

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

**EL COMPLEJO DE LA ESTACIÓN CENTRAL DE FERROCARRILES:
CONSTRUCCIÓN, UBICACIÓN Y RELACIÓN CON EL ESPACIO CAPITALINO
(1856-1864)**

THE COMPLEX OF THE RAILWAY CENTRAL STATION: CONSTRUCTION,
LOCATION AND RELATION WITH THE CAPITAL SPACE (1856-1864)

Carlos Sottorff Neculhueque

Universidad de Santiago de Chile

carlos.sottorff@usach.cl

Recibido el 07 de octubre de 2018

Aceptado el 10 de diciembre de 2018

RESUMEN

Desde la segunda mitad de la década de 1850, se comenzó en la ciudad de Santiago la construcción y posterior puesta en funciones del Complejo Estación Central de los ferrocarriles. Así, la ciudad no sólo amplió su radio urbano hacia el poniente, sino que también se ubicó en aquel sector el centro neurálgico de la actividad ferroviaria, debido a la convergencia de los dos trayectos ferroviarios más importantes del país. A partir del análisis de fuentes documentales diversas como el archivo del Ministerio del Interior, las Actas del Congreso Nacional, Informes de las Empresas de Ferrocarriles y el periódico *El Ferrocarril*, se pretende reconstruir uno de los hitos más importantes de la historia ferroviaria nacional. El arribo del ferrocarril a la capital, no sólo marcó la expansión de este medio de transportes, sino además la integración de un sector hasta ese momento periférico del área urbana, que con el paso de las décadas se posicionó como un punto esencial dentro del tramado urbano de la capital de Chile..

PALABRAS CLAVE: ferrocarril-complejo-ciudad-Santiago de Chile.

ABSTRACT

From the second half of the 1850s, the construction and subsequent commissioning of the Central Railway Station Complex began in the city of Santiago. Thus, the city not only extended its urban radius to the west, but also located in that sector the nerve center of the railway activity, due to the convergence of the two most important rail routes in the country. From the analysis of diverse documentary sources such as the archive of the Ministry of the Interior, the Acts of the National Congress, Reports of the Railway Companies and the newspaper *El Ferrocarril*, it is intended to reconstruct one of the most important milestones of the national railway history. The arrival of the railroad to the capital, not only marked the expansion of this means of transport, but also the integration of a sector until that peripheral moment of the urban area, which with the passing of the decades was positioned as an essential point within the network urban of the capital of Chile.

KEY WORDS: Railway-Complex-City-Santiago de Chile.

Para citar este artículo:

Sottorff Neculhueque, Carlos. "El Complejo de la Estación Central de ferrocarriles: construcción, ubicación y relación con el espacio capitalino (1856-1864)". *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 21, Julio -Diciembre, 2018: pp. 8 - 44

1. INTRODUCCIÓN¹

En las siguientes páginas, se busca reconstruir y analizar el proceso que desembocó en la toma de decisiones que llevó a un grupo de privados a instalar la primera terminal ferroviaria de Santiago, la Estación Central, en su área poniente. Siendo este medio de transporte, una novedad y producto de los avances tecnológicos de su época, se necesitó disponer de un determinado espacio que le permitiera desplegar cada una de las actividades relacionadas con su quehacer. Entiéndase, no sólo el transporte de carga y pasajeros, sino también la mantención y reparación de los equipos rodantes, la administración empresarial y los servicios ofrecidos, fuera de convertirse el terminal en sí, en un lugar de convergencia de personas y mercancías. Por ello, el enfoque presentado tiene como eje central establecer y destacar la interrelación que se produjo entre el ferrocarril y la ciudad, dado que fue el espacio urbano el lugar en donde se desplegaron y confirmaron las acciones que confluyeron finalmente en la decisión de instalar la estación de ferrocarriles.

Para el caso de Santiago, todo el proceso que será analizado se ubicó en la segunda mitad de la década de 1850, época en que la discusión política acerca de la instalación de tendidos ferroviarios en la zona central del país se desarrolló, tanto en el poder Ejecutivo como en el Legislativo. Paulatinamente, el ferrocarril y su relación con el progreso nacional fue posicionándose como un propósito que se trató de materializar a pesar de las dificultades, tanto de financiamiento, como topográficas y técnicas, en una sociedad en donde los elementos atávicos fueron mayoritariamente predominantes en los diversos planos del quehacer nacional².

Considerando este contexto, la elite política y económica pujó de igual forma en la búsqueda de concretar tan importante anhelo, que se insertó dentro del proyecto modernizador impulsado desde arriba. Paralelamente a la disputa política (y ciertamente doctrinal) sobre el ferrocarril, se comenzó a estudiar el futuro tendido que la línea del ferrocarril del sur tendría entre la ciudad de Santiago y la villa de San

¹ Este trabajo es producto de una investigación mayor, denominada “La construcción ferroviaria y la transformación urbana y social de Santiago Poniente, 1855-1897”, que corresponde al trabajo de titulación en el Programa de Doctorado en Historia de la Universidad de Santiago de Chile.

² Sandra Kuntz (Coord.), *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, (México: El Colegio de México, 2015), 17-21.

Bernardo. A partir de este hecho, la problemática histórica que se desarrolló buscó no sólo esclarecer materialización de la respectiva línea, en el caso general. Sino que además, en el caso particular de este trabajo, incluyó la proyección de un terminal y los pertinentes edificios que conformaron el futuro complejo ferroviario ubicado en el área poniente de la ciudad.

A mediados del siglo XIX la capital poseyó un matiz tradicional, del cual resaltó su carácter de ciudad residencial y burocrática, ajena a desempeñar un papel importante en el desarrollo de la economía, pero que atrajo a los nuevos y viejos ricos, que encontraron en ella su lugar de residencia³. Santiago, al igual que otras ciudades latinoamericanas, no rompió con el modelo tradicional de orientación hacia una plaza central, por lo que cualquier atisbo de alteración a su paisaje urbanístico se ubicó necesariamente en esta zona, dejando a los márgenes de ésta en una situación de precariedad y carencias de todo servicio o equipamiento urbano⁴. Continuó siendo una urbe que no presentó mayores transformaciones, aun cuando los efectos del ciclo exportador de materias primas (minerales y agrícolas) ayudó a la generación de ingentes fortunas, lo que significó que la presencia de elementos modernos sólo se remitió a situaciones particulares, tanto en el espacio público como en el sentido de las nuevas construcciones. Ejemplo de ello, es que se comenzó

³Luis Alberto Romero, ¿Qué hacer con los pobres? Elites y sectores populares en Santiago de Chile, 1840-1895 (Santiago: Ariadna Editores, 2007), 27. Paralelamente y a diferencia de Santiago, en el puerto de Valparaíso, en esta misma época, comenzó a desarrollarse un proceso de experimentación e implementación de los adelantos tecnológicos, que a partir de las fortunas desarrolladas por el comercio exterior, fueron primeramente implantadas en aquella ciudad. El objetivo de este proceso, vinculado a la idea de progreso urbano, se planteó como un proyecto que se articuló desde los propios dirigentes porteños, colocando a Valparaíso a la vanguardia del uso de tecnología y elementos modernos en el país. Samuel J. Martland, Construir Valparaíso: Tecnología, municipalidad y Estado, 1820-1920, (Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2017), 19-20.

⁴James Scobie. El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930. En Leslie Behtell (Editor), Historia de América Latina. Tomo VII, (Barcelona: Crítica, 1992), 202-230. A mediados del siglo XIX, Santiago siguió poseyendo ciertas características tradicionales, como el problema constante del aseo y desborde de las acequias que cruzaron su radio urbano, foco constante de enfermedades y pestilencias. Además, fueron perennes la existencias de zonas en que habitaron mayoritariamente los grupos menesterosos, como en las márgenes sur y norte, en donde los ranchos y habitaciones de auto-fabricación predominaron en el paisaje, sin siquiera tener alguna calle empedrada, una constante recolección de desechos o un sistema de agua eficiente. Este perfil de ciudad, se consolidó aún más teniendo presente que las obras y alteraciones a su paisaje se dieron en un radio acotado a la Plaza de Armas y cuadras adyacentes. Recaredo Santos Tornero, Chile Ilustrado. Guía descriptivo del territorio de Chile. De las capitales de provincia, de los puertos principales, (Santiago: Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile. Cámara Chilena de la Construcción-Pontificia Universidad Católica de Chile-Biblioteca Nacional, 2011), 23-ss.; 42-ss.

a implementar en la capital el uso de ciertos elementos modernos como “el alumbrado a gas para uso doméstico y público, además de la instalación de industrias fabriles modernas”⁵.

Pese a este evidente atraso, en especial, considerando la utilización de elementos y técnicas modernas en la construcción, en la actividad comercial y aspectos culturales con respecto a Valparaíso, el principal puerto de la república, se debe destacar que la elite y dirigencia política de la capital pudieron ubicar a la ciudad en el centro de las decisiones políticas y económicas del país, estableciéndose de esta forma una centralidad en el quehacer nacional, del cual fue responsable y a la vez principal beneficiario⁶. A partir de este contexto, el ala política más conservadora de la plaza consolidó también sus posiciones con respecto a otras ciudades, proyecto al cual había aspirado “y lo había logrado, controlando a través de Santiago todo el territorio de la República, sus negocios, sus actividades mineras, agrícolas e industriales”⁷, a pesar de las limitantes doctrinarias e ideológicas que su pensamiento (e idea de país) presentó⁸. Con el paso de los años, Santiago llegó a poseer una significación e impacto en su área territorial, que influyó de sobremanera en los desarrollos y derroteros de sus zonas adyacentes, las que se vieron alteradas por su crecimiento demográfico, económico y la necesidad de mano de obra, necesidades continuamente en aumento desde mediados del siglo XIX⁹.

⁵Luis Ortega y Hernán Venegas, *Expansión productiva y desarrollo tecnológico. Chile: 1850-1932*, (Santiago: Editorial Universidad de Santiago de Chile, 2005), 28. Sobre el servicio de este nuevo sistema, la nueva empresa se obligaba “a surtir de luz a una parte de la ciudad indicada en el contrato, desde el toque de la oración de la tarde hasta que aclare, y en las noches de luna desde un cuarto de hora después que desaparezca la luna al horizonte”. Carlos Peña Otaeguí, *Santiago de siglo en siglo. Comentario histórico e iconográfico de su formación y evolución en los cuatro siglos de su existencia*, (Santiago: Empresa Editora Zig-Zag, 1944), 254.

⁶Armando de Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*, (Santiago: Editorial Sudamericana, 2000), 131. Este autor, en su obra define el posicionamiento de la capital con respecto a otras ciudades chilenas como “imperialismo”.

⁷Ídem.134.

⁸Simon Collier, *Conservatismo chileno, 1830-1860. Temas e imágenes. Nueva Historia. Revista de Historia de Chile. Año 1, n°7 (Londres, 1983), 143-163.*; Paralelamente, se sostuvo la idea de que a pesar del conservadurismo ideológico de una parte del grupo dirigente, “los grupos más altos de la sociedad de Santiago no pudieron detener el proceso de cambios. Ello fue ni porque la transformación era impulsada no sólo por el aumento explosivo de su población, sino esencialmente, por las condiciones desatadas en el país”. De Ramón. 136-137.

⁹ José Luis Romero, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, (Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2007), 9-10.

De esta forma, la ciudad comenzó a sobrepasar al cabo de unas décadas lo que Romero designó como los alcances de la misión instrumental. Vale decir, que la capital a partir de los impactos del desarrollo económico y urbano, sumado a la visión de un grupo político y social, la elite oligárquica, dejó la idea de función real con su atávico carácter de ciudad administrativa-burocrática, con la que se le vinculó desde los primeros años de vida republicana. Esta condición comprendió “lo que la ciudad estaba constreñida a cumplir, la que la ciudad podía cumplir y que la sociedad urbana quería cumplir”¹⁰. Sucediéndose diversas combinaciones, fueron emergiendo nuevas perspectivas y objetivos, que insertos dentro del proceso de modernización, provocó que además de las funciones propias de la capital, se comenzaron a sumar paulatinamente otras, directamente relacionadas con los nuevos estilos de vida de su sociedad, con las necesidades de una economía en desarrollo y con su propia peculiaridad urbana, propias de una ciudad en transformación¹¹.

En Santiago, el inicio de las faenas ferroviarias en Santiago comenzó en 1856, tanto de la línea hasta San Bernardo como del complejo ferroviario, lo que más tarde fue complementado con la unión de Valparaíso con la capital en 1863, en la misma zona de la Estación Central. De esta manera, la capital se convirtió en el punto convergencia entre dos zonas geográficas relativamente distanciadas, pero unidas por relaciones de tipo comercial, ubicándose como punto medular del tendido ferrocarrilero la zona poniente del área urbana. En aquel lugar, las actividades ferroviarias se desarrollaron y desplegaron, ante lo cual, surgió la necesidad de dotar con servicios el lugar, tanto en el área de los transportes y vinculación con el centro de la ciudad como con bodegas y hospedajes a los usuarios del ferrocarril. Así, el servicio de transporte de cargas y pasajeros y de bodega se centralizó en Santiago poniente y no únicamente en su relación con la ciudad tradicional, sino que también con respecto al desarrollo de actividad comercial con la zona centro-sur del país al completarse la unión de las dos principales ciudades chilenas en 1863. Al expandirse el ferrocarril desde Santiago hacia las áreas meridionales, el flujo y reflujo de la actividad comercial a través del ferrocarril encontró en el Complejo Estación Central

¹⁰ Ídem.17.

¹¹ Arturo Almandoz, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*, (Santiago: Colección Estudios Urbanos UC. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales. Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile, 2013). 36.

el lugar de donde se distribuirían las mercancías en ambas direcciones, además de satisfacer las necesidades de productos en la propia capital¹². En otro plano, la necesidad de mantenimiento y reparaciones del material rodante de la Empresa del Ferrocarril del Sur (en adelante EFS), obligó a ésta a levantar un edificio para talleres y una casa de máquinas, ambos con el objeto de preservar de manera óptima a las locomotoras, carros de pasajeros y vagones en servicio, lo que complementado con los servicios anteriormente referidos, hizo que las operaciones ferroviarias y el despliegue del comercio hacia la zona centro-sur se centralizara en Santiago, lo que complementó más aun el rol que le cupo a la capital con respecto a las demás ciudades del país.

Hago la referencia a la idea de complejo, ya que en la segunda mitad de la década de 1850 se dio inicio al levantamiento no sólo el edificio que dio albergue a las locomotoras y vagones, sino también a un conjunto de bodegas, edificios de talleres y casa de máquinas, además de una línea de tranvías de sangre que unió el terminal ferroviario con el centro de la ciudad. En el caso de las construcciones ferroviarias, estas no sólo incluyeron las vías por donde circularon el material rodante en las ciudades, sino que además un complejo ferroviario como el que se busca analizar acá, englobó grandes espacios abiertos que a menudo incluían un edificio para talleres y almacenes, un espacio para carga y descarga de bultos y encomiendas, boleterías y la estación de pasajeros¹³, es el conjunto de estos elementos lo que asigno con el título de Complejo Estación Central.

Inserto en el proceso mismo de la influencia del capitalismo en el país, la definición de la ubicación del Complejo Estación Central y el trayecto de la EFS respondieron a la lógica de los efectos del capitalismo en los nuevos modos de construcción y ordenamiento de las ciudades. En este sentido, su principal influencia radicó en el nivel y escala de los proyectos de edificaciones, dado que la idea de ciudad, con su periferia incluida, fue vista “como una totalidad en vez de como un

¹² Los ferrocarriles contribuyeron a la creación de mercados internos, además de contribuir de manera notable a las transformaciones que se extendieron hasta la década de 1870 “y que fueron producto de la temprana transferencia de tecnología. En ella, la máquina a vapor fue el eslabón perdido. Con su empleo se pudieron utilizar grandes cantidades de equipos y capital”. Luis Ortega. Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión, 1850-1880, (Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana-LOM, 2004), 97.

¹³Jorge Liernur y Fernando Aliata (Comp.), Diccionario de arquitectura en la Argentina. Estilos. Biografías. Instituciones. Ciudades,(Buenos Aires: Clarín Arquitectura, 2004) 80.

caos de proyectos individuales”¹⁴. En Chile, el caso de Valparaíso fue destacable. A diferencia de Santiago, para mediados del siglo XIX a pesar de tener menor población que la capital, presentó mayores dificultades de índole urbano (edificación en altura, problemas del uso del suelo, miedo a la delincuencia y problemas de higiene), los cuales fueron abordados desde una perspectiva moderna, según lo expuesto por Samuel Martland, en donde las diversas esferas del quehacer local “buscaron soluciones entre la gran oferta de nuevas prácticas urbanas visibles en el mundo”¹⁵ de ese instante. Siendo Valparaíso una ciudad adelantada en el uso de elementos modernos, similar a Santiago fueron sus vicisitudes y problemas urbanos, los cuales se enmarcan al interior de la lógica de desarrollo del capitalismo, provocando marginalidad y pobreza en amplios sectores de la sociedad¹⁶. Esta dinámica impulsó a que los grupos dirigentes cavilaran proyectos e ideas para una ciudad moderna, dentro de la cual la vieja, carente y limitada infraestructura fuese reemplazada por aquella más ad-hoc a los requerimientos del capital, con una nueva forma de relación entre las autoridades, los privados y el capitalismo y eficiente ante los desafíos requeridos por los nuevos modos de producción y consumo¹⁷. Situación que se desarrolló primeramente en Valparaíso.

Tanto en el puerto como en la capital, desde mediados del siglo XIX se fueron configurando nuevas relaciones espaciales, dentro de las cuales el entrelazamiento de las esferas públicas y privadas en la concreción de proyectos de gran envergadura fue crucial. Desde la primera, la elaboración de los marcos jurídico-administrativos, del funcionamiento y limitantes para el despliegue del capital financiero, el acceso y el resguardo de la propiedad privada¹⁸, conjugaron una plataforma desde la cual, la transformación gradual y sistemática de las dos principales ciudades chilenas se hizo sentir desde la década de 1850 hasta bien entrado el siglo XX.

Por ello, el objetivo de éste trabajo radica en constituir una aproximación que identifique las decisiones, causas y acciones que se tomaron para finalmente resolver e instalar el complejo ferroviario en el sector poniente a mediados del siglo XIX. De

¹⁴ David Harvey, París, capital de la modernidad. 1º reimpresión, (Madrid: Ediciones Akal, 2014), 21.

¹⁵ Además, “la alta densidad de la ciudad y en particular, la del Puerto y de los barrios céntricos ofreció condiciones aptas para el éxito económico de redes de servicios urbanos –el gas, los tranvías, el agua, los desagües, la electricidad- aun cuando la población total de la ciudad pareciera pequeña para ocupar tales servicios. Martland, 21

¹⁶ Harvey, 125.

¹⁷ Ídem.

¹⁸ Harvey, 134.

esta manera, la indagatoria se basa en la revisión de las opiniones y juicios, la forma de apropiación de los terrenos y el proceso que en definitiva llevó a la EFS a instalar los rieles y las edificaciones respectivas en el lugar en que actualmente se ubica la Estación Central. Lo anterior, se relacionó con la perspectiva y promoción de la idea de modernización para la capital, que la colocó en el centro de la actividad ferroviaria nacional. En ese ámbito, a partir de la gradual alteración de las concepciones de ciudad que se hicieron presente en Santiago, el inicio de las faenas de construcción de la línea del ferrocarril y del Complejo Estación Central vinieron a complementar, como un elemento moderno, el proceso que alteró la imagen de una ciudad rotulada hasta ese instante como tradicional y anquilosada en su herencia colonial. Así, la hipótesis que dirige este trabajo, apunta a establecer que la decisión de instalación del Complejo ferroviario fue producto de las discusiones desarrolladas en los ámbitos de la esfera privada como pública, lo que le permitió a Santiago ubicarse en el centro del desarrollo de la actividad ferroviaria nacional, además de representar una importante modificación a la configuración urbana que la ciudad poseyó hasta ese instante.

Para determinar cuáles fueron las opiniones y los criterios que influyeron en la EFS para tomar la decisión de ubicar y establecer el complejo en la zona de la “boca de la Alameda” y no en otro punto, es preciso preguntarse ¿Cuál fue el discernimiento que llevó a decidir el lugar del complejo? ¿Hubo una perspectiva en el largo plazo que influyó al interior de la empresa para la decisión final? Estas interrogantes son fundamentales para concretar el objetivo planteado. Para lograr una aproximación a la problemática que se tradujo en cambios y alteraciones del paisaje urbano de la capital, considerando la influencia del capital y las nuevas tecnologías, es importante dividir el análisis en dos secciones. En la primera, se apunta a dilucidar el porqué de la ubicación en un área marginal del radio urbano del complejo ferroviario, comprendiendo el sentido de los juicios y opiniones que tallaron para la decisión final, además del mecanismo con qué la empresa logró hacerse del terreno necesario, conjugan este segmento. En la segunda sección, se aborda el proceso de construcción de un conjunto de edificaciones que modificaron el rostro del sector donde se encontraron, a partir de su tamaño, materiales y finalidad. Es importante destacar que el proceso de construcción, tuvo una primera etapa correspondiente a la línea del Ferrocarril del Sur, la primigenia en cuanto a la ocupación del terreno y, una segunda relacionada con la línea del Ferrocarril de

Valparaíso a Santiago. La problemática de ambas secciones se sostiene en que a medida que las ciudades ampliaron sus áreas de ocupación, como su población y se complejizaban aún más sus relaciones de producción, el ferrocarril y sus actividades contribuyeron a dar forma a las emergentes zonas periféricas que se fueron ubicando en las franjas adyacentes, tanto de las vías como de los complejos ferroviarios¹⁹.

El aparato documental relacionado con la finalidad de esta investigación, debe establecerse a partir de una jerarquía que permita establecer las diversas visiones e interrogantes que se expusieron de acuerdo al problema abordado. Primeramente, las fuentes oficiales fueron pesquisadas desde el Fondo Ministerio del Interior y las Memorias Ministeriales de esta misma cartera, lugar que concentró la mayor información sobre el tema. La pesquisa en este fondo permitió conocer que en su momento existió más de una idea y un lugar en donde instalar el terminal ferroviario. A través de los informes técnicos emanados de los ingenieros, también se decanta el proceso y dificultades que se fueron haciendo presentes a medida que las faenas de construcción avanzaban en el tiempo.

Para identificar las opiniones de los privados insertos en el proyecto, se recurrió a las Informes Anuales que la Empresa del Ferrocarril del Sur publicó continuamente entre los años 1856 y 1864. En ellas, la propia empresa ferroviaria dio a conocer su visión y opinión sobre las materias relacionadas con la construcción del complejo ferroviario. En segunda instancia, se consideraron los informes y comunicaciones emitidas por la empresa del Ferrocarril Valparaíso a Santiago, información que se concentró en las propias publicaciones de la empresa como en el fondo ministerial ya citado. Finalmente, la opinión de la prensa, ya sea como noticias o como columnas de opinión, nos permitió contextualizar y colegir las visiones y juicios que se emitieron al respecto, incluyendo noticias sobre las acciones ocurridas en la zona donde se proyectó en definitiva el complejo ferroviario.

¹⁹Liernur y Aliata, 80-81. Cabe señalar, que estos autores destacan el rol protagónico que tuvo en ferrocarril en el proceso de poblamiento y construcción territorial de la Argentina, considerando al ferrocarril “como un agente urbanizador de primer orden, ya que su aparición determinó, muy a menudo, el surgimiento mismo de núcleos urbano. Conforme a varios factores, la relación entre el ferrocarril y la estructura urbana emergente reconoció distintos casos”.

2. LA DECISIÓN SOBRE LA UBICACIÓN DEL COMPLEJO DE LA ESTACIÓN CENTRAL. OPINIONES, CRITERIOS Y MECANISMOS PARA ESTABLECERLA EN UN ÁREA PERIFÉRICA DE SANTIAGO (1856-1857).

Desde que se aprobó, la autorización por parte del poder Ejecutivo de la propuesta de un ferrocarril que uniera Santiago con la sección centro-sur del valle Central (en una primera etapa hasta la villa de San Bernardo) a un grupo de capitalistas nacionales, comenzó a proyectar el virtual trayecto por donde transitaría este medio de transportes, siendo la ubicación del tendido como del terminal en Santiago temas que se hicieron presentes desde la génesis misma de la idea. Más aun considerando que la junta directiva consiguió en 1855 la aprobación y concesión de todos los terrenos fiscales o municipales “que sean necesarios para la formación del camino y edificios de [esta] empresa”²⁰. Asimismo, la EFS logró obtener la declaración de utilidad pública “de los terrenos de particulares que se necesiten para el ferrocarril y sus oficinas”²¹, debiendo únicamente pagar la sociedad el valor que estableciere la tasación ejecutada por un perito oficial. Ante ello, la empresa elevó una solicitud al Ministerio del Interior, en la cual se requirió la autorización para principiar los estudios y trabajos respectivos al trazado. Misión que se les encomendó a los ingenieros Horacio Bliss, al servicio del gobierno y a Emilio Chevalier, por parte de los particulares. El objetivo de ambos profesionales fue ejecutar los debidos reconocimientos del futuro camino de hierro, “levantando planos y perfiles, cuyos trabajos preparatorios estarán adelantados para cuando llegue a hacerse cargo el ingeniero que debe continuar a la cabeza de su ejecución”²².

A partir de su comisión, Chevalier efectuó un reconocimiento del potencial trayecto por donde iba a transitar el ferrocarril hacia San Bernardo. Dentro de todas las descripciones que realizó, en el caso de la salida del ferrocarril de Santiago al sur, su reconocimiento empezó “en el arrabal de San Diego Viejo, que se

²⁰Archivo Nacional. Fondo Ministerio del Interior (en adelante ANFMI). volumen 413. Proyecto de ley sobre el Ferrocarril del Sur. 24 de agosto de 1855.

²¹Ídem.

²²ANFMI. volumen 282. Inicios de los trabajos del Ferrocarril del Sur. 22 de octubre de 1855. En el caso del ingeniero Chevalier, hacia diciembre de ese mismo año, fue contratado como el ingeniero en jefe del Ferrocarril del Sur, contando con la autorización expresa del Ejecutivo. Hago esta referencia, ya que Chevalier llegó al país contratado por el gobierno, y según expresa la autorización, en caso de necesidad de la autoridad, debía dejar sus labores en la empresa del ferrocarril.

extiende como a una legua del centro de la población”²³, siendo el terreno favorable para el establecimiento de un tendido de la línea ferroviaria y, sólo presentando como obstáculos un determinado número de acequias que cruzaban de este a oeste. El informe del ingeniero es rico en descripciones técnicas como topográficas, pero no expresó referencias a la relación entre la instalación de un terminal ferroviario y su ubicación en la ciudad, y dado que dio inicio a su tarea a una cierta distancia de la ciudad, es difícil darle una connotación a ese lugar como un potencial punto en el cual se pudo levantar la futura estación del ferrocarril. Aunque en semanas posteriores esta labor continuó, se anunció de parte de la prensa que el ingeniero Chevalier fue acompañado por el Ministro del Interior, Diego José Benavente en sus reconocimientos. Es en uno de estos recorridos, en que se enunció por primera vez que se estaba estudiando la posibilidad de que el ferrocarril saliera por alguna de “las calles del fin de la Alameda al poniente”²⁴.

Pero el contexto en que se desarrolló este reconocimiento no estuvo ajeno a dificultades y tropiezos, ya que algunas personas vieron en este proceso la oportunidad de obtener ingentes utilidades en potenciales negocios con la EFS. Tal es el hecho de que cuando se anunció a través de la prensa que se estaba buscando un terreno en donde establecer una estación, se generó inmediatamente un alza en los valores de las propiedades circundantes a la ciudad. Se argumentó que ello fue producto de no existir una definición clara del trayecto, y que como la línea pudo ser establecida en cualquier lugar de la zona sur-poniente de Santiago, la especulación se hizo habitual entre quienes tuvieron tierras en esas zonas. Además, se sumó otro aspecto que denunció *El Ferrocarril*: la actitud atávica de parte de algunos de los dueños de fundos y chacras adyacentes al radio urbano, quienes sencillamente no dejaron entrar a los ingenieros y el personal que los acompañó en las mediciones y estudios para el trazado. Para este medio de prensa, tal postura, correspondiente al atavismo de un sector de la sociedad chilena, sólo representó

“A quienes piensan, [que] siempre nos hallamos en tiempo de la Conquista. Pero no solo el bajo pueblo ha de dar estas tristes pruebas, creyendo brujerías, los telégrafos y demonios encantados, las locomotivas, sino también algunos

²³ El ferrocarril. 27 de diciembre de 1855. Informe del Ingeniero Chevalier sobre el ferrocarril de Santiago a Talca.

²⁴El Ferrocarril. 25 de enero de 1856.

propietarios, embaucados con la timorata lógica de nuestras abuelas, viene a hacer más desconsoladora esta nebulosa expectativa”²⁵.

Dado el sentido de la crítica, no sólo se desprende de ella la puesta en discusión de una actitud a contrapelo con el sentido de progreso que impulsó por aquel momento un sector de la elite dirigente local. Ya que, más allá del reduccionismo que pudo significar la especulación del valor de las propiedades o negarse el ingreso del personal de la Empresa, se colige que esta oposición, basada en el desconocimiento, no fue circunscrita a los más pobres e ignorantes. Sino que en algunos miembros de los grupos acomodados, surgieron opositores al proyecto ferroviario y sus potenciales beneficios, fomentándose un perjuicio no sólo a la empresa, sino al país. Como respuesta a este problema, la Empresa consiguió de las autoridades la redacción de una circular a los Gobernadores departamentales, en la cual se ordenó que todos los propietarios particulares de cada departamento, en cuyos fundos solicitaren entrar los ingenieros, estos tuviesen las condiciones adecuadas para sus labores. Además agregó, que el espíritu de esta acción iba en el sentido del bien común de la sociedad y de hacer pública, si fuese necesario “esta conducta miserable y escandalosa de nuestros propietarios. [Ante lo cual] prometemos publicar sus nombres, si llevan adelante su resistencia, para que sean infamados como merecen”²⁶.

A pesar de estas dificultades, igualmente la Empresa de la EFS siguió adelante con los estudios y análisis del lugar en donde se buscó establecer el trayecto de la línea y el terminal en la capital. Estudiados aproximadamente los 29 kilómetros del recorrido entre el río Maipo y el sector en donde ingresaría el ferrocarril a Santiago, los ingenieros de la empresa concluyeron en que los trenes llegarían a un punto situado, como a 200 metros al este del callejón que se encuentra más allá del Callejón de Padura (actual Echaurren). Los argumentos se basaron en la conveniencia del terreno, y según el ingeniero Chevalier, era preciso “mudar el punto de llegada del ferrocarril todavía más al oeste; [ya que] he creído útil fijarme en un terreno situado enfrente de la Alameda de Yungay, y allí se termina la nueva línea que ha sido alterada sobre una distancia como de 6.000 metros”²⁷.

²⁵El Ferrocarril. 7 de marzo de 1856.

²⁶Ídem.

²⁷El Ferrocarril. 22 de marzo de 1856.

¿Y cuáles fueron los argumentos que llevaron a tomar esta decisión? Primeramente, señaló Chevalier, lo que le llevó a determinar el trazado hacia ese sector fueron factores de tipo técnicos, como la suavidad y escasa presencia de elementos topográficos o hidrográficos que entorpecieran el trayecto ferroviario. Por otro lado, y quizá tan importante como lo anterior, el ingeniero justificó el punto de ubicación del terminal en Santiago a partir de qué;

“En el punto que he adoptado para la llegada del ferrocarril no existe ninguna construcción importante ni quinta de mucho valor. La estación es fácilmente accesible por la Cañada y por la Alameda de Yungay formando además a su extremidad un punto de vista.

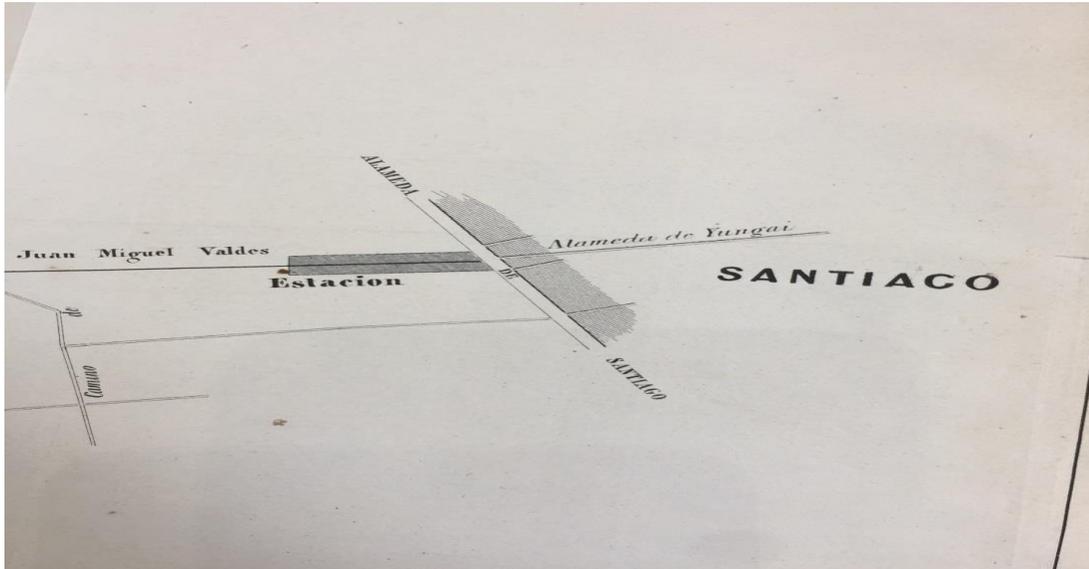
Si se adopta este sitio para la estación, me parece que sería preciso comprar de una vez todos los terrenos que podrán ser útiles no solo para la estación de pasajeros, sino para la estación especial de mercaderías, y para los talleres destinados a la compostura del material del ferrocarril. Por esta razón propongo que se compre todo el terreno sobre una distancia de 100 metros de cada lado del ferrocarril por una longitud de 800 metros sobre la línea central, lo que formaría 16 hectáreas francesas o poco más de 10 cuadras”²⁸.

Considerando lo expuesto por el ingeniero Chevalier, su principal argumento se sostuvo en la ausencia de edificaciones o predios agrícolas de importancia en un área predominantemente rural, a pesar de ser adyacente a la rada urbana de Santiago. Este juicio se hizo también extensivo a la propia dirección de la Empresa de la LFS, dado que la localización de la estación en el sector de la “boca de la Alameda”, se debió a ser “un punto escogido además por el Directorio dado su inmediación al término de la línea entre Valparaíso y Santiago, atravesando los terrenos de los señores Valdés, Jaña, Valledor, Ochagavía”²⁹ y otros particulares.

²⁸Ídem. El énfasis es mío.

²⁹Primer informe anual de la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa. 16 de Septiembre de 1856. Santiago. Imprenta del Ferrocarril. 1856, 5.

Imagen n°1: *Ubicación de la futura estación del ferrocarril del Sur en Santiago, 1856. Sección del plano del trazado de la línea entre el río Maipo y Santiago, elaborado por el ingeniero Emilio Chevalier.*



Fuente: *Primer informe anual de la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa. Septiembre de 1856.*

El juicio del ingeniero influyó en la dirección de la Empresa en cuanto a una visión de futuro. Por un lado, una vez establecida la terminal ferroviaria, sus bodegas iban a servir como un depósito de los productos que vinieran desde el sur, tanto para el consumo de la capital como para ser encaminados hacia Valparaíso, proyectando que el mayor tráfico iba a ser de bultos y de carga en general. El otro aspecto al que hizo hincapié tuvo que ver con un problema de carácter económico y urbano, ya que el denuncia de un terreno de 200 metros de frente y 800 metros de fondo, respondió a una lógica de expectativas. Esta arguyó, se fundamentó en el incremento de la actividad ferroviaria, producto de lo cual, la ampliación de las edificaciones que conformarían el complejo ferroviario era imprescindible en el tiempo. Así almacenes, oficinas, corrales, talleres, andenes y boleterías iban en el breve plazo a tener que modificarse y adaptarse a las exigencias de un mercado y una ciudad en crecimiento, sumado al hecho de que la conclusión de la línea que unía a Valparaíso con Santiago añadiría nuevas exigencias e infraestructura. Ante tal contexto, la dirección de la

Empresa calculó que en una situación semejante “sería muy difícil agrandar la estación a menos de un costo inmenso, porque sin duda alguna sus alrededores serán en poco tiempo ocupados por calles de edificios que no se podrán comprar sino a precios muy subidos”³⁰. Considerando todas estas probables circunstancias, además de la opinión del ingeniero en jefe y sus planos, la empresa creyó pertinente “comprar desde luego el terreno suficiente para el tráfico de la línea aun en su mayor auge”³¹.

Pero el tema de la ubicación de la estación de los ferrocarriles, a pesar de los argumentos presentados por el ingeniero en jefe como por la Empresa, al cabo de unos años, siguió estando aun en discusión, aunque los trabajos de levantamiento de la obra habían comenzado desde 1856. Así fue el caso, que para finales de 1858 se allegó al Ministerio del Interior una comunicación referente a este tema. ¿Propuesta? Situar la estación del Ferrocarril del Sur en el Campo de Marte, debido a que en ese lugar “el Estado posee un vasto terreno muy adecuado para el establecimiento de esta estación, terreno que podría cederse a la compañía del ferrocarril, con ventaja para esta y para el Erario su principal accionista”³². Se argumentó que la ventaja de aquel sitio radicó en que, a partir de la conclusión de la línea entre Valparaíso y Santiago, la conexión entre ambos tendidos ferroviarios se haría más fácil por la ancha calle del 18 de septiembre, de tal modo que, “siendo uno de los railways la prolongación del otro, las mercaderías dirigidas de un punto cualquiera de una de las dos líneas a otro de la segunda, llegarán a su término sin tener que sufrir un trasbordo costoso”³³. Huelga señalar, que este sector tuvo como objetivo planteado por el Fisco, de servir para un campo de ejercicios militares, lo que empujó a algunos particulares a invertir sumas ingentes para adquirir algún retazo de terreno, lo que se tradujo en que el valor del suelo experimentó una importante alza en su precio³⁴. Dado este escenario, la propuesta no tuvo mayor repercusión, e independientemente

³⁰Ídem, 11.

³¹Ibíd.

³²ANFMI. volumen 282. Apuntes relativos a la construcción de un ferrocarril entre Santiago y Talca. Noviembre de 1858.

³³Ídem.

³⁴De Ramón, 141.

de su exposición, desde una óptica económica, a la empresa le siguió siendo favorable mantenerse en el sector de la “boca de la Alameda”³⁵.

La otra opinión acerca de la ubicación de la estación del ferrocarril, no estuvo directamente relacionada con mover la estación de donde fue propuesta por Chevalier. Sino que esta emanó desde la Empresa de la Línea del Ferrocarril de Valparaíso a Santiago (en adelante EFVS), en donde el ingeniero en jefe, Guillermo Lloyd respondió a la sugerencia hecha desde el Ejecutivo para instalar el futuro terminal de esta empresa en la zona del puente de Cal y Canto (según lo estipulado por el ingeniero Allan Campbell en sus planos). El ingeniero Lloyd, no consideró muy apropiada la idea de instalar la terminal de esta línea en el sitio ya mencionado, sino que prefirió aprovechar las “ventajas que a mi juicio proporciona a la Empresa y al público el establecer la Estación en un punto vecino a la del Ferrocarril del Sur son muy superiores, entrando la línea por la Alameda de Yungay”³⁶.

Pero ajena a estos juicios, la decisión de su instalación en la convergencia de la “boca de la Alameda” y la Alameda de Yungay, en los terrenos de la chacra de José Miguel Valdés, tal como lo estableció en su plano que levantó el ingeniero Chevalier, se ubicó en el sector sur de la Alameda. Al resolver la Empresa la ubicación, está se puso en acción para adquirir los susodichos terrenos a través del mecanismo del denuncia, lo que hacía que aquellos sitios, chacras o fundos que se declararan de utilidad pública, por intermedio de una ley, se someterían a una tasación del terreno que ocupa y a la cancelación de la indemnización por su valor. Basándose en este mecanismo, muchos propietarios declararon su oposición a esta manera de actuar de parte de la empresa, acusando perjuicios y abusos, ante lo cual *El Ferrocarril* expresó nuevamente que no desconocía aquella situación, pero que a la vez el Ferrocarril del Sur “es una empresa que tan poderosamente ha de influir en el progreso del país y en el desarrollo de su agricultura, que no ha de quedar sin efecto por esta causa”³⁷.

Independientemente de las dificultades jurídicas acerca de la forma de adquisición de los terrenos, el ingeniero Chevalier elaboró para la Junta Directiva de la EFS un detallado listado de las edificaciones que configuraron el futuro complejo

³⁵Con el tiempo, el sector de la calle del 18 de septiembre, un barrio situado cerca del centro histórico y administrativo de Santiago, “término siendo la morada preferida de parte de la clase alta santiaguina que comenzó a trasladarse hacia allí en la década de 1860”. Ídem, 142.

³⁶ANFMI. volumen 400. Sobre la estación del ferrocarril de Quillota a Santiago. 15 de noviembre de 1858.

³⁷El Ferrocarril. 2 de abril de 1856.

Estación Central”. De esta forma, en los terrenos de la chacra del señor José Miguel Valdés, se levantarían los siguientes edificios:

“Una estación de pasajeros: patio grande en frente de la estación, adonde quedarán los coches para tomar y dejar pasajeros, con su edificio conteniendo salas para recibir pasajeros, salas para equipajes a la llegada y a la salida. Un galpón de 120 metros de largo, y de 30 de ancho, para las líneas y plataformas de la estación; tornamesas para el servicio, plataformas para embarcar y desembarcar los coches y caballos y galpones para artículos de poco peso.

Una estación de mercaderías: almacenes para trigos y frutos del país; depósitos de madera de construcción y leña; corrales para recibir el ganado; almacenes para efectos y mercaderías que serán mandadas al sur y, varias líneas de rieles especialmente destinadas a los carros de mercaderías.

Talleres: casa para locomotoras en servicio; casa para las locomotivas; casa para los coches de pasajeros en reserva; taller grande de compostura para máquinas; casa para coches y casa de carpinteros; casa de herreros; casa de fundición; casa especial para montar máquinas; depósitos de carbón, leña y madera, fierro y otros materiales para el uso del ferrocarril”³⁸.

En total, la superficie que estuvo estipulada en los planos de la Empresa fueron diez cuadras, de las cuales sólo dos fueron destinadas para la estación de pasajeros y las ocho restantes, para el resto del complejo ferroviario. Pero según la fuente, existió una crítica hacia la proyección del espacio petitionada por la Empresa para un ferrocarril que iba a cubrir la sección más fértil del país y la con mayor población (aproximadamente un tendido de 80 leguas o 390 kilómetros en pleno funcionamiento), siendo exagerada el área ocupada por el complejo. Ante esto, el ingeniero Chevalier arguyó que al cabo de unos años ese espacio “no será suficiente para las necesidades del tráfico, y es bien conocido que no hay ferrocarril en Europa aun de menos importancia que este, que no tenga para sus principales estaciones,

³⁸El Ferrocarril. 3 de abril de 1856. El énfasis es mío.

terrenos de mucha más extensión”³⁹. De esta forma, se fue materializando la proyección de lo fue el complejo ferroviario, ya definida su ubicación y composición.

Como se ha señalado, las indicaciones propuestas por el ingeniero Chevalier en el plano que elaboró para la empresa, apuntaron al establecimiento del complejo en el sector de la “boca de la Alameda”, más puntualmente en la chacra de propiedad de José Miguel Valdés. Según consignan informaciones de prensa, hacia mayo de 1856 se practicaron las respectivas “diligencias acerca de la tasación de los terrenos para la Estación en frente de la Alameda de Yungay”⁴⁰, las que dieron paso, una vez concluidas las tareas de proyección y especificaciones, a hacer el llamamiento público para presentar propuestas. Estas, tuvieron que ver con las obras de albañilería, terraplenes y puentes, atravesando varios lugares para culminar “en la Cañada frente a la Alameda de Yungay, en la chacra de José Miguel Valdés”⁴¹. Pero como toda obra de envergadura, está no estuvo exenta de algunas dificultades, relacionadas con la poca disposición de sectores de la sociedad reticentes a los avances de la modernidad. Ante lo cual, el exministro y en ese momento diputado Antonio Varas, llamó a no decaer en los esfuerzos y empuje relativos a la concreción del proyecto de la LFS, “fortaleciéndose la confianza en una obra gigantesca que honra al país, y que le hará prosperar en una proporción muy basta, que no es fácil concebir”⁴².

¿Estuvo el proyecto de la Estación Central con dificultades mayores? Considerando las fuentes para la segunda mitad de 1856, el primer problema que se presentó se vinculó con la inexistente experiencia de este tipo de trabajos en el país, lo cual agrupó una gran cantidad de peones en un determinado punto. Ante esto, la empresa de la EFS recurrió al poder Ejecutivo solicitando la creación de una subdelegación ambulante, dado “que por ejemplo el hurto de animales, requeriría de una represión instantánea, no sólo para castigar el delito, sino para introducir

³⁹Ídem.; Francisca Jürgensen Kroneberg, “La Estación Central, protagonista de la modernidad, 1857-1925”, (Tesis de licenciatura, Instituto de Historia. Pontificia Universidad Católica de Chile, 2003). 5.

⁴⁰El Ferrocarril. 22 de mayo de 1856.

⁴¹El Ferrocarril. 11 de junio de 1856. En algunos volúmenes del Fondo de Notarios de Santiago están estipuladas las respectivas contratas que la Empresa del Ferrocarril del Sur hizo con particulares para las diferentes tareas a lo largo del tendido de la línea. Desafortunadamente, no existe algún documento para la construcción de la Estación Central y demás edificaciones.

⁴²Memoria del Ministro de Estado en el Departamento del Interior presentada al Congreso Nacional de 1856. Imprenta de la Sociedad. Santiago. 1856, 15-16.

moralidad sin la cual no pueden hermanarse los intereses de la Empresa y de los propietarios”⁴³. El propio diario *El Ferrocarril* hizo eco de esta demanda, reafirmando que la ausencia de trabajos de este tipo en suelo nacional, hizo “que a través de propiedades infinitas cuyos dueños suelen divisar conflictos, desordenes y perjuicios que bien pueden ser imaginarios pero en ocasiones llegarán a ser muy verdaderos”⁴⁴, ante lo cual, una mayor y efectiva presencia de la autoridad resultaba indispensable, replicando lo sucedido en la construcción de la línea de Valparaíso a Santiago, remató el medio de prensa.

Salvo algunas dificultades menores, como un problema específico con el propietario del terreno donde se construyó el complejo, José Miguel Valdés, a partir de la expropiación que se hizo de una porción de la chacra, éste reclamó que la empresa estaba siendo abusiva al pretender “expropiarle aún 16 varas más de su propiedad”⁴⁵, la proyección futura de los respectivos edificios no tuvo mayores riesgos de no concretarse. Al cabo de aproximadamente un año de haber comenzado los estudios y trabajos que dieron forma al complejo ferroviario, estos se realizaron de forma continua y sin grandes vicisitudes. A modo general, el mayor problema (por causas técnicas y geográficas) fue la construcción del puente sobre el río Maipo, ya que el terreno que llegaba hasta la “boca de la Alameda” fue una superficie ciertamente amigable con el trabajo ferroviario, más aun considerando el proceso de construcción y puesta en marcha de la EFSV.

Fue en el primer semestre de 1857 cuando la EFS, inició las gestiones necesarias y definitivas para hacerse con el terreno donde se ubicó de la Estación Central, ya que el presidente de la Junta Directiva comunicó que la Empresa, para mayo de 1857, había denunciado y “formado con este fin un plan de trabajo, además que una gran parte de la maquinaria y otros valiosos materiales ya se encuentran en el país”⁴⁶. Paralelamente a las positivas noticias que entregó el directivo, éste acusó nuevamente a la autoridad la indisposición de parte de ciertos propietarios, no sólo con la empresa, sino hacia con el progreso nacional⁴⁷, en cuanto a desconocer los

⁴³ANFMI. Volumen 322. Solicitud de José Tomás Urmenta para la creación de una subdelegación ambulante en las obras del Ferrocarril del Sur. 16 de octubre de 1856.

⁴⁴El Ferrocarril. 16 de octubre de 1856.

⁴⁵El Ferrocarril. 14 de octubre de 1856. La equivalencia en unidad métrica equivale a 13,37 metros.

⁴⁶ANFMI. Volumen 282. 20 de mayo de 1857.

⁴⁷Una muestra de esta situación se dio unas cuadras más allá de la ubicación del complejo ferroviario, en la propiedad de Joaquín Valledor. Quién se indispuso con el ingeniero encargado del tendido de la línea telegráfica hacia el sur, por lo que éste comunicó al Ministro del Interior que se estaban

acuerdos sobre la expropiación de los terrenos, lo que causó inconvenientes serios a la empresa, “ya que al reclamar más de lo previamente dispuesto, estas sumas alcanzan a muy cerca de la quinta parte de todo lo gastado hasta ahora”⁴⁸ en el proyecto ferroviario. A propósito de esta situación, y dadas las diversas problemáticas que se materializaron por este mecanismo jurídico, recién en 1857 se discutió en el Congreso Nacional la readecuación de la normativa vigente hasta ese momento⁴⁹. Fue el diputado Alejandro Reyes Cotapos, quien ejemplificó taxativamente las problemáticas que este mecanismo causó a la Empresa. Debido a que en abril de 1856 esta había denunciado los terrenos necesarios para establecimiento tanto la línea como la estación en Santiago. Pero a pesar de que la empresa cumplió con su parte del acuerdo, cancelando los valores correspondientes, “la mayor parte de los terrenos denunciados, han resultado cuestiones interminables, hasta llegar el caso que en el día se encuentren 400 peones parados sin poder dar un barretazo en el trabajo”⁵⁰, a la espera de una resolución de los tribunales de justicia. Complementó su alocución el diputado Reyes Cotapos, denunciando que

“La empresa tiene su dinero pronto para pagarle, y sin embargo, no puede recibirse del terreno porque el propietario no se conforma con la tasación y ha iniciado juicio; se da traslado y más

“ocasionando graves perjuicios a la celeridad de la obra, pues quedando la línea cortada en ese punto no puede darse principio a la colocación de los alambres”. ANFMI. Volumen 283. 8 de mayo de 1857.

⁴⁸Ídem.

⁴⁹Fue en ese año cuando en el Congreso Nacional se comenzó a discutir acerca del mecanismo de la declaración de utilidad pública que ocupaban las empresas ferroviarias para la adquisición de los terrenos necesarios para el trazado como las estaciones, el que dató de 1838. En este escenario, se argumentó que aquel mecanismo estaba lleno de trámites y resquicios jurídicos, que ralentizaban el porvenir nacional y colocaron en riesgo los capitales invertidos. Este hecho fue criticado por el senador Victorino Garrido, basándose en que diariamente la empresa de la LFS se veía afectada “por la lentitud con se marcha en los juicios sobre declaración de utilidad pública, de terrenos que claramente son de necesidad para el trayecto del camino”. Actas del Congreso Nacional. Senado (en adelante ACNS), Sesión ordinaria n°3. 8 de junio de 1857, 17; Según el otro senador, Máximo Mujica, el aparataje legal con que se desarrolló la primera etapa de los ferrocarriles, era anacrónico y limitado, ya que dató del 14 de agosto de 1838. Por tanto, expresó, “es un deber de la legislatura el sustituirla por otra que concilie los intereses del público con el respeto debido a la propiedad”, ya que en los tribunales es común ver litigios entre empresarios y propietarios, estos últimos, “llevados por un interés particular mal entendido afectan el progreso del país con enormes retardos”. Ídem., 18.

⁵⁰Actas del Congreso Nacional. Cámara de Diputados (en adelante ACND), Sesión n°3 ordinaria. 9 de junio de 1857, 21. El diputado Reyes, había sido contratado por el directorio de la empresa del ferrocarril del Sur un año antes como abogado de la sociedad, con “una contrata a este efecto pagándole 18 onzas anualmente”. El Ferrocarril. 4 de abril de 1856.

traslados, se sigue una larga tramitación hasta que se decida la cuestión, y mientras tanto la posesión de ese terreno que la empresa necesita, tiene que estar sometida al largo procedimiento judicial, estorbando que se ponga el trabajo necesario, a fin de que esté expedito el camino y puedan correr los trenes el mes de septiembre [de 1857]⁵¹.

Adicionalmente a lo expuesto por el diputado Reyes Cotapos, la EFS hizo hincapié en que ella esperó de parte de los propietarios de las adyacencias de la capital una actitud proactiva, no solo por los intereses propios de una iniciativa privada. También adujo que, esa expectativa debió haber estado mayormente conectada con el espíritu de progreso que un ferrocarril entregaría a Chile. Argumentó que una vez comenzadas las faenas de construcción ferroviaria, excepto unos pocos dueños, la mayoría de ellos “han opuesto una tenaz resistencia al pase de la vía por sus fundos, exigiendo condiciones muy onerosas para los intereses de la Empresa y opuestas en un todo a lo que se ve en otras partes del mundo”⁵². En Chile, según la EFS, el carácter atávico de los dueños de fundos se reducía a un “sentimiento egoísta y mal entendido, perdiendo de vista los bienes ulteriores que un ferrocarril producirá, tanto para ellos mismos como para los demás de su patria”⁵³. Ante este escenario, la Junta Directiva argumentó que el único y claro interés de los propietarios solo se basó en obtener una ganancia pecuniaria, siendo inexistentes en estas reclamaciones alguna idea que verdaderamente pudiera sostenerse como importante, anteponiendo la particularidad de cada individuo o grupo antes que el colectivo de la sociedad chilena⁵⁴.

En búsqueda de darle una solución a este entuerto, la EFS consiguió ejecutar diligencias que le permitieron ir sorteando de manera gradual la oposición de los propietarios de los fundos agrícolas. La junta directiva, se vio en la obligación

⁵¹Ídem, 23. El énfasis es mío.

⁵²Segundo Informe Anual de la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa. Septiembre 30 de 1857. Santiago. Imprenta del Ferrocarril. 1857, 4.

⁵³Ídem, 5.

⁵⁴De acuerdo con una comunicación de la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur de agosto de 1857, tomado en consideración el estado monetario de la Empresa, “y resulta que las crecidas sumas que ha tenido el Directorio que pagar por la expropiación de los terrenos” llevó a la empresa a pedir auxilio al Ejecutivo para cumplir con parte de sus compromisos económicos. ANFMI. Volumen 282. 17 de agosto de 1857.

de recurrir a los tribunales de justicia y al Congreso Nacional⁵⁵, y de esta forma poder conseguir la apropiación de los terrenos necesarios para la vía como para el Complejo Estación Central. Debido a los tramites y diligencias judiciales, la empresa se vio obligada a desembolsar ingentes sumas de recursos y a paralizar las faenas desde el sector de la “boca de la Alameda” hasta San Bernardo, lo que se conjugó en se tuvo que gastar más “del 9,13% sobre el total de los fondos invertidos para la consecución de la obra”⁵⁶.

A pesar de estas dificultades, reconocidas por el directorio de la Empresa, en el segundo semestre de 1857 esta celebró el haber podido conseguir “el terreno necesario para la Estación Central en la extensión de 800 metros de largo y 200 de ancho, que reputaba indispensable”⁵⁷ y que llenó de optimismo a los empresarios, quienes sortearon una situación ciertamente poco clara y que ralentizó los plazos que se habían proyectado para el funcionamiento de la línea. La adjudicación de parte de la chacra de Valdés, de acuerdo a las mediciones ya consignadas, fue a través de “un dilatado pleito con él, y ha sido al fin adjudicado por los Tribunales a la Empresa”⁵⁸. Y dado que la resolución judicial entregó un área de acuerdo a lo proyectado por el ingeniero Chevalier en 1856, la EFS lo consideró como un verdadero triunfo, más aun considerando los gastos en que incurrió (no sólo por el juicio con Valdés). Sino que también, el veredicto judicial vio la luz en un instante en que el precio de los predios alrededor de la Estación Central se incrementó notoriamente, “lo que habría hecho su adquisición más adelante muy costosa, quizá imposible”⁵⁹. Pero además, el directorio argumentó que en aquella área colindante con la ciudad, a causa de la mayor circulación de ferrocarriles, de carretas, de personas y de bienes, experimentaría de manera gradual una transformación profunda, lo que indujo a la empresa a suponer que el proyecto de su complejo ferroviario en el mediano y largo plazo, evitándose el error de otras empresas de ferrocarriles, “que formaron sus estaciones arregladas solo al tráfico del día, teniendo después que aumentarlas a un inmenso costo”⁶⁰.

⁵⁵Ver cita n°50.

⁵⁶El Ferrocarril. 1 de octubre de 1857.

⁵⁷Ídem.

⁵⁸Segundo Informe..., 10.

⁵⁹Ídem, 11.

⁶⁰Ibíd.

Una vez sorteadas las dificultades que se le presentaron para hacerse del terreno en donde levantar el futuro complejo ferroviario, la EFS dio inicio a las faenas de construcción que dieron forma a las diversas edificaciones que se proyectaron con antelación. De esta manera, la ciudad de Santiago iba a hacerse de su primera estación ferroviaria, hito que marcó el principio de una integración de un sector que hasta ese momento fue ciertamente ignorado y marginado por autoridades y particulares, y que con el paso de los años se convirtió en un importante área de la capital, tanto desde el plano de la actividad comercial como de servicios, además de convertirse en forma gradual en el lugar en que hombres y mujeres eligieron para iniciar una nueva vida en la ciudad, una vez arribados desde distintos puntos del país.

3. EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO DE LA ESTACIÓN CENTRAL DE SANTIAGO.

Hacia 1857, ya cuando la EFS tuvo la certeza de que el litigio judicial con el dueño de la chacra en donde se ubicó el complejo estuvo resuelto a su favor, comenzó a dar los primeros indicios que concretaron tanto el primer edificio de la Estación Central como las demás edificaciones que completaron las actividades ferroviarias. Cabe señalar, que de acuerdo con lo consignado por *El Ferrocarril*, hacia finales de mayo de 1857, el Complejo de la Estación Central se halló en condiciones de iniciar las faenas respectivas que le dieron forma a los edificios, talleres y almacenes, esto porque la Empresa acopió “una gran cantidad de materiales que se hallaron listos para construir los edificios en un estado permanente”⁶¹. Aproximadamente un año antes, la Empresa hizo un llamado a presentar propuestas para la albañilería y demás obras a ejecutar, tanto del complejo como de la línea. Los materiales que se especificaron fueron: concreto, piedra gruesa labrada, cal hidráulica, piedra con cal común, ladrillos y piedra labrada chica⁶², los que en su gran mayoría estuvieron destinados a la obra del puente sobre el río Maipo y, en menor medida para las demás faenas del tendido. Estos materiales, no marcaron diferencia alguna con los usados tradicionalmente en la construcción de edificios en la ciudad, en donde la mampostería, carpintería y utilización de cal y adobe fueron la

⁶¹El Ferrocarril. 26 de mayo de 1857.

⁶²El Ferrocarril. 11 de junio de 1856; 15 de junio de 1856.

regla. Tanto de ladrillo como de adobe principalmente, fueron de uso común en la arquitectura local de la época, de tipo neoclásico y, lo que le dio a las construcciones una sensación de solidez y uniformidad⁶³.

¿Pero en qué fecha se dio inicio a los trabajos de construcción de los edificios que constituyeron el Complejo de la Estación Central? Siguiendo las informaciones que publicó *El Ferrocarril*, no hay una claridad que permita afirmar una fecha exacta. Más bien, el medio de comunicación confundió en ocasiones el inicio de los trabajos relacionados con el estudio y posterior construcción de la línea con los referidos a la terminal ferroviaria⁶⁴. La única referencia relativamente precisa, la entregó el ingeniero Chevalier, quien señaló, a propósito de una consulta hecha por el periódico, que los trabajos (de manera general) “iniciarían en el próximo mes de abril”⁶⁵, fecha en la cual, la EFS debió disponer de una primera versión de los planos elaborados por los ingenieros comisionados para el trayecto. Pero a pesar del litigio jurídico por la expropiación del terreno, desde un primer momento la empresa consideró que aquello desembocaría a su favor. Muestra de ello es que en relación a una propuesta de durmientes, se determinó que estos debieron ser entregados “en la estación del ferrocarril en la Cañada, frente a la Alameda de Yungay”⁶⁶. Lugar desde el cual, no sólo se proyectó el citado complejo, sino también fue el centro de operaciones logísticas desde donde se distribuyó el material y herramientas hacia las faenas carrilanas, esto a través de carros de cuatro ruedas montados sobre rieles e importados desde Inglaterra⁶⁷.

Considerando la información de la prensa como la de la propia Empresa, fue el mes de julio de 1856 la fecha en donde se dio inicio a los trabajos que constituyeron el Complejo y la línea del ferrocarril del Sur⁶⁸. Fueron 600 los trabajadores involucrados en esta acción, lo que hace suponer que esta masa de personas se haya reunido en las inmediaciones de los trabajos, para posteriormente ser distribuidas a lo largo de los faenas, hecho “tan grandioso, que lleva en sí el

⁶³ Patricio Basáez y Ana María Amadori, Estación Central/Estación Mapocho. Construcciones ferroviarias en Santiago, (Santiago: Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, 1995), 40-41.

⁶⁴ El Ferrocarril. 14 de febrero de 1856; 8 de marzo de 1856.

⁶⁵ El Ferrocarril. 17 de marzo de 1856.

⁶⁶ El Ferrocarril. 19 de abril de 1856.

⁶⁷ El Ferrocarril. 1 de julio de 1856.

⁶⁸ El Ferrocarril. 2 de julio de 1856.

hermoso porvenir de una fracción bien importante de la República”⁶⁹. De la cifra de trabajadores reseñada, es difícil establecer cuál fue el número que se concentró en las labores, ya que la única alusión sobre el tema se dio en relación a que el contingente de peones aumentó con el paso de los meses⁷⁰. Pero las tareas en la Estación Central no estuvieron exentas de problemas, dado que sufrió robos y saqueos por parte de personas que entraron a robar leña, maderas y otros materiales. A tal punto llegó la situación, que la Empresa recurrió al Intendente de la provincia para pedirle la autorización de que los guardias de la estación portaran armas. La premura de esta solicitud se basó en que “un número de personas forzaron la puerta y maltrataron al portero que está a cargo, descarrillando algunos carros y llevándose una cantidad de leña, diciendo que podían entrar y salir cuando quisiesen”⁷¹. La respuesta de la autoridad vino con el nombramiento de una subdelegación ambulante especial para el camino en construcción⁷².

En su etapa primigenia de construcción, la EFS proyectó la ocupación de construcciones basadas principalmente en la madera y adobe, debido a que la idea final abarcó que para los edificios definitivos, el uso de hierro galvanizado solicitado a Inglaterra, cubriera tanto el terminal de pasajeros “como la casa de máquinas, que será toda de este material; al igual que el taller de las máquinas se hará de ladrillo con techo de fierro”⁷³. No contando aún con aquel material importado, el complejo ferroviario tuvo que satisfacer sus necesidades con los elementos provisionales que dispuso, tanto para el funcionamiento y mantención del material rodante, como para pasajeros y personal que ejerció funciones en la empresa. Según el propio informe, al cabo de 12 meses el terminal de pasajeros iba a entrar en funciones con sus respectivos puntos de atención al público, proyectándose que al finalizar este plazo la Estación Central de ferrocarril

“Será toda de fierro y de 108 varas de largo; al lado de ella habrá un edificio de ladrillo que contendrá las oficinas y salas de recibo. Los almacenes para mercaderías deben tener 108 varas de largo hechos de modo que se puedan prolongar 72 varas

⁶⁹ El Ferrocarril. 8 de julio de 1856.

⁷⁰ El Ferrocarril. 6 de enero de 1857.

⁷¹ El Ferrocarril. 19 de mayo de 1857. El argumento expuesto fue que de esta forma el maestro de la estación, Jorge Gaskill, siendo “autorizado a tener una guardia armada entre los mismos empleados, para que vigilen, los objetos indicados, se evitarían estos males, precaviendo otros”.

⁷² El Ferrocarril. 23 de mayo de 1857.

⁷³ Informe del Ingeniero en Jefe Walton Evans acerca de los trabajos del Ferrocarril del Sur. Sección Estación Central. En Segundo Informe..., 23.

más, cuando sea necesario. Estos edificios serán de ladrillo y adobe con techo de fierro galvanizado y afianzado con postes de cedro, cuya división correrá por ambos lados de la estación. Estas planchas se han pedido a Inglaterra, y probablemente vienen en camino a la fecha”⁷⁴.

La potencialidad del Complejo explicó la Empresa, no se basó sólo en representar una edificación novedosa y digna de admiración desde el punto de vista arquitectónico, sino que también que significó un “lugar digno de atención del público y de aquellos que tomen un interés en la prosperidad del país”⁷⁵, más aun considerando que el complejo se presentó como una real oportunidad para los negocios y el comercio, debido a su ubicación como a la actividad misma de una línea ferroviaria que iba a cubrir un área significativa de la zona centro-sur del valle Central. Ya que los edificios provisionales estuvieron levantados y aptos para ser ocupados, la EFS decidió ponerlo en funciones en septiembre de 1857, “princiándose con esta acción las fiestas del aniversario patrio, la cual será popular y solemne”⁷⁶, y a la vez se esperó contar con la asistencia “de todas las notabilidades y altas dignidades de la nación”⁷⁷. De esta forma, se entregó al servicio público el ferrocarril entre Santiago y San Bernardo el día 16 de septiembre, ofreciéndose a las personas la posibilidad de comprar los boletos en las oficinas dispuestas por la Empresa en la Estación Central⁷⁸. Aunque es preciso destacar, que la Empresa realizó ensayos de las maquinarias semanas antes de la inauguración oficial, como se precisó el hecho de que a final de agosto, pasado el mediodía la “locomotiva Santiago se lanzó por primera vez desde la estación para salir a ensayar a la vía”⁷⁹.

Si a partir de septiembre de 1857 la EFS entró en funciones, y dado que la inauguración ocurrió el 16 de ese mes, es en ese instante en que debe establecerse como la fecha de puesta en funciones de la Estación Central. Según las informaciones recogidas, ni en la prensa ni en algún fondo oficial, ni desde la Empresa misma hay indicios que haya existido algún tipo de ceremonia o acto para la entrega del terminal de pasajeros, sino que tanto la línea como el complejo fueron abiertos el día citado. Esta acción, como se verá más adelante, recién fue efectuada a

⁷⁴Ibidem, 24.

⁷⁵Ibid.

⁷⁶El Ferrocarril. 5 de septiembre de 1857.

⁷⁷El Ferrocarril. 6 de septiembre de 1857.

⁷⁸El Ferrocarril. 10 de septiembre de 1857.

⁷⁹El Ferrocarril. 25 de agosto de 1857.

finales de 1859, pero aquello no incide en que la operatividad de la Estación Central, independientemente de edificios permanentes o temporales, comenzó en 1857 según las fuentes de la época y de la propia empresa.

Como consecuencia de esta entrega, a partir de edificios provisionales como la Empresa misma señaló y, el aumento del flujo de las personas que ocuparon el ferrocarril, gradualmente el edificio terminal comenzó a presentar dificultades. Sus espacios no fueron óptimos, ya que era común que los pasajeros tuviesen que movilizarse al interior de edificio con sus bultos y maletas, lo que en un lugar de reducido tamaño, provocó estragos. No hubo una correlación entre los lugares de boleterías, embarque y equipaje, causando más molestias que beneficios a los usuarios⁸⁰. Situación que no fue ignorada por la EFS, debido a que no fue posible adelantar los trabajos de la estación como fue proyectado, dando cuenta de las incomodidades de los pasajeros debido a instancias ajenas al quehacer de la empresa. ¿Cuáles fueron? Además de las largas distancias y tiempos que se debieron esperar por los materiales, las quiebras de las fábricas que ejecutaban las obras y la crisis monetaria que pesó sobre Inglaterra y los Estados Unidos, fueron los argumentos aludidos para tratar de explicar los atrasos. Eso en cuanto al terminal de pasajeros, ya que el panorama en los otros sectores del complejo fue distinto. En el informe enviado por el ingeniero Walton Evans, se explicó, que hasta esa fecha, casi la totalidad de las vías ya estaban colocadas, y solo faltó instalar los cambia-manos respectivos; acerca de las murallas y algunos edificios, ya estaban levantados, quedando únicamente detalles. En cuanto a las estructuras metálicas que se usaron, Evans expuso que

“La Estación de pasajeros, edificio de fierro, está pronta, y esperemos por momentos su llegada a Valparaíso. La casa para locomotivas, también de fierro, está concluida en Inglaterra, y probablemente se halla ya embarcada. Las barracas permanentes están edificadas y concluidas como también uno de los estanques de fierro.

La torna-mesa grande que forma el centro de la casa de locomotivas está colocada, como también toda maquinaria de la maestranza, con su máquina motora de vapor. Se levantan

⁸⁰El Ferrocarril. 4 de marzo de 1858.

actualmente galpones de techos de fierro galvanizado para proteger carros”⁸¹.

A propósito de los materiales de fierro, como las vigas y techos que se ocuparon en diversos edificios de la Estación Central, estos arribaron a mediados de 1858, lo que le iba a permitir a la Empresa completar las estructuras que requerían de este material en el próximo verano, que eran de prioridad para la empresa. Se colige que estos fueron: la sala de máquinas, maestraza y el terminal de pasajeros, ya que para cumplir con ese objetivo la dirección de la EFS había dispuesto detener la construcción de todos los edificios que no eran de absoluta necesidad⁸². Hasta ese instante, según los costos entregados por la misma empresa, esta gastó para 1858 la suma de 180.496,60 pesos en todo el ítem referente a la Estación Central, más otros 68.839,26 pesos en la construcción de las bodegas. Según el balance de la contabilidad, se invirtieron 249.335,86 pesos en los preparativos del complejo ferroviario⁸³.

La culminación de las labores referentes a la colocación del techo metálico en la estación de pasajeros se hizo efectiva en 1859. Así, el edificio “de 360 pies de largo y 40 de ancho, destinado a almacenes, está concluido y pronto para el uso, del mismo modo se ha concluido la maestraza con toda su maquinaria armada y en juego”⁸⁴. De acuerdo con el informe evacuado por la Empresa, el complejo estuvo en condiciones de comenzar a operar de manera fluida, ya que la casa de máquinas, la romana (de 30 toneladas), las caballerizas y las vías entraron en operación ese mismo año. Incluso, la maestraza quedó en funcionamiento a pesar de lo dificultoso que resultó su edificación y ensamblaje de las partes, quedando plenamente en funciones para ejecutar “toda clase de composturas y construcciones para ferrocarril, menos fundiciones de fierro y el tiempo dirá si sea necesario agregar una casa de fundición a los trabajos”⁸⁵. Según el informe, se gastó un total de 270.295 pesos.

⁸¹Informe del Ingeniero en Jefe del Ferrocarril del Sur, Walton Evans, a la Junta Directiva de la empresa. En Tercer Informe Anual de la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa. Septiembre 30 de 1858. Santiago. Imprenta del Ferrocarril, 21-22.

⁸²Tercer informe anual..., 4; El Ferrocarril. 19 de octubre de 1858.

⁸³Es la primera ocasión en que la Empresa del Ferrocarril del Sur publicó los costos que significó la construcción del complejo de la Estación Central.

⁸⁴Cuarto informe anual de la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa. Septiembre 30 de 1859. Santiago. Imprenta del Ferrocarril. 1859, 10.

⁸⁵Ídem, 11.

La propia Empresa antes de dar el balance anual, remitió al gobierno un resumen de sus actividades del año, dentro de las cuales se destacó que en el primer semestre de 1859 los techos de fierro de los edificios permanentes de la Estación Central fueron instalados. Además, el terminal de pasajeros y de carros que se levantó paralelamente al edificio destinados a boleterías y oficinas, fueron acabados ese año. Pero un aspecto que llamó la atención estuvo referido con el edificio destinado a la casa de máquinas o locomotivas, el cual se pensó en una primera etapa de madera, pero que fue reemplazado por una estructura metálica proveniente de Inglaterra. La decisión tomada por el directorio se argumentó en que se quiso evitar el riesgo de incendios de cualquier edificación del complejo, ya que “semejante desgracia paralizaría las operaciones del camino por mucho tiempo”⁸⁶.

Paralelamente a la conclusión de los trabajos que dieron forma a los primeros edificios del Complejo Estación Central, el terminal de pasajeros se perfiló como un lugar de atractivo para algunos sectores de la sociedad capitalina. De acuerdo con las informaciones, además del Teatro Municipal recientemente inaugurado, no hubo por aquel instante en Santiago grandes y modernos edificios, por lo cual, la Estación Central marcó una novedad. Se caracterizó a esta como un lugar con cualidades estéticas muy a la vanguardia, y que en un breve plazo “representará uno de los más bellos y pintorescos sitios de recreo y distracción”⁸⁷, para situarse como “en el único paseo que tenemos ahora, reemplazando la falta de cualquiera otro”⁸⁸. Las masivas concurrencias de cada fin de semana, fueron aprovechadas para montar tanto ferias como exposiciones, generándose una interacción de los distintos miembros de la sociedad, para quienes el terminal ferroviario fue uno “de los paseos más agradables que al presente tiene Santiago”⁸⁹. Incluso, algunas instancias de caridad aprovecharon el nuevo espacio público, tal como sucedió con la feria de San Vicente de Paul y otras obras de carácter filantrópico⁹⁰. Huelga señalar que fue la misma Empresa, que en 1857 instaló un servicio de carros de sangre entre la estación y la calle San Diego. Pero independientemente de aquello, tanto hombres como mujeres escogieron aquel lugar novedoso y ciertamente vanguardista, en el límite poniente

⁸⁶Memoria del Ministro de Estado en el Departamento del Interior presentada al Congreso Nacional de 1859. Imprenta de la Sociedad. Santiago. 1859, 30.

⁸⁷El Ferrocarril. 17 de mayo de 1859.

⁸⁸El Ferrocarril. 13 de julio de 1858.

⁸⁹El Ferrocarril. 27 de septiembre de 1859.

⁹⁰El Ferrocarril. 1 de octubre de 1859.

de la rada urbana de una ciudad que no se caracterizó por su brillantez y modernidad a finales de la década de 1850.

El efecto de atracción para las personas, se vio reflejado en la ceremonia de bendición realizada para el EFS hacia noviembre de 1859. De acuerdo con la crónica, además de realzar el inmenso progreso nacional que la puesta en servicio de la línea significó, también se destacó que desde que se puso en funciones el ferrocarril y las instalaciones del complejo en 1857, se demostró que para el conjunto de las personas, “sea en todas las clases de esta, desde los más altos hasta los más bajos, desde el rico hasta el gañán, desde el capitalista hasta el pobre industrial, no hay quien no crea en el poder de las líneas férreas”⁹¹. Más aún, llegando a través de la Cañada en ingentes cantidades, las personas que se dieron cita en la Estación Central, muchas de ellas, que por primera vez vieron y escucharon una locomotora, celebraban, a decir de la crónica fue “la victoria del vapor sobre el espacio y el tiempo, el triunfo de la materia animada, movida por el espíritu sobre la materia bruta que no siente y siempre sale al paso del progreso”⁹². Aunque el mayor motivo haya sido probablemente la curiosidad antes que la pertenencia a un proyecto modernizador, ya que mayoritariamente los asistentes fueron personas de los segmentos más menesterosos de la capital, para quienes la Estación Central no era una novedad, dado que estuvo en funciones desde años atrás.

A pesar de las muestras de orgullo por el significado que representó el ferrocarril como su complejo para la capital, las instalaciones del Complejo Estación Central comenzaron a sentir el rigor producto del aumento de la demanda de pasajeros como por el servicio de carga. Hechos que la propia empresa señaló al gobierno, y que generó la preocupación de sus autoridades, debido a que con el transcurso de los meses la recepción de los volúmenes de carga y transporte se acrecentaron, en especial por los productos agrícolas que arribaron de las provincias. Debido a ello, el presidente de la Junta Directiva comunicó la decisión de tener que invertir capitales para dar mayor fluidez y ampliar el espacio del servicio de carga y bodegaje⁹³. Desde ese instante, la EFS colocó gran parte de su atención y recursos, tanto humanos como capitales, en la extensión del trayecto hacia la zona sur del valle Central, y dando ciertamente concluidas mayores intervenciones en la Estación

⁹¹El Ferrocarril. 15 de noviembre de 1859.

⁹²Ídem.

⁹³Memoria que el Ministro de Estado en el departamento del Interior presenta al Congreso Nacional de 1860. Santiago. 1860, 32-33.

Central. En adelante, la ampliación del Complejo vino por cuenta de la línea que vino desde Valparaíso, que proyectó e instaló igualmente su centro de operaciones en aquella zona⁹⁴ a partir de 1862.

Ciertamente, al igual que la fase de construcción ejecutada por la EFS, la EFVS, ocupó una cantidad importante de trabajadores en sus faenas, 6.959 personas, de los cuales no existió ninguna información relativa a las labores en la construcción de su estación terminal en Santiago⁹⁵. Tampoco esta Empresa, se vio afectada a las dificultades que encontró la EFS cuando llevó a cabo la denuncia del terreno y la posterior expropiación para su edificio respectivo. En este sentido, es posible colegir que las decisiones que influyeron en levantar su estación en el mismo sitio que la Estación Central, fue más que todo por aspectos técnicos y financieros. Acerca de los primeros, ya había un área determinada en la ciudad, sobre la cual se construyó un núcleo ferroviario, por tanto, fue menos dificultoso explorar esa posibilidad, lo que finalmente se hizo. Sobre lo segundo, siguiendo la lógica anterior, en caso de tener que efectuarse un desembolso oneroso de recursos, la Empresa pudo tener cierta claridad de cuánto sería el valor del terreno, evitarse potenciales gastos jurídicos y acceder a la propiedad de aquel de forma fluida y en menor tiempo.

Los trabajos que dieron forma a la sección poniente de la Estación Central, correspondientes a la EFVS comenzaron durante la segunda mitad de 1861, una vez confirmada la contrata para la construcción del Ferrocarril de Quillota a Santiago, firmada en septiembre de ese año entre el poder Ejecutivo y Enrique Meiggs. En esta, la única referencia sobre la estación de la capital señaló que el contratista debió limitarse a las orientaciones e instrucciones que el ingeniero en jefe de las obras le señaló, y que estas tuvieron un plazo de 3 años para ser acabadas y entregadas para el servicio de la línea ferroviaria⁹⁶. Consagrada la relación contractual entre las partes, se dio inicio a los trabajos que dieron forma a la terminal de la EFSV, aunque no exenta de dificultades, ya que se destacó que los trabajos no avanzaron acorde a las expectativas, debido a las cosechas agrícolas, “a que se dedican con preferencia

⁹⁴Ver nota n°37.

⁹⁵ANFMI. Volumen 446. Comunicación acerca de los trabajos ejecutados en el Ferrocarril del Norte. 11 de diciembre de 1862.

⁹⁶ANFMI. Volumen 400. Contrata para la construcción del Ferrocarril de Quillota a Santiago. 24 de septiembre de 1861.

los peones hasta el mes de febrero”⁹⁷, ante lo cual, únicamente se pudo realizar trabajos limitados en la estación, como la colocación de las vías permanentes en ese lugar⁹⁸. Pero el nivel de impacto de esta conducta de los peones, se unió a otro atavismo propio del trabajador nacional, su tendencia a la mala conducta y actos delictivos. Tal como sucedió con las faenas de la EFS, acá también se requirió de la autoridad provincial y nacional acciones para evitar desbordes peonales, ya que a causa de las faenas propias de una actividad ferroviaria, las riñas y robos de toda especie son frecuentes siendo la autoridad impotente para contener los mil abusos que se comenten, como ocurrió en la subdelegación de Chuchunco⁹⁹ y otras adyacentes al trayecto del ferrocarril.

En relación a los materiales ocupados en este nuevo edificio, no se diferenciaron radicalmente en comparación a la estación de la EFS. La madera, la cal y el ladrillo predominaron en las faenas de la casa de locomotoras, en las bodegas y las oficinas y áreas destinadas el terminal de pasajeros. Además, se materializó la puesta en marcha de una cisterna de agua, pozo y pescante, se asfaltó el piso de cada una de las edificaciones y, en la entrada de la estación por la Alameda se instalaron “puertas de fierro y una balaustrada del mismo metal entre estas y la estación del sur”¹⁰⁰. Adicionalmente, en su frontis se colocó su nombre y la distancia relativa que la separó con Valparaíso¹⁰¹. Pero las obras ejecutadas, que estuvieron dentro del acuerdo de Meiggs con el gobierno, al cabo de un año de entregadas para el servicio presentaron problemas y necesitaron de reparaciones. Fue el caso del asfalto con que se cubrió la superficie de los edificios, el cual debió ser renovado, además del techo y detalles de la estación¹⁰²; hechos ante los cuales Meiggs reconoció que era común que se presentaran este tipo de problemas, menores en todo caso, en especial cuando no se contó con los mejores materiales ni con personas preparadas para las

⁹⁷ANFMI. Volumen 413. Comunicación acerca de los trabajos ejecutados en el Ferrocarril del Norte. 13 de enero de 1862.

⁹⁸Ídem.

⁹⁹ANFMI. Volumen 435. Comunicación por trabajos del Ferrocarril del Norte del Intendente de la Provincia al Ministro del Interior. 26 de junio de 1862.

¹⁰⁰ Informe del Superintendente del Ferrocarril Valparaíso-Santiago. 4 de marzo de 1864. En Memoria que el Ministro de Estado en el departamento del Interior presenta al Congreso Nacional de 1864. Santiago. 1864, 233.

¹⁰¹ ANFMI. Volumen 469. Comunicación del ingeniero Guillermo Lloyd acerca de los trabajos en la Estación de Santiago. 7 de mayo de 1864.

¹⁰²ANFMI. Volumen 470. Comunicación acerca de las reparaciones que debe ejecutar en las obras del ferrocarril el contratista Enrique Meiggs. 16 de septiembre de 1864.

diversas tareas. Además, agregó que él, únicamente siguió las instrucciones del ingeniero en jefe, remitiéndose a la relación contractual firmada con el Ejecutivo en 1861¹⁰³.

Finalmente, la empresa de la EFVS tuvo que incurrir en nuevas inversiones y proyectos para la ampliación del terminal en Santiago, ya que se hizo hincapié con el paso de los años a que no sólo las imperfecciones de la obra ejecutada por Meiggs causaron dificultades, sino que el aumento de la demanda por carga y bodegaje y la mayor cantidad de pasajeros, al igual que en la EFS, desembocó en llevar a efecto cambios, para hacer frente a esta coyuntura¹⁰⁴, adquiriendo nuevos terrenos en los cuales se levantaron nuevos edificios de bodegas de trasbordo, ya que la sección primigenia no fue suficiente en sus dimensiones con los requerimientos de la empresa como de las clientes¹⁰⁵. Para concretar esta necesidad, la EFVS dispuso de un monto de 105.000 pesos, con los cuales se realizaron los trabajos para levantar los galpones destinados a la carga, con una dimensión de 300 metros de largo, más la ampliación del terminal de pasajeros y, una casa de máquinas con capacidad de albergar hasta 18 locomotoras¹⁰⁶.

De esta manera, y después de varios años el complejo de la Estación Central se completó a partir de la unión en un mismo punto de las líneas ferroviarias más importantes del país. Dada esta convergencia, el sector en donde se ubicó el Complejo se fue perfilando paulatinamente en un centro de la actividad comercial y de servicios, independientemente de estar en una zona alejada del centro tradicional. La puesta en marcha de las actividades de transporte de pasajeros y de carga, más los propios edificios, dieron nuevos bríos a un área que hasta antes de todo este proceso no era mayormente considerada más allá de lo relacionado con la agricultura. Ante estos nuevos matices, la consolidación del Complejo ferroviario le entregó un argumento más a Santiago para perfilarse de manera definitiva como el punto neurálgico de esta actividad y reforzar el sentido de centralidad con respecto a otras ciudades; además del empuje a las ideas de modernidad y progreso anheladas

¹⁰³ANFMI. Volumen 470. Vicios y problemas en la línea del Ferrocarril del Norte por Enrique Meiggs. 6 de octubre de 1864.

¹⁰⁴ANFMI. Volumen 511. Informe del Superintendente del Ferrocarril del Norte Ángel Prieto y Cruz sobre la Estación de Santiago. 29 de julio de 1867.

¹⁰⁵ANFMI. Volumen 512. Comunicación del ingeniero Jorge Lyon sobre la Estación de Ferrocarriles de Santiago. 31 de diciembre de 1868.

¹⁰⁶Memoria que el Ministro de Estado en el departamento del Interior presenta al Congreso Nacional de 1869. Santiago. 1869, 20-21.

por las autoridades y capitalistas, que vieron como un proyecto que en algún momento se debilitó, ya hacia la segunda mitad de la década de 1860 funcionó a plenitud, abriendo potenciales oportunidades y posicionando a Chile en la vanguardia regional en cuanto al uso de los ferrocarriles.

4. CONCLUSIÓN

Hacia finales de la década de 1850, en Santiago se materializó el tan anhelado objetivo de tener en funciones una línea ferroviaria, al cual años más tarde se unió el trayecto que provenía desde el puerto de Valparaíso. En este contexto, la primera conclusión que salta a la luz tiene que ver con que la iniciativa de la Empresa del Ferrocarril del Sur, estuvo en sintonía en cuanto a los intereses y las expectativas que hubo en la esfera de lo público. Tanto para el poder Ejecutivo como el Legislativo, la instalación de una línea de ferrocarril en la capital fue algo de importancia, y la dinámica que se generó entre las esferas privadas y pública, determinó de manera fundamental la cristalización del proyecto de que Santiago asistiese a la inauguración de su primera estación de ferrocarriles en 1857.

A pesar de las problemáticas, la EFS fue capaz de poner en marcha su proyecto, que si bien tuvo como eje el tendido de una línea de ferrocarril, también apuntó al levantamiento de los respectivos edificios y galpones pertinentes para la actividad que buscó poner en funcionamiento. A través de este trabajo, se ha podido identificar que el mecanismo jurídico-administrativo con que la EFS adquirió las propiedades necesarias fue la expropiación. Para ejecutar la acción expropiatoria, la Empresa se basó en los informes resultantes de las visitas que hicieron los ingenieros en diversos puntos de las afueras de la ciudad. De ello, se arguyó que independientemente de que la zona poniente no presentó ningún tipo adelanto material, el valor de las chacras y parcelas ubicadas ahí tendrían un alza debido a la presencia del ferrocarril, siendo casi imposible en el tiempo para la Empresa adquirir propiedades en esa zona.

En cuanto al proceso de construcción del Complejo Estación Central, la realidad marcó que el tipo de materiales que se ocuparon no dictaron de ser distintos de aquellos que se ocuparon en los proyectos arquitectónicos que se presentaron en la ciudad desde mediados del siglo XIX. Quizá, el elemento mayormente novedoso fue el galpón metálico que cubrió el terminal ferroviario. En

todo caso, independiente del tipo de materiales ocupados, los edificios que albergaron la terminal de pasajeros y las bodegas, al cabo de pocos años fueron insuficientes, lo que obligó a las Empresas a tomar medidas para dar soluciones a aquellos aspectos vinculados al transporte de pasajeros y cargas. Pero aun cuando la actividad se incrementó cada año, se debe comprender el Complejo ferroviario desde una doble dimensión. La primera, en cuanto a que éste fue una alteración no sólo del sector en donde se ubicó, modificando el paisaje de una ciudad caracterizada mayormente por elementos atávicos. Fue éste un conjunto de edificios de carácter moderno, lo que también incluyó el tipo de relaciones laborales y comerciales que se desarrollaron en su interior, muy a contrapelo de lo que comúnmente se encontraba por esa época en la capital. La segunda, es aquella que tiene que ver con el surgimiento en el sector poniente de un núcleo ferroviario, reforzado con la convergencia que desde la primera mitad de la década de 1860 se dio en ese punto de los tendidos ferrocarrileros. De esta manera, el Complejo Estación Central con sus bodegas, maestranza y talleres y la terminal, se consolidó como la plataforma desde donde se desplegó la actividad ferrocarrilera hacia la zona Centro-Sur del país; además, la gran mayoría de los productos o bienes que se destinaban al consumo interno de la nación o para exportación, con destino hacia Valparaíso, Santiago o el sur, tuvo que necesariamente pasar por este lugar.

5-BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias e impresas:

Archivo Nacional. Fondo Ministerio del Interior. Volúmenes: 282, 283, 322, 400, 413, 435, 446, 469, 470, 511, 512.

Actas del Congreso Nacional. Senado. Sesión ordinaria n°3 de 8 de junio de 1857.

Actas del Congreso Nacional. Cámara de Diputados. Sesión n°3 ordinaria de 9 de junio de 1857.

Memoria del Ministro de Estado en el Departamento del Interior presentada al Congreso Nacional de 1856. Imprenta La Sociedad. Santiago, 1856.

Memoria del Ministro de Estado en el Departamento del Interior presentada al Congreso Nacional de 1859. Imprenta La Sociedad. Santiago, 1859.

Memoria del Ministro de Estado en el Departamento del Interior presentada al Congreso Nacional de 1860. Santiago, 1860.

Memoria del Ministro de Estado en el Departamento del Interior presentada al Congreso Nacional de 1864. Santiago, 1864.

Primer Informe Anual de la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa. 16 de septiembre de 1856. Santiago. Imprenta del Ferrocarril, 1856.

Segundo Informe Anual de la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa. 30 de septiembre de 1857. Santiago. Imprenta del Ferrocarril, 1857.

Tercer Informe Anual de la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa. 30 de septiembre de 1858. Santiago. Imprenta del Ferrocarril, 1858.

Cuarto Informe Anual de la Junta Directiva del Ferrocarril del Sur presentado a los accionistas de esta empresa. 3 de septiembre de 1859. Santiago. Imprenta del Ferrocarril, 1859.

Periódicos:

El Ferrocarril: años 1855, 1856, 1857, 1858, 1859.

Bibliografía:

Almandoz, Arturo. 2013. Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas. Santiago: Colección Estudios Urbanos UC. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales. Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile.

Collier, Simon. 1983. "Conservatismo chileno, 1830-1860. Temas e imágenes". Nueva Historia. Revista de Historia de Chile. Año 1, nº7. Londres.

De Ramón, Armando. 2000. Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana. Santiago: Editorial Sudamericana.

- Harvey, David. 2014. París, capital de la modernidad. 1º reimpresión. Madrid: Ediciones Akal.
- Kuntz, Sandra (Coord.). 2015. Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina. México: El Colegio de México.
- Liernur, Jorge y Fernando Aliata (Comp.). 2004. Diccionario de arquitectura en la Argentina. Estilos. Biografías. Instituciones. Ciudades. Buenos Aires: Clarín Arquitectura.
- Martland, Samuel. 2017. Construir Valparaíso: Tecnología, municipalidad y Estado, 1820-1920. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Ortega, Luis. 2004. Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión, 1850-1880. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana-LOM.
- Ortega, Luis y Hernán Venegas. 2005. Expansión productiva y desarrollo tecnológico. Chile: 1850-1932. Santiago: Editorial Universidad de Santiago de Chile.
- Peña Otaeguí, Carlos. 1944. Santiago de siglo en siglo. Comentario histórico e iconográfico de su formación y evolución en los cuatro siglos de su existencia. Santiago: Empresa Editora Zig-Zag.
- Romero, José Luis. 2007. Latinoamérica: las ciudades y las ideas. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Romero, Luis Alberto. 2007. ¿Qué hacer con los pobres? Elites y sectores populares en Santiago de Chile, 1840-1895. Santiago: Ariadna Editores.
- Scobie, James. El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930. En Leslie Behtell (Editor). 1992., Historia de América Latina. Tomo VII. Barcelona: Crítica.
- Santos Tornero, Santos. 2011. Chile ilustrado. Guía descriptivo del territorio de Chile. De las capitales de provincia, de los puertos principales. Santiago: Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile. Cámara Chilena de la Construcción-Pontificia Universidad Católica de Chile-Biblioteca Nacional.