

An abstract painting featuring a complex arrangement of geometric shapes. A large, dark blue, curved shape dominates the left side, resembling a stylized eye or a tunnel. To its right, a series of sharp, angular shapes in various shades of blue and white create a sense of depth and movement. A bright red shape is visible at the top right, partially obscured by the blue shapes. The overall composition is dynamic and layered, with a textured surface that suggests a canvas or paper.

PATRICIO BASAEZ YAU

ANA MARIA AMADORI GUNDELACH

ESTACION CENTRAL · ESTACION MAPOCHO
Construcciones Ferroviarias en Santiago

INDICE DE CONTENIDO

INTRODUCCION.		11
1.- LOS PRIMEROS FERROCARRILES EN CHILE.		21
Contenido :	- Ambientación Histórica. - Ferrocarril de Caldera a Copiapó. - Ferrocarril de Valparaíso a Santiago. - Otros ferrocarriles en la zona sur y zona norte. - Construcciones ferroviarias declaradas Monumento Nacional.	
2.- ESTACION CENTRAL.		
Contenido :	2.1 El primer edificio. 2.2 El segundo edificio. 2.3 El edificio actual. 2.4 Antecedentes planimétricos 2.5 Antecedentes fotográficos actuales. 2.6 Consideraciones finales	37 51 61 71 81 87
3.- ESTACION MAPOCHO.		
Contenido :	3.1 Antecedentes históricos. 3.2 El arquitecto Emilio Jéquier. 3.3 Análisis del edificio. 3.4 Antecedentes planimétricos 3.5 Antecedentes fotográficos actuales. 3.6. Consideraciones finales.	91 97 101 115 129 135
4.- BREVE ALCANCE GENERAL.		139
5.- ANEXOS		143
INDICE DE CITAS BIBLIOGRAFICAS		189
INDICE DE ILUSTRACIONES		193
BIBLIOGRAFIA		197
AGRADECIMIENTOS		199

2. ESTACION CENTRAL .

2.1.- Primer Edificio

Los actos oficiales con que se inauguró la línea del ferrocarril entre Valparaíso y Santiago se celebraron principalmente en la estación de la ciudad de Llay-Llay, punto intermedio entre las dos ciudades recién unidas; sin embargo, hubo también celebraciones oficiales en Valparaíso y en Santiago, como lo señala Watt Stewart en su artículo sobre Enrique Meiggs:

«Los proskenios para este objeto eran las estaciones de Valparaíso, Santiago y Llay-Llay. Se dispuso la partida de trenes especiales a la misma hora - alrededor de las 9 de la mañana- desde los primeros puntos nombrados, anticipándose que llegarán simultáneamente alrededor del mediodía. En Llay-Llay se habían instalado mesas para que ante ellas tomaran colocación varios centenares de invitados y se había preparado un banquete de magníficas proporciones. En Santiago y Valparaíso se celebraron ceremonias por el estilo. A la entrada de la estación en Santiago y bajo un pabellón de banderas, se habían erigido dos plataformas. En una, poco antes de la hora fijada para la partida del tren, se instaló el Presidente de la República con sus Ministros; en la otra tomó colocación el Arzobispo de Santiago,... « (36)

Con el fin de obviar problemas técnicos, la estación del ferrocarril en Santiago debería haber sido ubicada, según opinión del ingeniero norteamericano Allan Campbell, en el sector de Yungay.

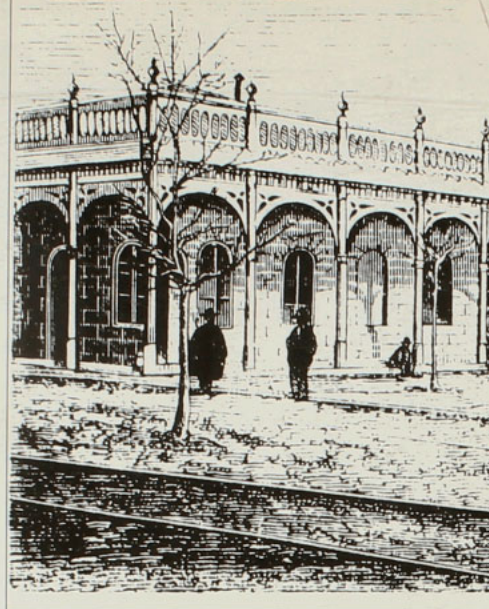
A pesar de lo anterior, se construyó definitivamente al poniente de la ciudad, exactamente en el lugar donde se emplaza en la actualidad (37). La ubicación precisa de esta estación y los detalles sobre la ceremonia inaugural fueron narrados por Benjamín Vicuña Mackenna de la siguiente manera:

« Todo Santiago estaba en la Estación o en la Alameda en aquella festiva mañana de los antes festivos días de la patria. Asistía el Presidente de la República y el Congreso. El Reverendo Arzobispo de Santiago bendijo las máquinas. Los circunstantes todos se mostraban profundamente conmovidos. » (38)

Las crónicas de la época, que narran con fidelidad las celebraciones de inauguración de la línea férrea entre Valparaíso y Santiago, no hacen mas que confirmar la existencia de edificios de estaciones por lo menos en tres ciudades dentro de ese tramo: Valparaíso, Llay-Llay y Santiago.

Si bien abundan los antecedentes técnicos de ingeniería, económicos y financieros sobre los primeros ferrocarriles en Chile, la investigación histórica de las obras arquitectónicas que implementaron el sistema está limitada por la carencia de antecedentes en las fuentes de información directa. En el caso de Santiago, no ha sido posible precisar la fecha de inicio de las obras del primer edificio que albergó la Estación Central. Según Recaredo Tornero éste data de 1856 (39), mientras que para Benjamín Vicuña Mackenna fue iniciado en 1861 y terminado en 1863, fecha de inauguración de la línea (40).

No ha sido posible, hasta el momento, encontrar ningún documento histórico que deje constancia del autor del proyecto del primer edificio de la Estación Central ni tampoco antecendentes planimétricos originales de este edificio.



Figs. 8 y 9 Primer edificio Estación Central

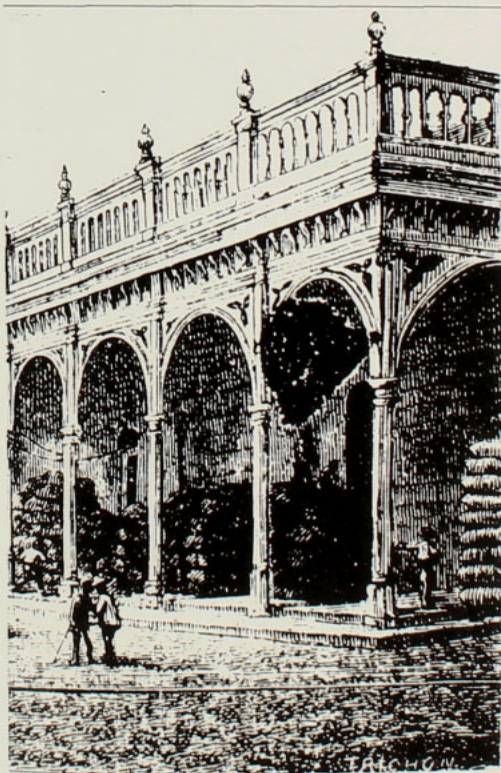


Sólo ha sido posible deducir plantas y elevaciones basándose en las ilustraciones de la época; fundamentalmente, en la detallada descripción que Recaredo Tórner incluye en su libro "Chile Ilustrado" (Anexo N°2).

El programa arquitectónico que debe haber determinado el diseño del edificio, no ha de haber diferido mayormente de los empleados en la misma época en Europa y Estados Unidos para estaciones de similar categoría. Además del espacio cubierto, propio de una estación término que albergaba los trenes y los andenes, fue necesario disponer de zonas de acceso, boleterías, salas de espera y oficinas generales. En el caso de la Estación Central, no se diferenció el flujo de pasajeros que ingresaban de los que salían del recinto. La circulación de ambos tipos de pasajeros, como también el movimiento de equipajes y encomiendas, se producían por la misma zona frontal. Las oficinas generales deben haber estado destinadas a la dirección, la administración y, posiblemente, a bodegas.

A la descripción que Recaredo Tórner hace del complejo de edificios que conformó la primera Estación Central, sólo es posible agregar algunas precisiones acerca de los materiales constructivos de la fábrica y algunas observaciones formales del edificio principal, posibles de deducir del material ilustrativo de la época.

Este primer edificio estuvo compuesto por tres volúmenes, uno central, que correspondió a la zona de los andenes, y dos laterales en los que se ubicaron las oficinas generales. El área de los andenes, que resultaba ser el tema principal de la composición arquitectónica, correspondió a una estructura metálica cubierta por cuatro secciones longitudinales techadas a dos aguas independientemente. Las cerchas interiores estaban diseñadas a base de perfiles metálicos sumamente esbeltos y un tirante de sección



circular. Esta solución de techumbre descansaba interiormente sobre tres corridas de pilares, también metálicos, resueltos según los principios clásicos con base, fuste y capitel reproducidos en forma esquemática. La sucesión de techos, que se acusaban en las fachadas principal y posterior, no poseía mayor ornamentación que la aplicada en el pórtico, también metálico. La cercha más bien correspondía a un frontón con base de arco rebajado y seis elementos ornamentales circulares en su tímpano. Los juegos de pilares, rejas y frontón, que conformaban los cuatro pórticos del acceso, fueron concebidos como elementos ornamentales de la fachada principal. La transparencia de la estructura metálica de este cuerpo central, le otorgaba también cierta jerarquía en relación con los macizos volúmenes laterales, a pesar de ser muy próximos en altura.

Los dos volúmenes laterales, contruidos en albañilería de ladrillo y adobe, denotaban gran solidez. El ritmo de vanos y llenos, muy propio de la arquitectura neoclásica imperante en la época, aumentaba la característica maciza del edificio. La escasa ornamentación se concentró en los arcos de medio punto, en los remates superiores de puertas y ventanas, en el diseño de las rejas y en las canterías de los estucos exteriores que imitaban mampostería. Sin embargo, el elemento de mayor preocupación formal fue un corredor exterior que recorría, perimetralmente, ambos volúmenes. Este elemento -construido con un material difícil de precisar- fue formalmente rescatado de la arquitectura propia de la vivienda de madera de la época. Se trataba de un corredor conformado por arcos de medio punto, que descargaban sobre esbeltos pilares de concepción clásica. Sobre la arquería se ubicaba un entablamento compuesto por arquitrabe, friso y cornisa. El remate superior de este corredor era una balaustrada, sobre la cual sobresalían una serie de pináculos ubicados sobre el eje de cada pilar, lo que acentuaba el ritmo producido por la arquería.

La ubicación de la Estación Central al poniente de Santiago cambió lentamente el carácter rural del sector por una zona implementada con comercio, hoteles, posadas, casas de huéspedes y viviendas. De cierta manera, se transformó en la puerta de entrada a Santiago para quienes venían desde Valparaíso o del sur del país, y también fue lugar de habitación para quienes llegaban a vivir a la ciudad sin tener un destino definido. Tal fue la actividad que se comenzó a desarrollar en el sector, desde la instalación de la estación, que en 1857 la misma empresa implementó, con un ferrocarril de sangre, el recorrido desde el recinto hasta el centro de la ciudad, frente a la iglesia de San Diego (41). Lamentablemente, tanto las actividades que se desarrollaron en esta área como el nivel socio-económico de quienes la habitaron comprometieron los sectores más postergados de la sociedad santiaguina de mediados del siglo pasado. Fue lugar de bares, cantinas, fondas y prostíbulos; la pobreza y la peligrosidad terminaron siendo las características en los comienzos del barrio Estación Central (42).

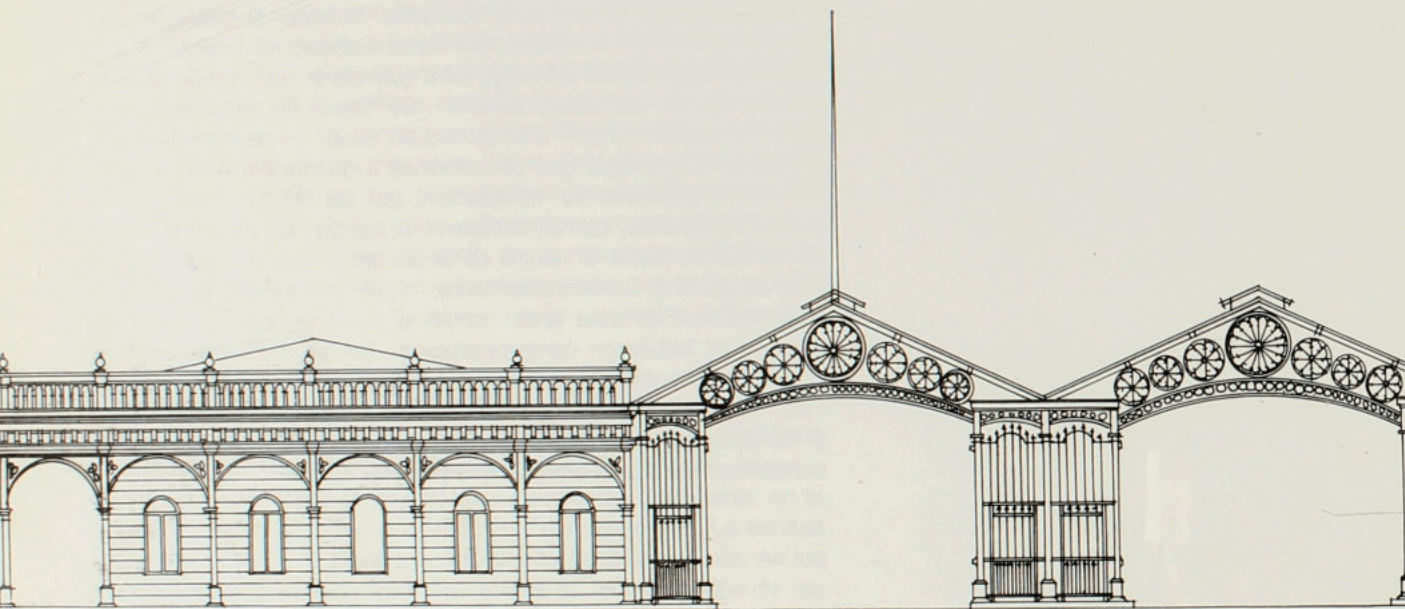
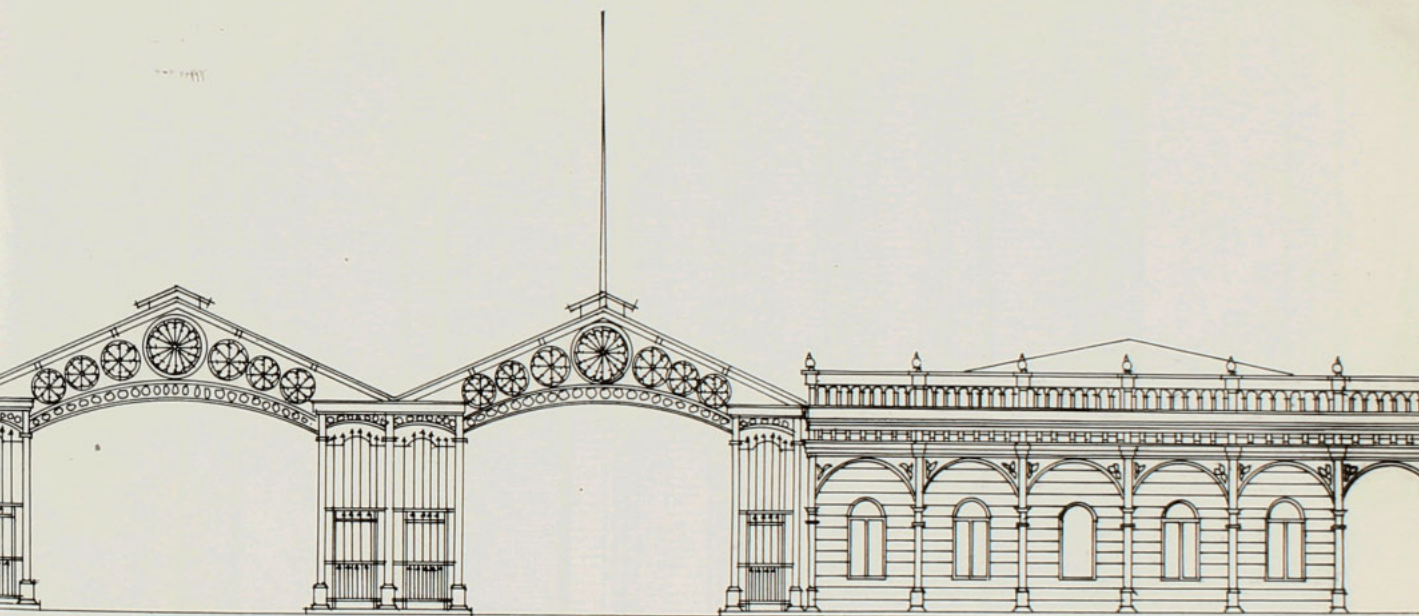


Fig. 10 Estación Central. Primer Edificio. Elevación Principal. Dibujo: Fco. Céspedes Sch.basado en J.M.Oyarzún L. esc.

0 1 2



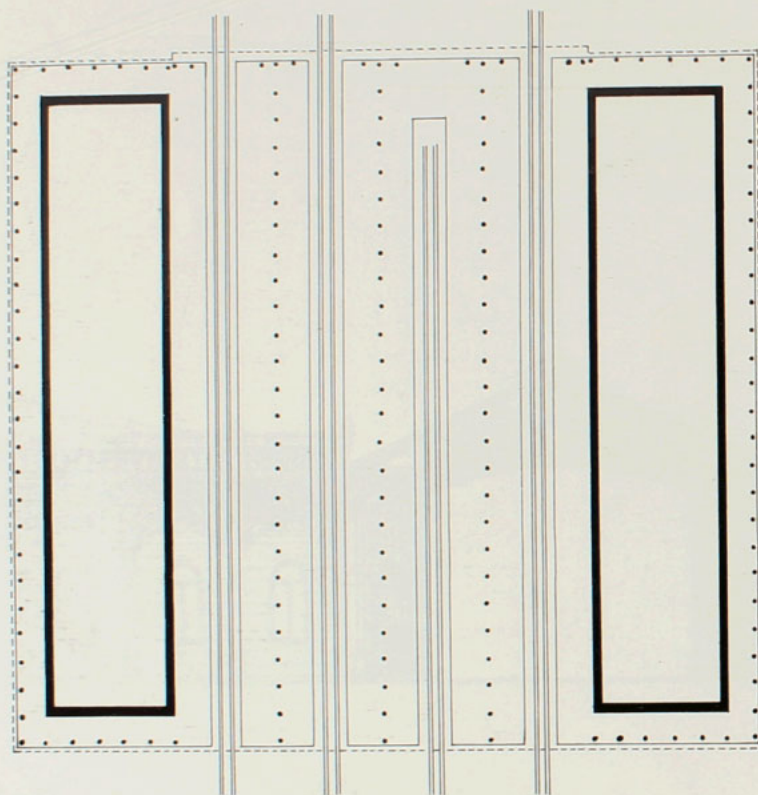


Fig. 11 Estación Central. Primer Edificio. Planta Esquemática. Dibujo Boris Golppi R. basado en J.M.Oyarzún L.

esc. 0 5 10

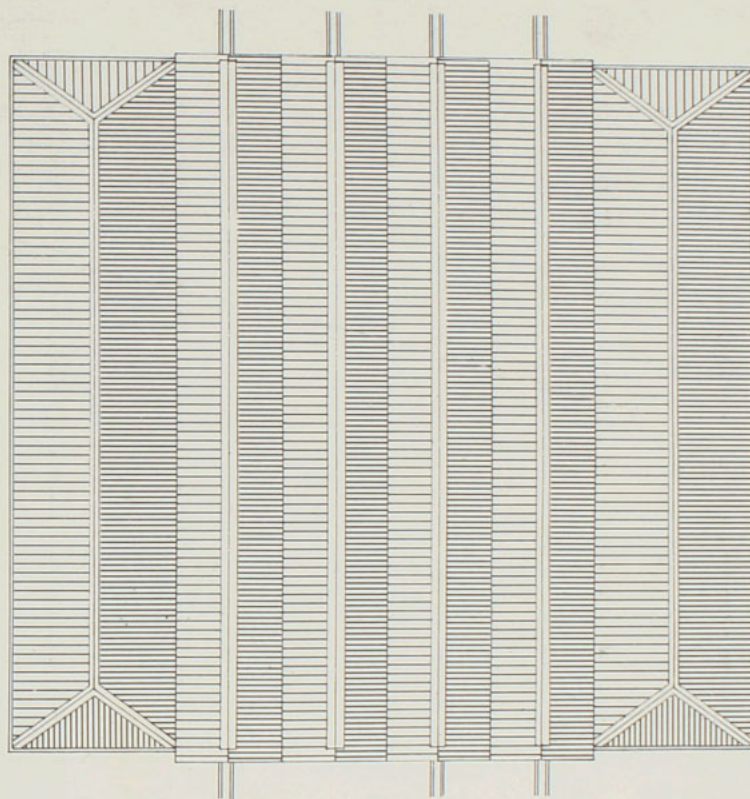


Fig. 12 Estación Central. Primer Edificio. Planta Techumbre. Dibujo Boris Golppi R. basado en J.M. Oyarzún L. esc. 0 5 10

Fig. 13 Interior primer edificio Estación Central







Figs. 14 a 16 Primer edificio Estación Central



ANTIGUO FRONTIS DE LA ESTACION DE LOS
FERROCARRILES de SANTIAGO.-



2.2.- Segundo Edificio.

En 1884, se iniciaron las gestiones para construir un nuevo edificio para la Estación Central de Santiago. El 18 de octubre de ese año, en oficio dirigido al Ministro de Obras Públicas e Industrias, el Director de Ferrocarriles Eulogio Altamirano justificaba la petición de fondos para ejecutar nuevas obras durante 1885, señalando: *"hai que ejecutar con urgencia trabajos de la mayor importancia i que comprometen un gasto mui considerable"*. Más adelante agregaba: *"Hoi, que la Estación como la Administración, es una, se ve que el servicio se hace imposible, si no se ejecutan nuevas construcciones i si no se destruyen algunas de las actuales que impiden la planeación del nuevo plano de líneas ferreas que hai que realizar dentro de la misma Estación."*

Es posible suponer, por lo tanto, que el financiamiento de \$ 60.000 que el Directorio de Ferrocarriles acordó invertir para pagar terrenos expropiados y para la ejecución de obras, haya sido con este fin. La decisión, de la cual quedó constancia en el acta del Directorio del 27 de diciembre de 1884 y que se conserva en el Archivo Nacional, pudo haber originado la ampliación que sufrió el edificio.

La intervención que se realizó no afectó al edificio original, ya que se construyó delante del que existía, en forma adosada. Hay fotografías que dejan constancia de la coexistencia de ambas construcciones y que registran, en forma perfectamente clara, la techumbre antigua tras las dos estructuras nuevas en un primer plano.

El proyecto de la ampliación se alejó completamente de la concepción neoclásica simple, de carácter modesto y casi doméstico, del edificio anterior. Manteniendo el mismo esquema del existente, se le antepusieron dos nuevos volúmenes hacia la Alameda, los que cumplían las funciones de boleterías y oficinas generales de la estación. Ambos sectores, que se conservan hasta hoy, fueron proyectados dentro de un vocabulario formal historicista de carácter monumental. Al espacio cubierto por las cuatro secciones de techumbres del primer edificio, se le antepusieron dos estructuras metálicas que se apoyaban lateralmente en los dos edificios nuevos, más un apoyo central que consistía en una torre reloj. Esta torre vertical fue el elemento central jerárquico de la fachada y equilibró los elementos volumétricos que la componían.

Comparando distintas fotografías de este edificio, es posible deducir que la torre fue construida en dos etapas. Una primera, en la que escasamente sobrepasaba la altura de las bóvedas, y una segunda, en la que adquirió su forma y altura final y en la que se le agregó un reloj en el segmento superior. Esta torre, además de servir de apoyo intermedio a las estructuras metálicas, pasó a cumplir una función ornamental.

El único antecedente planimétrico histórico con que contamos en la actualidad, una fachada que posiblemente corresponde al proyecto original, presenta una solución ornamental distinta de la que realmente fue construida. Esta diferencia se refiere a la solución de la primera cercha, cuya alma estaría profusamente ornamentada con elementos circulares, aparentemente también metálicos. Una pequeña coronación longitudinal, que correspondería a un elemento de ventilación superior, aparece tratada formalmente como una torrecilla que remataba en una pequeña aguja. Diferentes resultaron ser las estructuras metálicas que finalmente se construyeron.

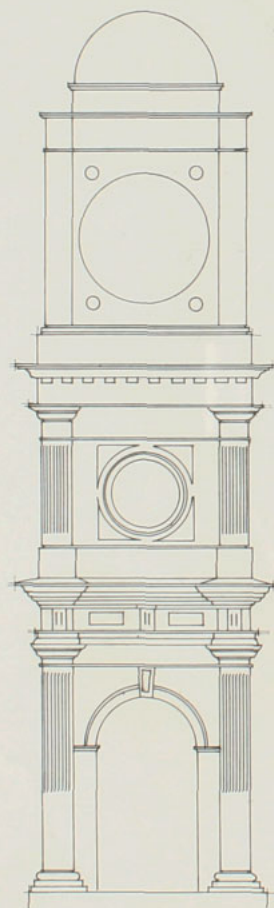
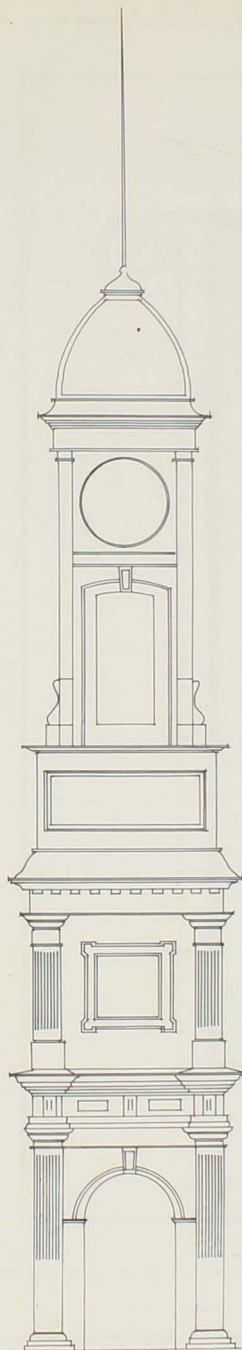


Fig.17 Estación Central - Segundo Edificio

Primera Torre. esc. 0 1 2

Dibujo Fco. Céspedes S.basado en J. M.Oyarzún L.



Prácticamente no existe ornamentación en el alma de la primera cercha, la que fue construida sólo con los elementos estructurales. La torrecilla de ventilación se redujo a un pequeño elemento techado a dos aguas, sin ornamentación alguna. Sin embargo, salvo por el reloj, la torre construida guarda una estrecha relación con la proyectada, a pesar del notorio aumento de altura. Lo mismo sucedió con la reja que cierra frontalmente los dos accesos a los andenes, la cual corresponde fielmente al proyecto original.

Fig.18 Estación Central - Segundo Edificio

Segunda Torre. esc. 0 1 2

Dibujo Fco. Céspedes S. basado en J.M.Oyarzun L.

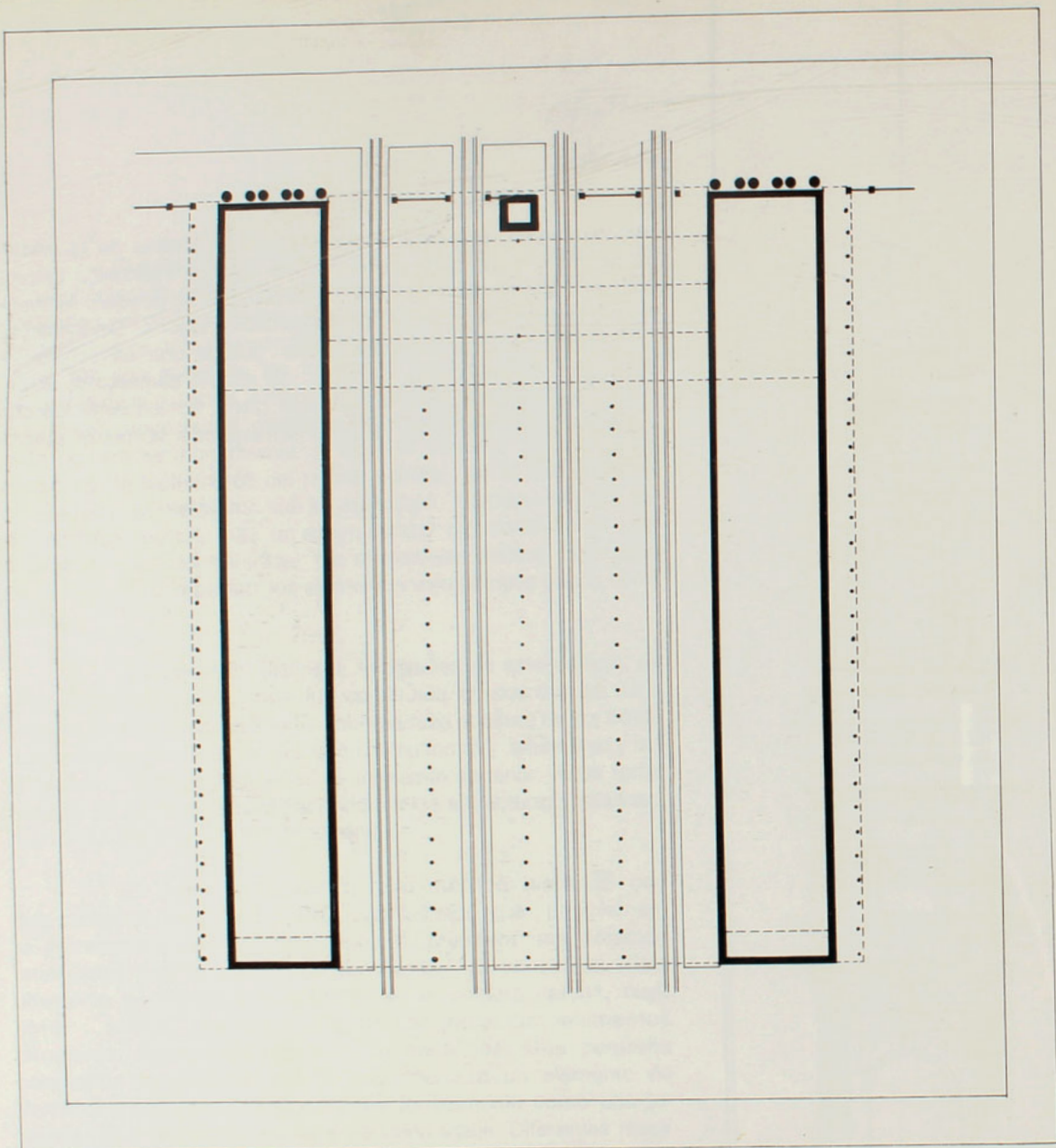


Fig. 19 Estación Central. Segundo Edificio. Planta Esquemática. Dibujo Boris Golppi R. basado en J.M.Oyarzún L. esc. 0 5 10

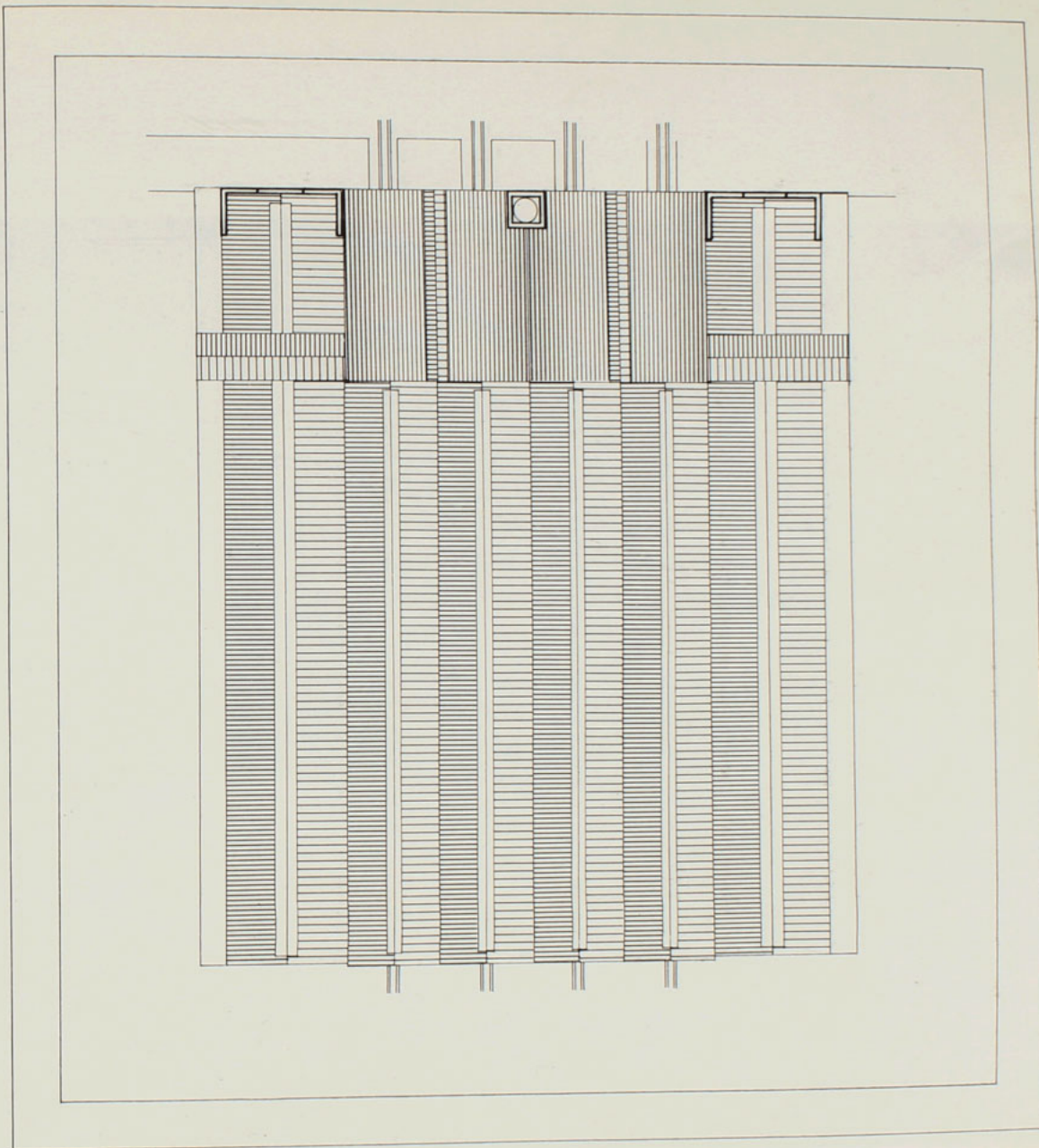


Fig. 20 Estación Central. Segundo Edificio. Planta Techumbre. Dibujo Boris Golppi R. basado en J.M.Oyarzún L. esc. 0 5 10

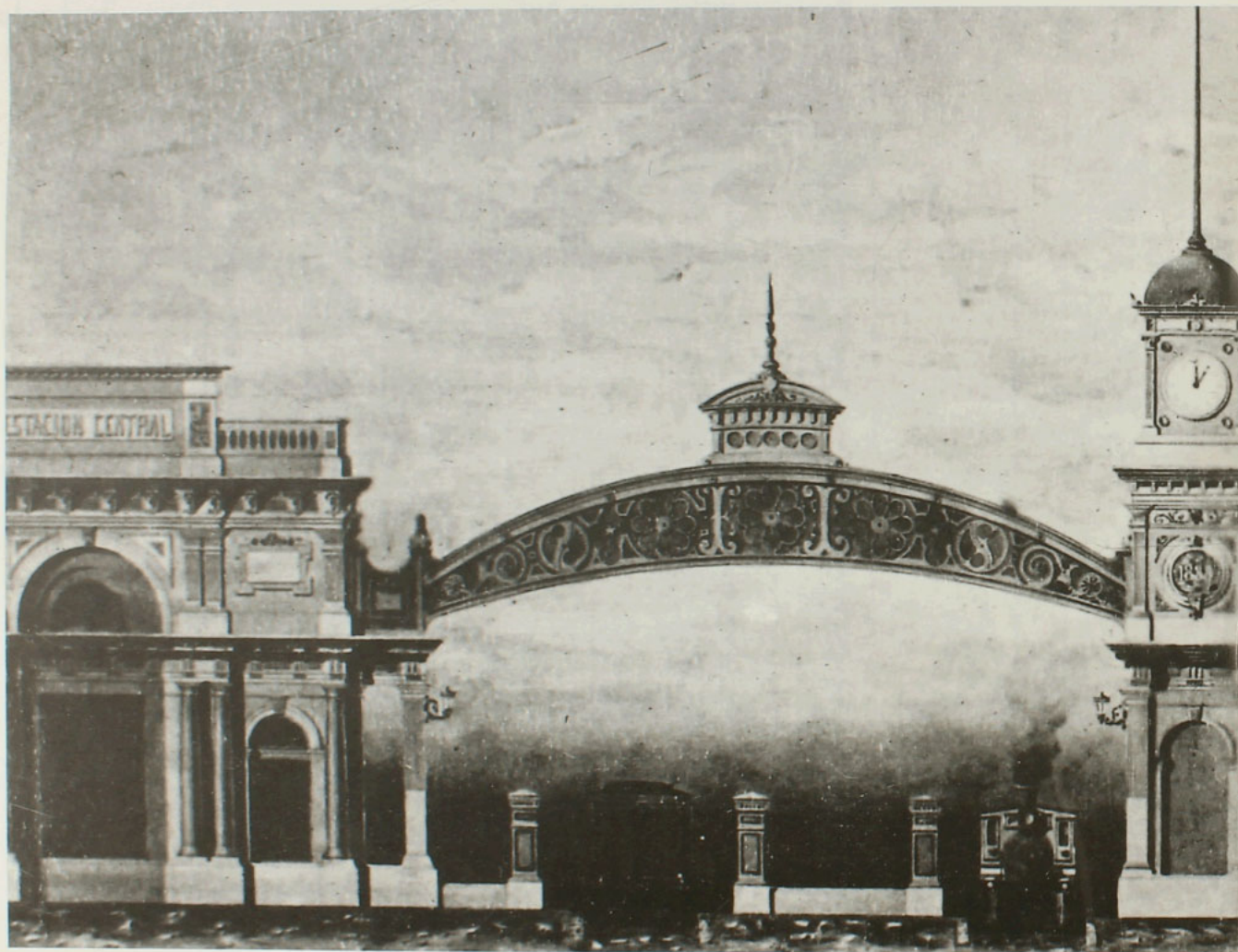
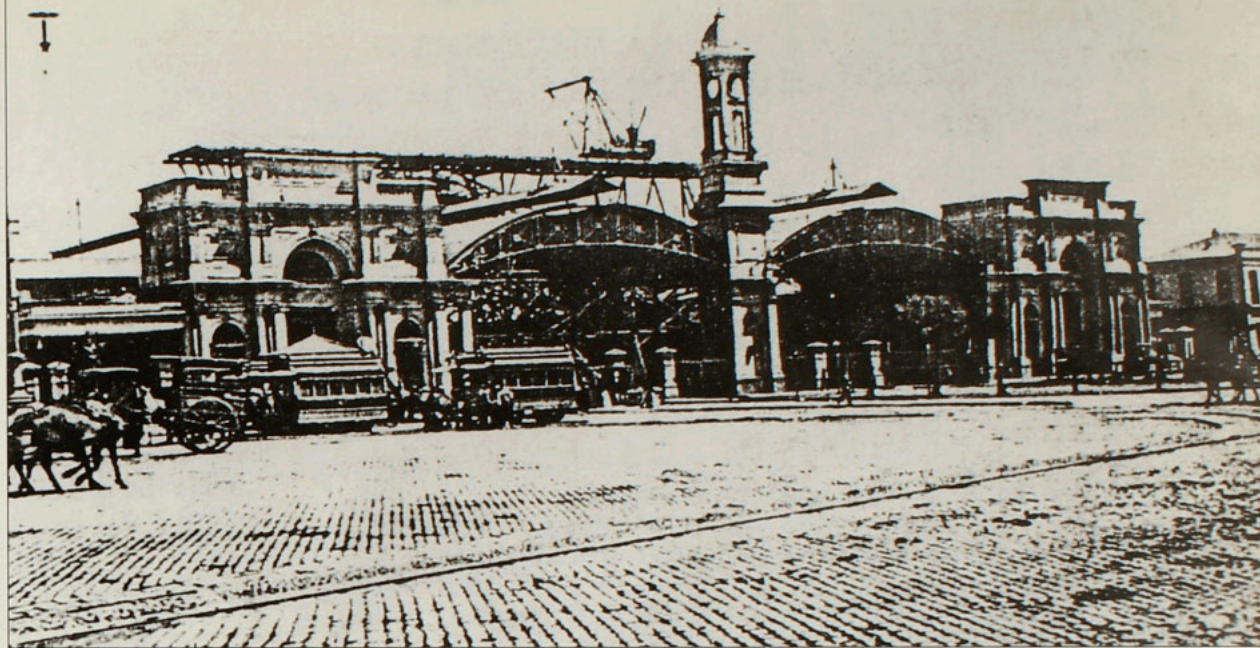


Fig. 21 Fachada principal segundo edificio Estación Central





Figs. 22 a 24 Segundo edificio Estación Central



2.3.- Edificio Actual.

La actual Estación Alameda corresponde, más que a un nuevo proyecto, a una nueva intervención sufrida por el segundo edificio. En 1897 se reemplazaron las dos estructuras de techumbre y la torre intermedia por una gran estructura metálica que hasta hoy cubre todo el sector de los andenes. Los dos volúmenes que enfrentan la Alameda se mantuvieron y se construyeron dos alas laterales, en donde se ubicaron las oficinas generales, las boleterías y las salas de espera. Posiblemente en esta oportunidad se demolieron las dos alas laterales que aún se deben haber conservado del primer edificio, las que fueron reemplazadas por las actuales, que presentan una expresión formal y constructiva similar a los volúmenes de la fachada principal.

El acceso principal, orientado hacia la Alameda, perdió importancia al proyectarse un nuevo acceso lateral en el ala oriente, hacia la calle Exposición. Este nuevo acceso estaba enfatizado con edificios anexos de similar categoría al principal y por un espacio específicamente diseñado para el arribo de coches. A pesar de lo anterior, en 1903 (43) se inauguró hacia la Alameda la plaza Argentina, la cual vino a jerarquizar nuevamente dicho acceso. La plaza, que más bien correspondía a un ensanche de la Alameda, estuvo destinada a concentrar gran cantidad de público y a servir de estacionamiento para un número importante de coches. De esta manera, el tránsito vehicular quedó directamente comunicado con el centro de la ciudad, a través de esa importante vía.

Las dos nuevas alas construidas tuvieron una dimensión en planta de 16 metros de ancho por 160 metros de largo, acompañando en longitud a la gran bóveda metálica. El ala poniente sufrió una deformación a los 100 metros desde la fachada principal, reduciendo su ancho hasta alcanzar los 160 metros de longitud.

No es extraño que la Estación Central fuera construida con un vocabulario formal historicista en el que abundan los elementos propios de la arquitectura clásica. El estilo neoclásico en arquitectura fue introducido en Chile por don Joaquín Toesca Ricci, arquitecto italiano contratado por el gobierno chileno en 1780. La arquitectura neoclásica de Toesca coincidió con dos aspectos que podríamos señalar claves para la aceptación y posterior difusión del estilo en los distintos niveles sociales y económicos de la época: el gusto de una república naciente y su adaptación estructural-constructiva a la problemática sísmica del país. A partir de la obra de Toesca, no sólo se produjo la aceptación de este vocabulario arquitectónico en su momento histórico, sino que además se predispuso a la sociedad chilena a la aceptación de las corrientes historicistas que abarcaron las distintas manifestaciones artísticas del siglo XIX y parte del siglo XX.

De acuerdo a lo anterior, la simetría caracteriza la fachada principal del edificio y se aplica también en la composición de los dos volúmenes laterales, los que son idénticos. Sin embargo, la simetría de los volúmenes frontales se interrumpe por la prolongación del entablamento que recibe la primera cercha metálica y distribuye sus cargas al terreno a través de un estribo. Tres módulos verticales conforman la primera fachada, destacándose en altura el segmento central, donde se ubica el acceso principal. Horizontalmente estos cuerpos están compuestos por tres niveles. El nivel inferior contiene el zócalo y los vanos. El segundo nivel contiene un tragaluz con forma de arco de medio punto sobre la puerta y un recuadro en sobrerrelieve en la parte superior de ambas ventanas.

Fig. 25 y 26 Edificio actual Estación Central

El tercer nivel, de mayor altura, contiene la inscripción: "Estación Central" y remata con una balaustrada superior que completa la composición formal de la fachada.

Las dos alas que retornan a ambos costados de los volúmenes de fachada, disminuyen notablemente su altura y están compuestas formalmente a partir del módulo menor de la fachada principal. Entre dos pilastras adosadas se alternan ventanas y puertas de dos en dos. Sobre un cornisamento que recorre la totalidad de la fachada se reproducen, sobre puertas y ventanas, arcos de medio punto que cumplen la función de tragaluz. La fachada oriente, por la cual se ingresa al edificio a través de tres zaguanes, presenta un tratamiento de mayor riqueza formal. Inmediatamente sobre las fenestraciones, a lo largo de toda la fachada, existe una decorada marquesina de estructura metálica vidriada que es sostenida por jabalcones profusamente ornamentados. Un entablamento y balaustrada que siguen los cánones clásicos, coronan superiormente esta fachada.



Interiormente las fachadas fueron resueltas de manera similar a la exterior, aunque con un carácter más austero. En ellas desaparece la balaustrada y su remate superior se reduce solamente al entablamento. Llama la atención que la fachada poniente no tuviera una terminación similar.



La presencia de esta serie de elementos arquitectónicos provenientes de distintas épocas históricas, otorga un carácter más bien ecléctico al edificio. Más aún, el orden, la ubicación y las proporciones de los distintos elementos están concebidos y dispuestos de tal manera que interviene en ellos fuertemente la voluntad del arquitecto, lo que reafirma el carácter ecléctico de la obra.

El gran espacio central que corresponde a los andenes y rieles, fue cubierto por una sola gran estructura metálica de 48 metros de luz, 160 metros de longitud y una altura de 21 metros, aproximadamente. La estructura está compuesta por dos medios arcos metálicos, triarticulados en sus bases y en la cumbrera, que conforman 16 cerchas principales. Existen, en forma complementaria, cerchas secundarias que se apoyan directamente en los muros laterales. La ventilación se produce a través de una interrupción de la techumbre en el área de la cumbrera y además por una diferencia de altura entre los muros laterales y la cubierta. Ambas soluciones producen también una importante fuente de iluminación hacia el interior del gran hangar. La ornamentación se concentra en la primera cercha de la fachada principal, donde un reloj y dos figuras de leones coronan la zona de la cumbrera.

Esta estructura fue encargada y construida en Francia por la empresa "Schneider Co. Creusot" en 1897, mientras era Director General de Ferrocarriles don Ramón García R., según consta en placa existente en la estructura y en la Memoria del Ministerio correspondiente, del año 1898.

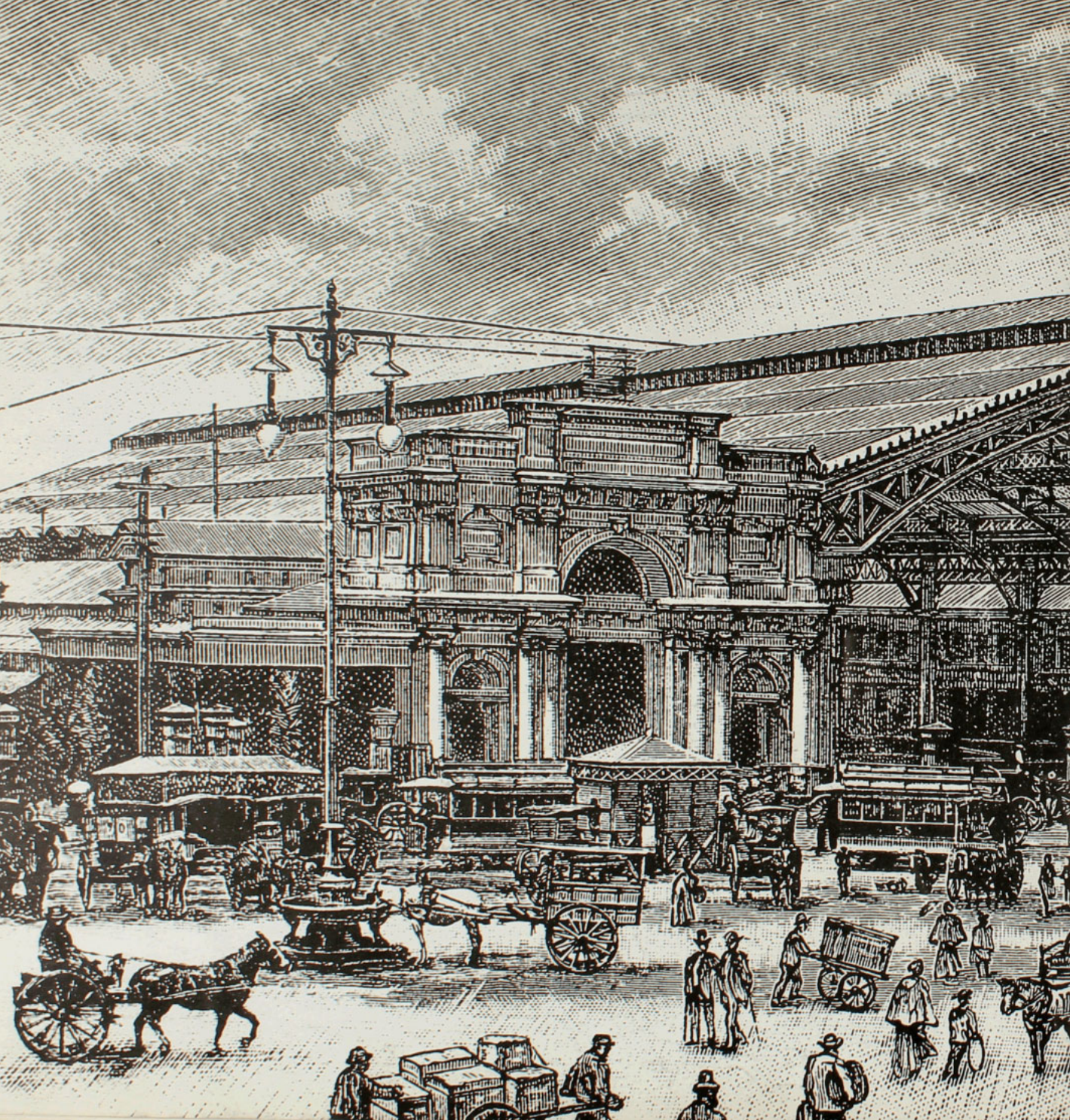
El edificio de la Estación Central se proyectó con una capacidad de entrada de cuatro rieles de 1,68 metros de trocha y cinco andenes. Los rieles que penetraban hasta el interior de dicho edificio tuvieron características similares a las ya descritas para el trazado de Valparaíso a Santiago. De esta manera, con armonía tanto formal como espacial, se conformó de modo definitivo el edificio de la Estación Central de Santiago. En este proyecto estuvieron presentes las dos corrientes que marcaron la arquitectura del siglo XIX: el historicismo academicista y el funcionalismo racionalista, otorgado este último por la estructura metálica prefabricada. En la actualidad podemos afirmar que la convivencia de ambas concepciones arquitectónicas proporciona al edificio uno de sus valores más relevantes.

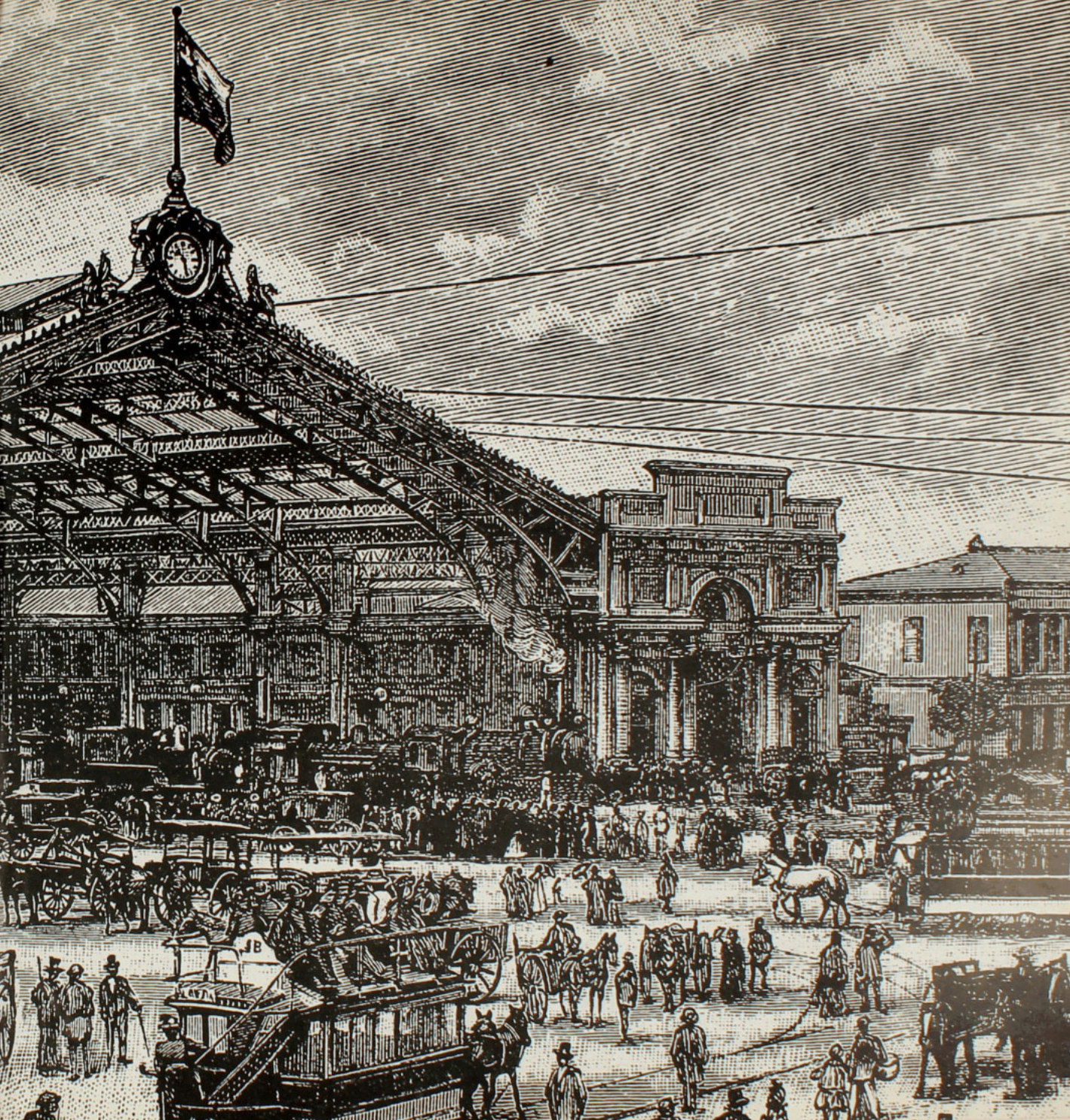
Fig. 27 a32 Edificio actual Estación Central











2.4.- Antecedentes Planimétricos.

- Fig. 33.- Plano Ubicación. Escala gráfica. *Plano reducido del original escala 1: 1000. Dibujo José Miguel Oyarzún En Seminario "Estación Central" Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Unirversidad de Chile. Profesor Guía arquitecto Oscar Ortega S.*
- Fig. 34.- Planta Arquitectura. Escala gráfica. *Plano reducido del original escala 1:200. Dibujo José Miguel Oyarzún En Seminario "Estación Central" Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Unirversidad de Chile. Profesor Guía arquitecto Oscar Ortega S.*
- Fig. 35.- Elevación Principal. Escala gráfica. *Plano reducido del original escala 1:50. Dibujo José Miguel Oyarzún En Seminario "Estación Central" Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Unirversidad de Chile. Profesor Guía arquitecto Oscar Ortega S.*
- Fig. 36.- Elevación Lateral. Escala gráfica. *Plano reducido del original escala 1:100. Dibujo José Miguel Oyarzún En Seminario "Estación Central" Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Unirversidad de Chile. Profesor Guía arquitecto Oscar Ortega S.*

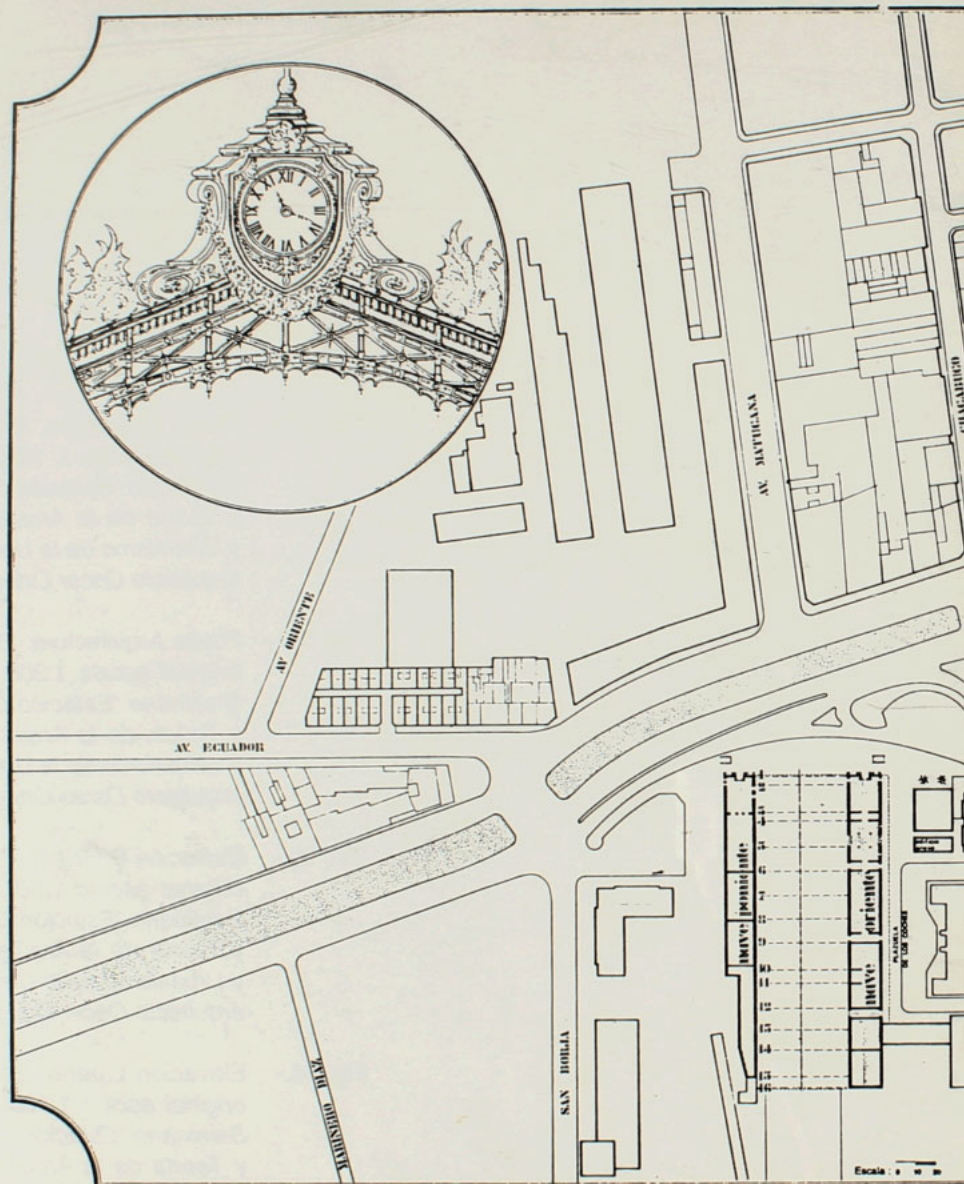
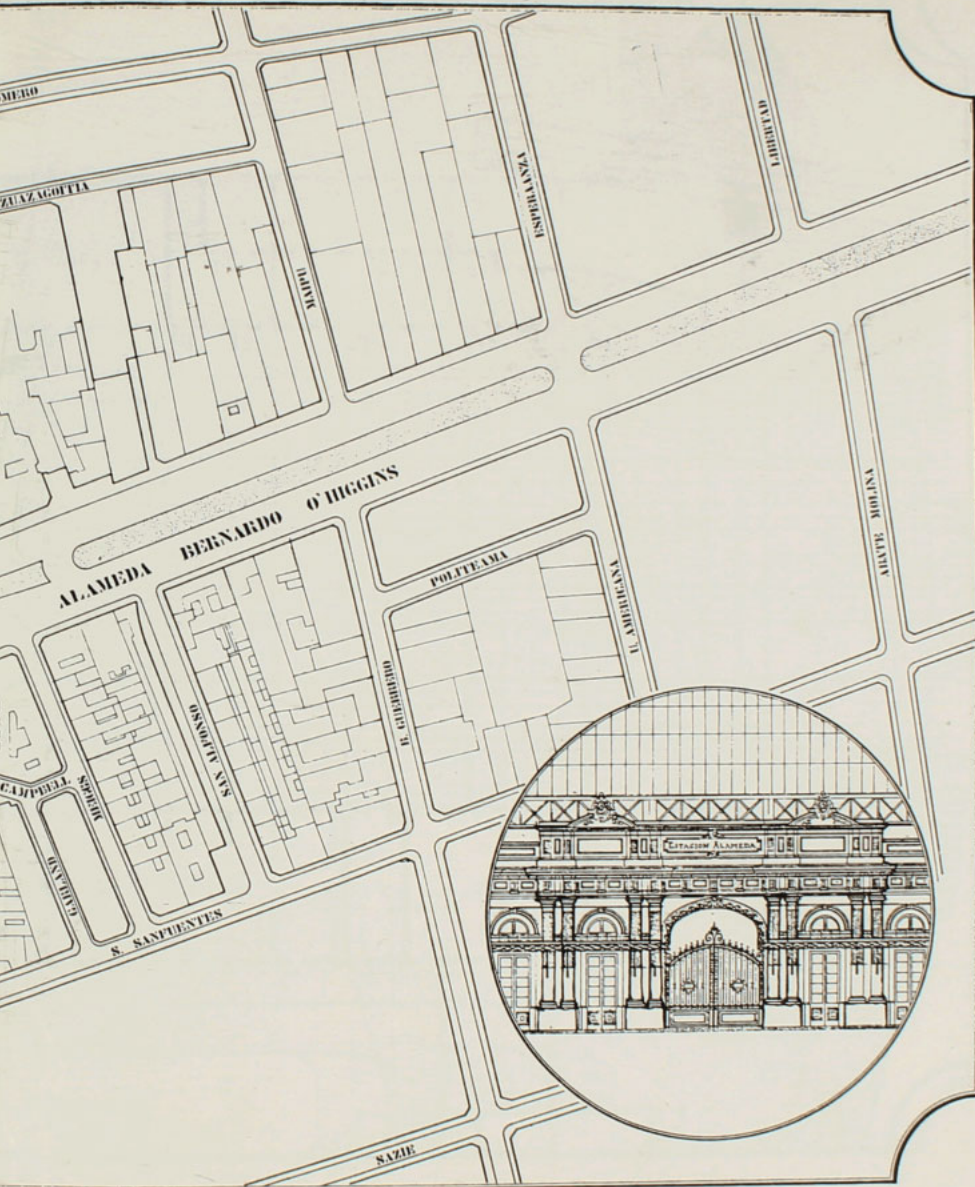


Fig. 33 Estación Central. Plano Ubicación.



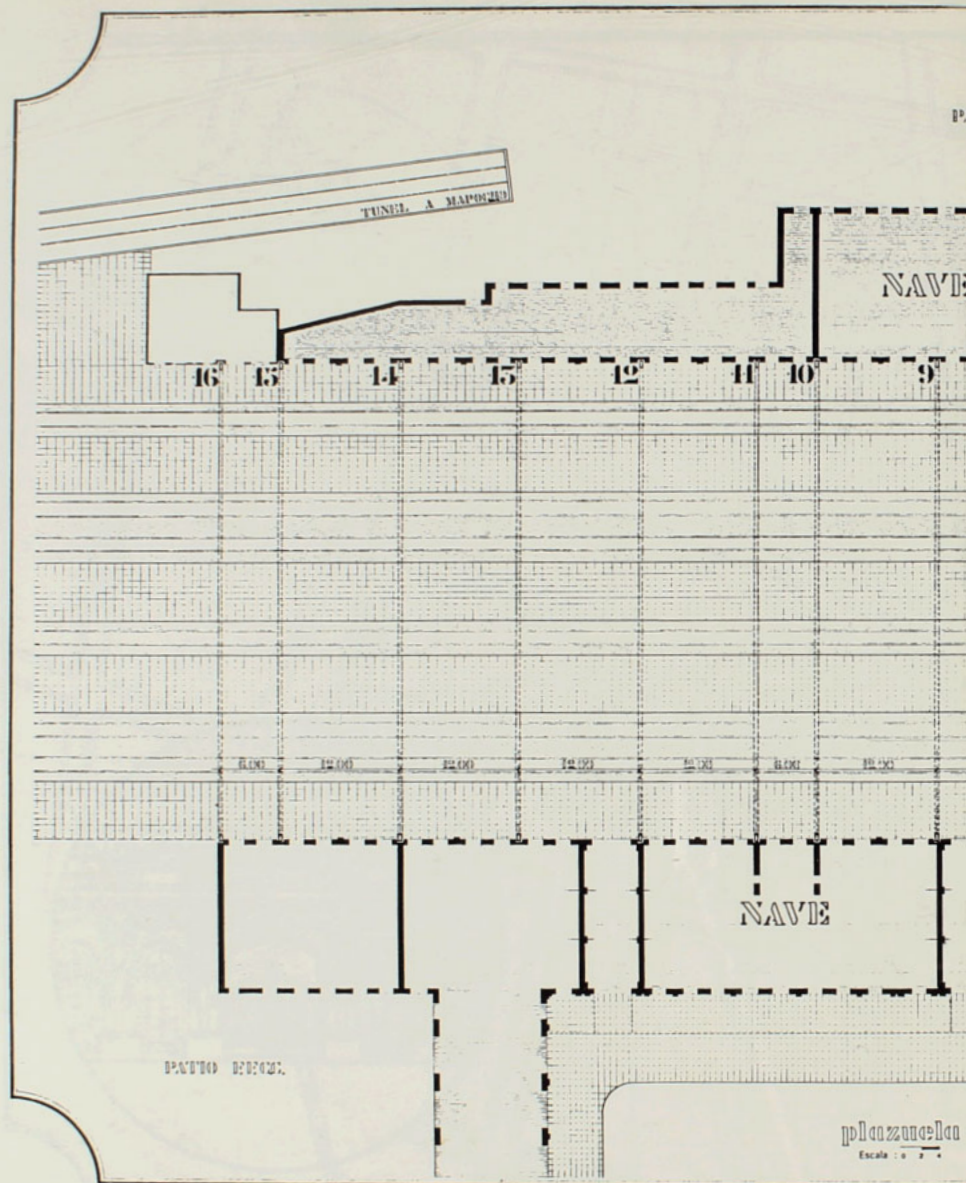
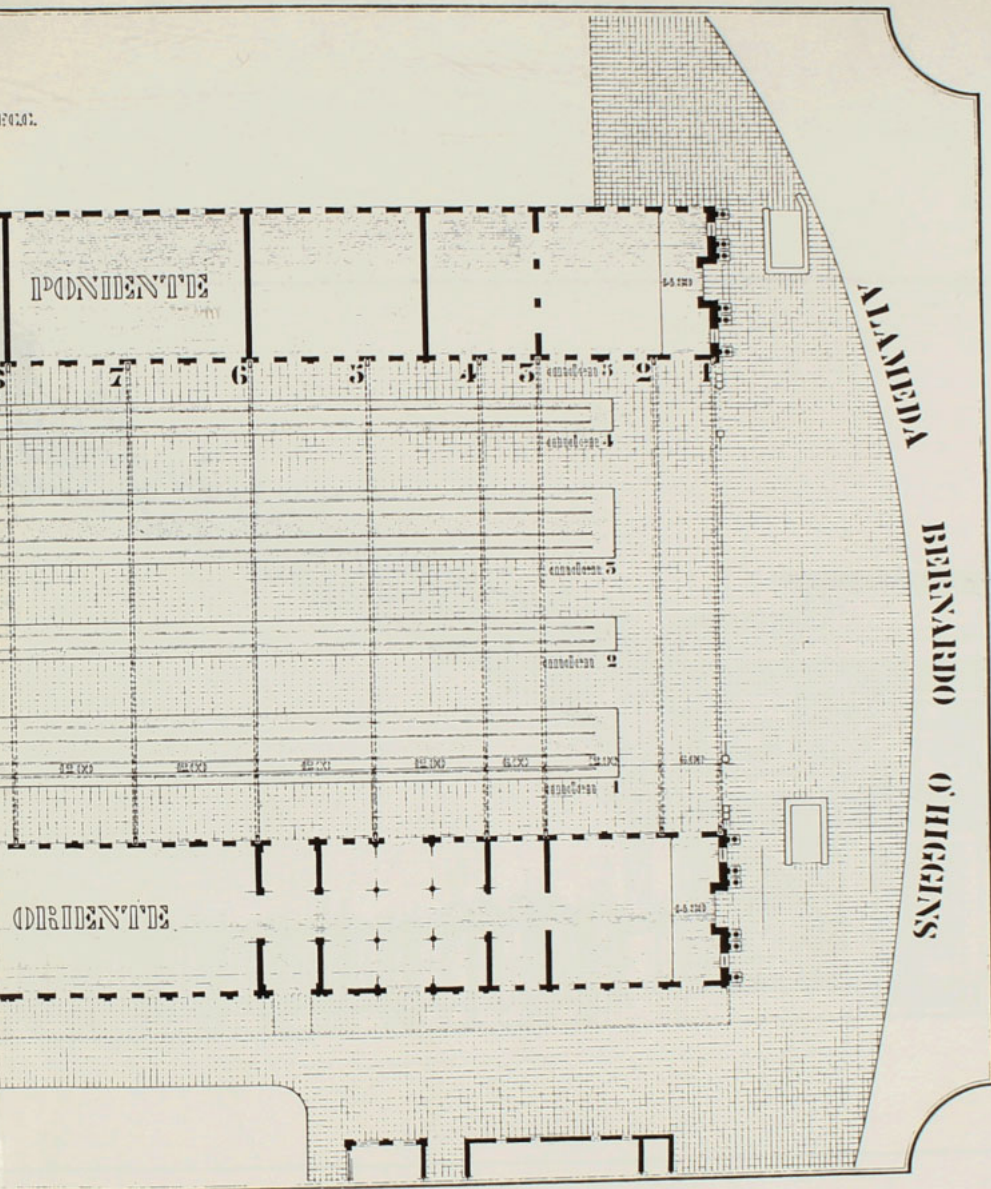


Fig. 34 Estación Central. Planta Arquitectura.



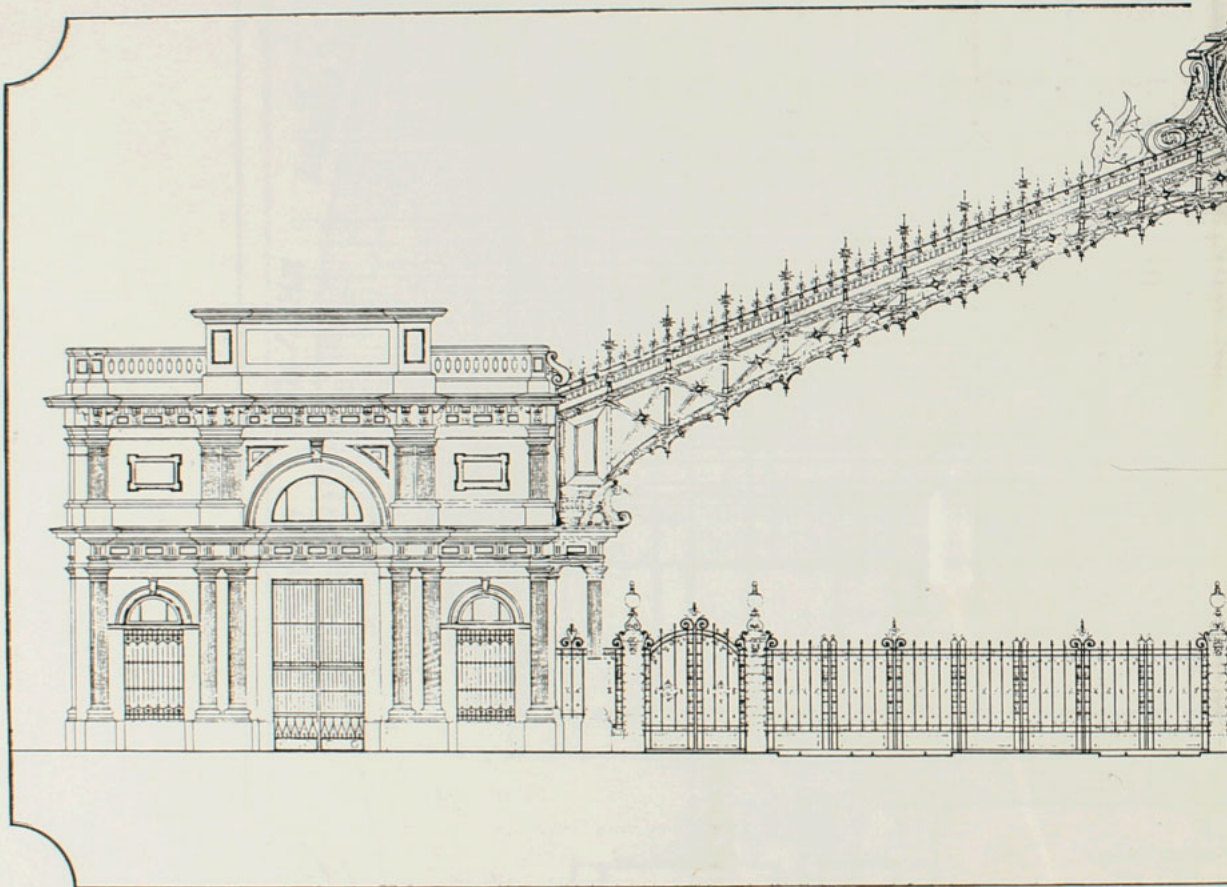
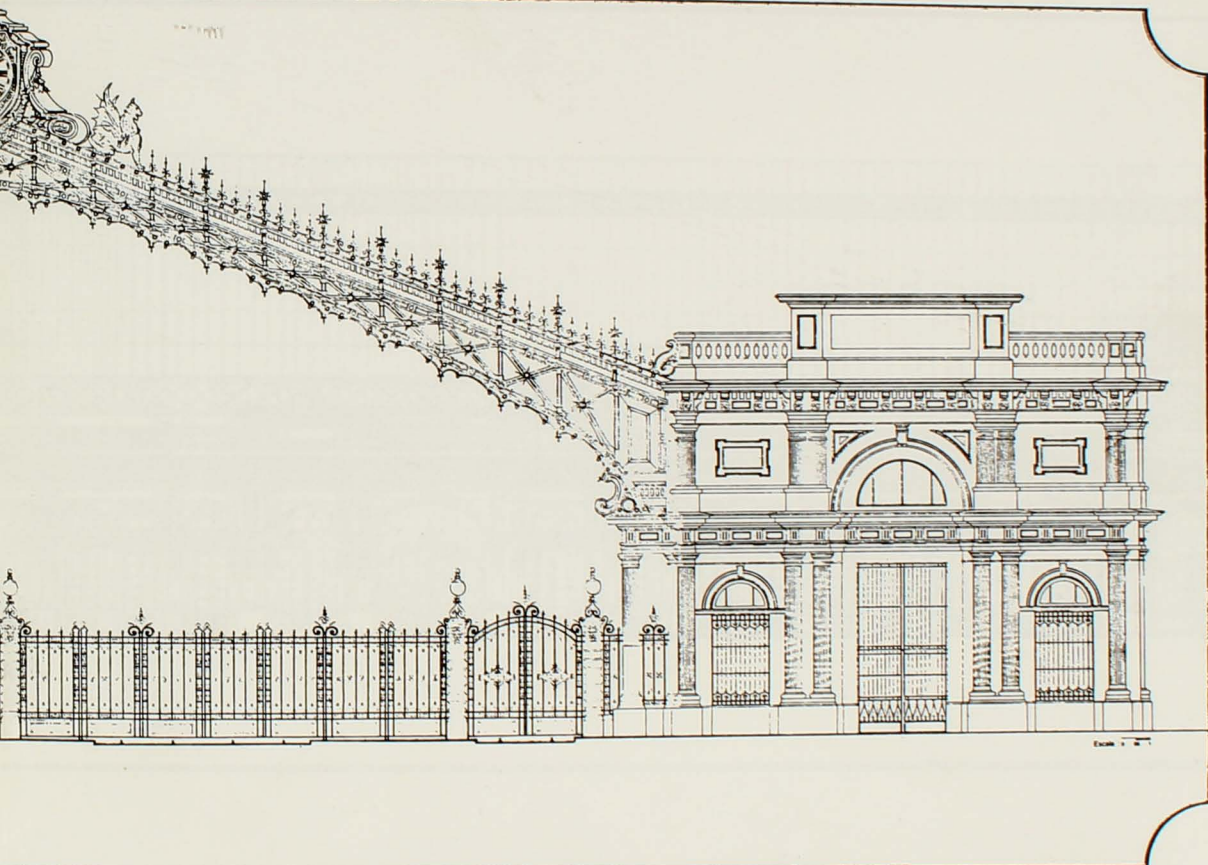


Fig. 35 Estación Central. Elevación Principal.



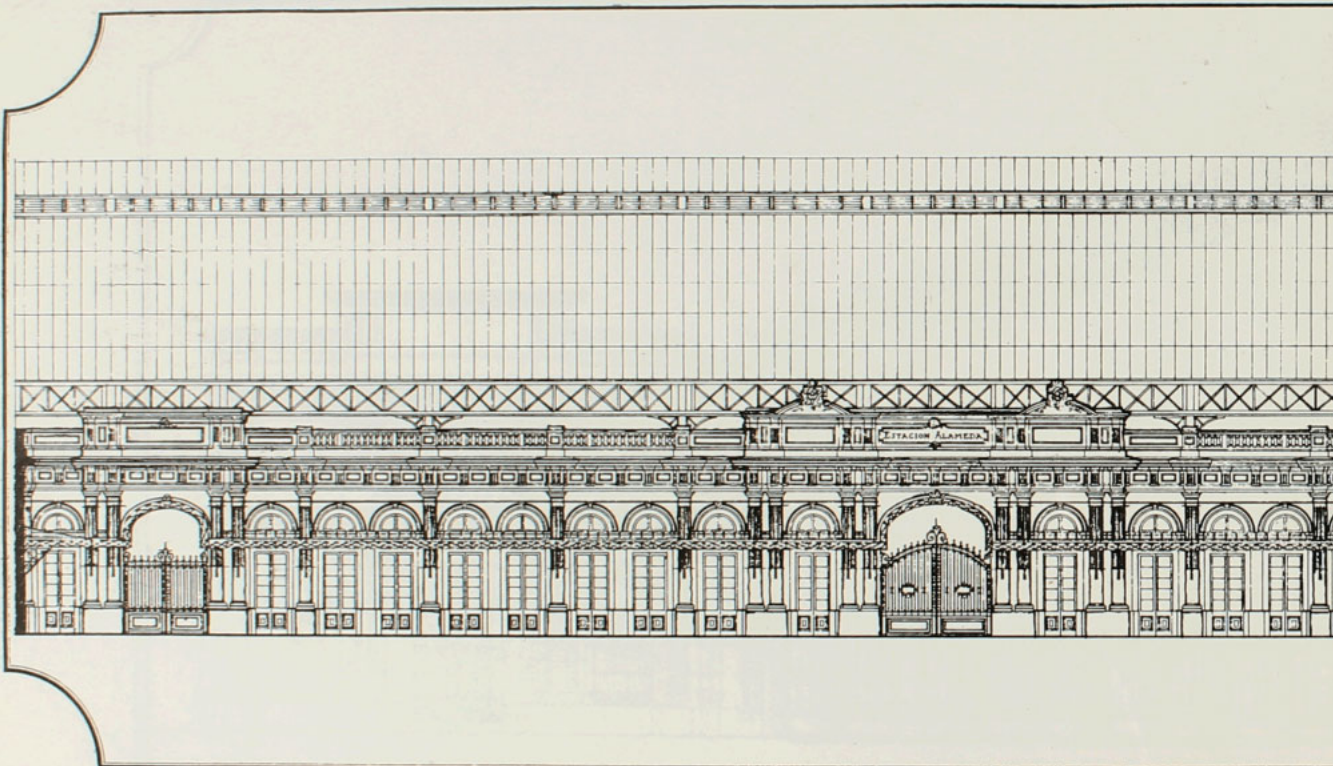
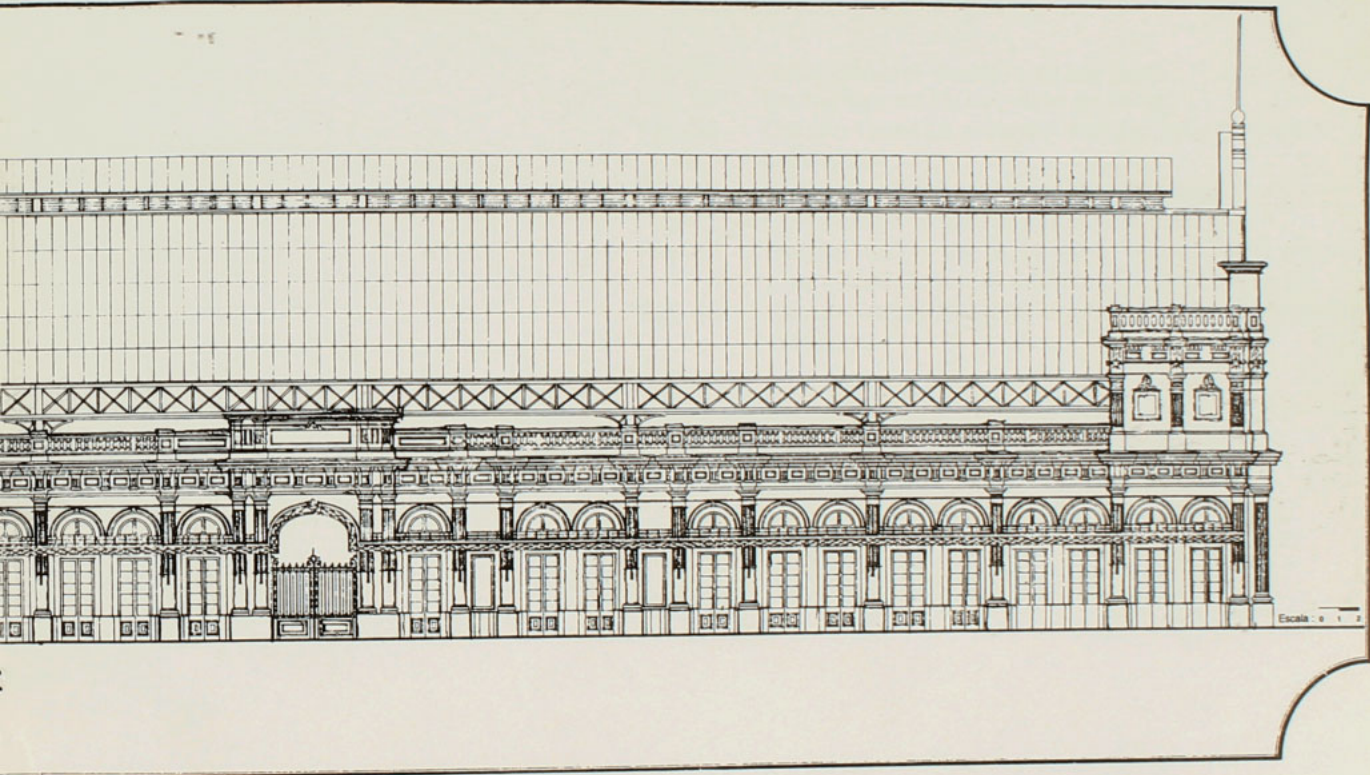


Fig. 36 Estación Central. Elevación Lateral.



2.5.- Antecedentes Fotográficos Actuales.

- Fig. 37.- Vista general desde la acera norte .
- Fig. 38.- Estructura metálica, vista general.
- Fig. 39.- Detalle fachada principal edificio lateral costado poniente.
- Fig. 40.- Fachada principal, estructura metálica.
- Fig. 41.- Coronación superior estructura metálica.
- Fig. 42.- Detalle unión de la primera cercha de la estructura metálica con el edificio preexistente.
- Fig. 43.- Sector acceso lateral oriente, detalle marquesina metálica.

La totalidad de estas fotografías fueron registradas por Maurizio Angelini A. en noviembre de 1994.











2.6.- Consideraciones Finales.

En 1980 la Empresa de Ferrocarriles del Estado inició una remodelación en las alas oriente y poniente de la Estación Central de Santiago. El proyecto, que comprometió los espacios circundantes, integró un área comercial a las actividades propias de la estación. La iniciativa de crear un implemento de apoyo para revitalizar el sector, parecía un fin acertado; sin embargo, el resultado fue negativo. Los pequeños módulos comerciales exhiben sin límite los productos que ofrecen, sobrepasando las expectativas esperadas. La actividad comercial, que concentra objetos y artículos de baja calidad, se ha vuelto predominante, dejando prácticamente oculto el edificio original.

En este sentido, la remodelación que sufrió la Estación Central en la década de 1980 y que afectó fundamentalmente los espacios exteriores, no significó un aporte positivo; más bien, rebajó la categoría del Monumento y le restó interés. Con posterioridad, se ha intervenido también el interior del edificio, incorporando nuevas oficinas; a pesar de haber intentado asimilarlas al carácter general del edificio, el objetivo tampoco se ha logrado de manera adecuada.

No se dictaron restricciones ni normas sobre el tipo y calidad del comercio que se establecería en las nuevas áreas construidas. Estas medidas eran de extraordinaria importancia, dado el carácter monumental del edificio. Esta experiencia, relacionada con la intervención arquitectónica en edificios de valor monumental, ponen al descubierto los riesgos que ella implica. Abre

también la discusión, no sólo de expertos, sino también de la ciudadanía, respecto de la forma en que se debe afrontar este tipo de desafíos, sin poner en riesgo los valores, la integridad ni la dignidad de cualquier monumento que se deba intervenir.

Sin embargo, queda la posibilidad que estas intervenciones pudieran ser eliminadas, restableciendo adecuadamente la originalidad perdida. De todos modos, serán los juicios históricos los que, finalmente, deberán reconsiderar este tipo de acciones. Al parecer, en este caso, nuestra época no ha respondido de manera conveniente a un problema que es de discusión internacional desde hace décadas.

A pesar de toda esta situación, que no solo se refiere a la intervención reciente sino también al estado de conservación y mantención general, el edificio todavía conserva, transcurridos ciento treinta y tres años desde su construcción, su función original: la de ser estación de ferrocarril.

Fig. 43 Estación Central. Estado actual.

