción de la sociedad civil

En 1992 se hicieron públicos los planes de *cambiar de giro* los edificios de la Estación Central y levantar los andenes y las líneas férreas para reconvertir el amplio hangar de la estación y los edificios adyacentes en un centro comercial. Este proyecto lo propuso una inmobiliaria creada para estos fines, en connivencia con los directivos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), que daría en arriendo los terrenos y participaría en la propiedad de la inmobiliaria. Una vez que una organización de ferro-aficionados, la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF), dedicada a la preservación de equipos, recintos y cultura ferroviaria en el país, conoció estos planes, trazó una estrategia para hacer frente a esta amenaza no solo para la estación, sino también para la totalidad del sistema ferroviario.

La ACCPF venía trabajando con EFE en la operación de trenes históricos ocasionales. En esa oportunidad surgió una tensión en la organización conservacionista, que temía perder el vínculo con la empresa, por lo cual decidió continuar la relación con EFE de manera armónica, sin tocar el tema de Estación Central. Complementariamente, un grupo pequeño de la ACCPF formó un colectivo independiente que haría frente a estos planes. Así, se conformó la Acción de Defensa de la Estación Central (ADEC), integrada por profesionales, escritores, arquitectos y líderes de opinión pública que actuaron con celeridad. Lanzaron una campaña abierta de denuncia y defensa en los medios de comunicación, fundamentalmente en la prensa escrita de circulación nacional. Además, presentaron y denunciaron ante las autoridades y representantes políticos con injerencia en la reversión estos propósitos, tales como senadores, diputados, alcaldes ministros, entre otros. A lo anterior se sumó una campaña de recolección de firmas de ciudadanos en contra de estos planes. Las reacciones fueron inmediatas y favorables, lo que permitió detener el proyecto de desnaturalización de este bien fundamental para la operación del sistema ferroviario, aún vigente en Santiago, hacia el sur del país.

La mayoría de las respuestas fueron positivas. Los directivos de EFE y los privados involucrados optaron por un repliegue táctico y postergaron los planes, de manera que, sin abandonar el propósito de reconversión urbana de los terrenos y los edificios comprometidos, medían fuerzas conservando gran respeto y distancia a las voces de la opinión pública. Finalmente, los proyectos de transformación general de los espacios en estos recintos ferroviarios fueron desechados y se realizó una adecuación de punto intermedio de ocupación comercial en los

edificios laterales de la estación, lo cual no alteraba el funcionamiento presente y futuro del bien patrimonial ferroviario, de manera de no afectar su funcionalidad e identidad de uso.

Sistematización de acciones realizadas

Esquematisando el caso de la acción ciudadana de la ADEC, se identifican tópicos sustantivos de la experiencia de confrontación de esta defensa patrimonial, aspectos referenciales que pueden ser considerados en casos similares:

Pertinencia temática y acción de avanzada. La preexistencia de una reflexión y conocimiento del ámbito temático y de la historiografía del bien patrimonial y de sus contextos son cruciales. Estos elementos ya decantados sostienen el discurso de un pequeño grupo de avanzada en el debate ciudadano y en la deliberación de contrapunto frente a proyectos que colisionen con una política de conservación y resguardo de los bienes patrimoniales. Este relato le permite al colectivo fundador integrar la nueva información relevante sobre el caso y debatir las condiciones y prerrogativas del bien que se quiere resguardar. De este modo, se articula no solo la denuncia, sino que también se entrega una narrativa propositiva. Las personas que asumieron el liderazgo pertenecían a una agrupación que conoce las condiciones básicas de los requerimientos para cuidar y potenciar el sistema ferroviario amenazado y, específicamente, para reconocer las falencias que en el presente y el futuro generarían los proyectos que desnaturalizaban el bien patrimonial.

Amplificación comunicacional. Las acciones desarrolladas por ADEC se nutrieron de información que fue sistematizada oportunamente para utilizarla con un buen nivel de *amplificación social* en una extendida campaña comunicacional en los medios de prensa. La reproducción tanto de fotografías históricas como actuales tuvieron un impacto fundamental en la apreciación ciudadana. De este modo, la instalación del tema en la agenda pública a través de los medios de comunicación es fundamental para generar una *atmósfera perceptiva* y evidenciar que estas medidas en disputa no quedarán impunes ni serán invisibles, y que sus autores, que prefieren el anonimato, serán identificados. En esos momentos los temas ciudadanos no se exponían en redes sociales. Hoy se deben utilizar ambos tipos de medios, tanto los de comunicación horizontal como los de exposición formal y masiva.

Equipo interdisciplinario. Por la diversidad de su proveniencia, los profesionales desarrollaron un despliegue interdisciplinario de gran efectividad. Este equipo pequeño de profesionales actuó de cara a la ciudadanía y aportó la información que se ocultaba o distorsionaba a la opinión pública. En el plano contingente, fue transversal a los diversos sectores políticos. Los aspectos técnicos urbanísticos y la propuesta arquitectónica fueron analizados y contestados por profesionales¹⁴, que generaron argumentaciones de mayor densidad y relevancia que los objetivos manifiestos de los proyectos de exclusiva transformación comercial del bien patrimonial.

Participación ciudadana. La ciudadanía local se involucró directamente y replicó la denuncia y las condiciones propositivas alternativas a la desnaturalización del bien patrimonial. La recolección de firmas de manera masiva, las cartas a los diarios y a las autoridades que desconocían los alcances de los proyectos fueron acciones de impacto que surtieron efectos

¹⁴ En la reunión con los directivos de EFE fue decisiva la argumentación urbanística y de conectividad esgrimida por el arquitecto Enrique Siefer Eiler del Centro de Estudios Urbanos, quien había sido profesor de Fernando Montes en la Universidad de Chile, autor del proyecto más sofisticado que presentaba la inmobiliaria Paseo Estación.

directos e incluso generaron debate y *conversación social* sobre el estado de situación de todo el sistema ferroviario en el país.

Continuidad en el tiempo. Parte de la estrategia era el desgaste, apostando a la imposibilidad de que se mantuviera en el tiempo una acción ciudadana. Así, el proyecto original se replicó reformulado en tres ocasiones: 1992, 1996 y 1998. En ninguna de estas tres oportunidades se impuso el proyecto original. En última instancia, se produjo una negociación implícita en que no se corrieron o levantaron las líneas férreas hacia el sur, donde se implementaría un nuevo paradero improvisado, ni tampoco se ocupó la amplia nave central como mall o plaza de comidas, sino que se usaron, subsidiariamente, para esos fines los edificios laterales de la estación, en un centro comercial de más de 600 pequeños locales habilitados.

Omisión. Es importante señalar que en las acciones desarrolladas no participaron ni se involucraron instancias académicas. Esta omisión, además, deja fuera de la *conversación social* a instancias pertinentes para tomar las decisiones que también les son propias.

A modo de corolario

La experiencia de la defensa de la Estación Central se asocia no solamente a la salvaguarda del bien arquitectónico, sino también a la función y prestaciones que le son propias. La principal demanda era que se mantuviera su identidad histórica y se asegurara su continuidad en el presente y futuro del último terminal ferroviario de la ciudad. Para este propósito ha sido útil el análisis documental iconográfico aportado por las más de 200 imágenes históricas reunidas (en este artículo se reproducen siete). Las primeras dos imágenes —la de 1860 de Eugene Maunoury, fotógrafo francés avecindado en Chile y la de 1865 de William Oliver, uno de los precursores de la fotografía en nuestro país— corresponden a la instalación de este recinto ferroviario. Son imágenes de exteriores, de fotografías que salieron de sus gabinetes. Las imágenes siguientes documentan el proceso de modernización del primer terminal ferroviario de la capital con registros solicitados institucionalmente por Ferrocarriles del Estado y que forman parte de los actuales Archivos del Museo Histórico Nacional, la Biblioteca Nacional y el Archivo Chilectra. De manera complementaria, en tiempos actuales proporcionamos la mirada de dos fotógrafos que se impactaron con esta compleja estructura ferroviaria. Se trata del italiano Luigi Loria y del español Carlos Teixidor, que destacan el pleno uso de sus andenes como un bien público preservado a partir de la voluntad ciudadana.

La acción ciudadana requiere de orientación técnica y especializada para generar una interlocución simétrica con quienes detentan propósitos transformadores con horizontes económicos de corto plazo. La participación de académicos es necesaria para defender los bienes patrimoniales, aunque esté fundamentada solamente en la condición ciudadana. Un ejemplo muy claro es la defensa de los bienes patrimoniales arqueológicos por quienes trabajan con estos bienes culturales. La posición de los arqueólogos es generalmente la de salvaguarda y preservación de los bienes con que trabajan. No hay dos posiciones aparentes en su perfil y acción profesional. En temas de patrimonio industrial, como en el presente caso, debieran replicarse estas actitudes.

La defensa de los bienes culturales patrimoniales puede tener un efecto pedagógico social para la ciudadanía. Esta experiencia demuestra que el nivel de interés y de involucramiento con este tipo de demandas genera efectos colaterales con aprendizajes implícitos y explícitos que se producen durante la participación ciudadana. De igual modo, es importante considerar en esta lógica la protección del patrimonio cultural intangible asociada a los bienes materiales. Ellos se

objetivan en los estilos y formas de vida, las biografías personales, los oficios, los productos literarios y artísticos asociados a un hito urbano patrimonial. En el caso de la Estación Central son muy interesantes las expresiones literarias que se han conformado en torno a este hito cultural de nuestro patrimonio ferroviario¹⁵. Esta visión considera que el patrimonio industrial no debe ser visto descontextualizado de las condiciones sociales y culturales que se conforman en torno a estos hitos industriales. Tratar los edificios o instalaciones industriales fuera de los relatos de quienes les dieron vida y sentido es una *cosificación* que impide apropiarse del devenir de ese bien patrimonial por parte de las comunidades comprometidas con su presente y futuro.

El caso de resguardo de la Estación Central está en consonancia con lo que ha sido la defensa del maltratado patrimonio industrial ferroviario a lo largo del país. Hay correspondencia con las situaciones que han significado éxitos relativos. Así, es significativa la salvaguarda de la Casa de Máquinas de Temuco, donde además se implementó el actual Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda. También lo fue la defensa del ramal de Antilhue a Valdivia en la región de Los Ríos y del equipo ferroviario histórico apostado en esa ciudad, donde se utiliza en el tren El Valdiviano, que recorre ese ramal con una locomotora a vapor de 1915¹⁶. De esta manera, se aprecia que se han logrado resultados positivos —ante tantas pérdidas irremediables— al involucrar a la sociedad civil en las decisiones de los agentes estatales. Para ello se debe apelar a los contenidos de memoria colectiva e individual presentes en las comunidades relacionadas y, por cierto, a las *huellas de memoria*, que la sociedad visualiza como beneficio superior en la preservación y puesta en valor de los bienes patrimoniales de la cultura ferroviaria.

Referencias bibliográficas

- Acción Defensa Estación Central (1992, 1994, 1996). Documentos, folletos, cartas, notas de prensa.
- Basaez, P., y Amadori, A. M. (1995). *Estación Central-Estación Mapocho: Construcciones ferroviarias en Santiago*. Santiago: Antártica.
- Carta de Venecia (1964). Carta Internacional sobre la Conservación y Restauración de Monumentos y Sitios. Recuperado de www.icomos.org/docs/venice_es.html
- Casanelles i Rahóla, E. (2007). Nuevo concepto de patrimonio industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional. *Bienes Culturales*, 7, 59-70.
- Carta de Nizhny Tagil. (2003). www.mnactec.com/ticcih.
- Ercilla Olea, H. *Historia de los ferrocarriles de Chile*. Inédito, original de autor.
- Ferrocarriles del Estado de Chile (1979). *Memoria institucional de 1878*. Santiago.
- González, S. (2006). Estación Central. Nuestra catedral de los trenes. *EnTren*, 14, 30-33.
- (2018). *Memorial de la Estación Central: Puerta de entrada a la capital*. Santiago: Editorial USACH.
- Hernández, R., y Pezo, L. (2010). *La ruralidad chilena actual: Aproximaciones desde la antropología*. Santiago: CoLibris.
- Kossoy, B. (2001). *Fotografía & Historia*. Buenos Aires: La marca.
- UNESCO (2014). *Indicadores UNESCO de Cultura para el Desarrollo. Manual Metodológico*. París. Recuperado de www.unesco.org/creativity/cdis
- Vicuña Mackenna, Benjamín. (1873). *Un año en la Intendencia de Santiago. Lo que la capital es i lo que debiera ser*. Memoria leída a la Municipalidad de Santiago en su sesión de Instalación el 5 de mayo 1873. Santiago: Imprenta del Mercurio de Tornero i Gárfias.

¹⁵ En uno de los acápites de *Memorial de la Estación Central* (González, 2018) se han recogido textos sobre la estación y sus barrios aledaños de escritores como José Joaquín Edwards Bello, Francisco Coloane, Benjamín Vicuña Mackenna, Nicanor y Violeta Parra, Jorge Teillier, Jorge Montealegre, entre otros.

¹⁶ Todos estos recintos y bienes patrimoniales cuentan con la declaratoria de Monumentos Nacionales.