

EL FERROCARRIL DE CIRCUNVALACIÓN, SU ROL EN LA CONSOLIDACIÓN DE LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

Profs. Marcela Pizzi, María Paz Valenzuela, Juan Benavides, Martín Durán. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile

RESUMEN

La consolidación de la zona centro de la ciudad de Santiago ocurre definitivamente a fines del siglo XIX e inicios del XX, durante el período Republicano, al desarrollarse un cordón industrial alrededor de la ciudad ligado al Ferrocarril de Circunvalación, utilizado para trasladar materias primas y elaboradas para abastecer sus necesidades así como en forma importante las del resto del país.

Circunstancias de carácter económico condicionaron las características de la ciudad, debido a que a raíz del colapso de la economía norteamericana a fines de la década del 30, el Gobierno de Chile, impulsa un fuerte proceso de industrialización interna en el país. Se produce una importante emigración del campo a la ciudad concentrando en la comuna de Santiago el 75% de la actividad industrial alrededor de las estaciones Alameda o Central, Yungay, San Eugenio, San Diego y Santa Elena, en complejos que agrupaban industria media y pesada y viviendas para sus trabajadores en algunos casos.

Es así como se genera un valioso patrimonio arquitectónico – industrial – ferroviario que representa un importante momento histórico en el desarrollo de la ciudad, rara vez reconocido y valorado.

Estas estructuras sólidamente construidas y de gran calidad arquitectónica en muchos casos, hoy se ven amenazadas. Un proceso de reutilización de las estaciones asociadas al ferrocarril y la reubicación de estos complejos industriales, en zonas más alejadas de este anillo interior, que se produce a raíz de la contaminación, el crecimiento de la ciudad y el reemplazo del Ferrocarril como medio principal de transporte, condenó al abandono estos edificios generando áreas en desuso y una "cicatriz" urbana, produciendo una discontinuidad con la ciudad que creció más allá de este límite que recorría la Avda. Vicuña Mackenna, la ribera norte del Zanjón de la Aguada, el eje Exposición - Matucana y el borde del río Mapocho.

Hoy día, en el marco de la celebración de los 200 años de Chile como República independiente, el gobierno se ha propuesto recuperar el patrimonio del Ferrocarril de Circunvalación en esta área que se presenta como una oportunidad de renovación y densificación que asciende a más de 250 ha., hoy subutilizadas, la mayor parte de ellas pertenecientes al Estado.

El territorio en cuestión involucra a trece comunas dentro de las cuales se identifican áreas potenciales y estratégicas de renovación urbana asociadas a este patrimonio en desuso, revitalizando este importante sector.

La propuesta del Intendente Benjamín Vicuña Mackenna en 1872 de un camino de cintura, alrededor de Santiago, estaba orientada a un ordenamiento urbano en función de un límite definido en sus bordes por cuatro importantes avenidas; Maestranza, Mapocho, Exposición, Blanco - Copiapó, dentro del cual se ordenaba la ciudad decimonónica, saneando y recuperando los sectores proletarios tanto por razones humanitarias y dado que no se ajustaban al ideal de ciudad. Se podría pensar que esta propuesta era una concepción casi medieval, en la que los muros defensivos se reemplazaban por grandes avenidas, límites espaciales y estéticos entre lo urbano y lo rural, facilitada por la disposición geométrica de la ciudad, nacida de la trama colonial en cuadrícula.

El trazado de algunas avenidas perimetrales como las alamedas de San Fernando y de San Felipe, a fines del Siglo XVIII, avalaban los beneficios que para el desarrollo urbano significaban estas soluciones como desahogo del damero y como alternativa de la plaza mayor para las actividades sociales, oficiales y comerciales.

El Intendente de la capital no desconocía las potencialidades del ferrocarril. En su proyecto; “La Transformación de Santiago”, señala lo siguiente: “Dado el primer paso no estará lejos el día que una cintura de hierro ciña a Santiago i en que las cuatro avenidas hoy solo diseñadas en el papel, surcadas por la locomotora se conviertan en verdaderos muros de la civilización“. Vicuña Mackenna (1872) p 23.

La cintura de hierro llegaría efectivamente años mas tarde, pero los muros de contención, se transformaron por el contrario en medios de expansión de la ciudad, y su trazado buscó otros caminos que el de las avenidas del camino de cintura, como consecuencia del imprevisto y sorprendente aumento de la actividad industrial de fines del siglo XIX, por lo que es necesario buscar otra explicación para la materialización del FCS¹.

En último término fue la necesidad de sostener el aumento de la actividad industrial el factor determinante para que se completara el tendido de las vías, estaciones, bodegas y señalizaciones necesarias al funcionamiento del FCS. Las estadísticas señalan que su función fue esencialmente el transporte de carga y en menor proporción el de pasajeros.

Esta situación se aprecia en lo extenso que fueron sus patios de maniobras, en contraste con el escaso interés por construir estaciones intermedias de calidad arquitectónica equivalente a las terminales de Alameda y Mapocho, así como en las de otras redes ferroviarias, aun en sus ramales secundarios. La de gran categoría en Providencia, no se construyó para el FCS sino para el del Llano del Maipo a instancias de los propietarios de las viñas del sector.

La falta de actividad industrial pesada al norte del río Mapocho no justificaba ése tramo del FCS por lo que el cinturón de hierro nunca se completó entre Mapocho y Providencia. El transporte de pasajeros se canalizó por la Alameda, con los tranvías que cruzaban sin contaminar el centro de la ciudad.

El análisis histórico del proceso de construcción del FCS., lleva a concluir que no existió una concepción global planificada del sistema, sino que su ejecución se ajustó a un conjunto de circunstancias, como la situación geográfica de la capital, la evolución de su trama urbana, el crecimiento productivo, los recursos económicos del Estado y especialmente la pre-existencia de una red troncal, que se incorporó como un sector importante al anillo definitivo.

¹ Abreviación para “Ferrocarril de Circunvalación de Santiago”.

Primera etapa, la red troncal.

Santiago es una ciudad interior, a pie de cordillera en su sector oriente, limitada en su área de influencia, por el cordón Chacabuco, barrera superada por vía caminera sólo desde mediados del siglo XX. El espacio geográfico se abre con obstáculos naturales menores hacia el poniente y el sur. El modelo europeo de ciudades como Madrid o París que se ubican en un punto relativamente central del territorio, donde las líneas de ferrocarriles convergen hacia sus estaciones terminales desde el arco completo del país, no era aplicable en Santiago.

La construcción para los ferrocarriles en el siglo XIX, fue por lo general realizada por sectores, incluso en aquellos países con mayor capacidad económica. Con excepción del ferrocarril de Caldera a Copiapó, los primeros en servicio en Chile fueron los de Valparaíso - Santiago y el de Santiago - San Fernando, ambas secciones con conexión en la Estación Alameda. El primero tardó una década en completarse (1853 - 1863). El segundo iniciado en 1856 alcanzó San Fernando en 1863 y Curico en 1868. Desde este punto al Sur los trabajos se realizaron por tramos. El de Chillán, Concepción y Talcahuano se inauguró en 1872. Al año siguiente se contrató la extensión de Curico hasta Angol, con un ramal a Los Ángeles. Sólo en la primera década del siglo XX, el servicio se extendió hasta Puerto Montt completando más de cincuenta años de trabajos por etapas, que fueron afectadas por las Guerras del Pacífico, y la llamada Pacificación de la Araucanía.

Estas dos líneas matrices fueron las respuestas racionales de la ingeniería ferroviaria para la integración y acercamiento de la producción industrial focalizada en esos años en el Puerto de Valparaíso y principalmente de la agropecuaria y maderera del Valle Central, integrando los espacios geográficos al poniente y al sur de Santiago.

La relación con la ciudad se estableció en Santiago tangencialmente al casco urbano, ocupando para sus instalaciones, terrenos sub-valorados en los suburbios de Chuchunco, (Carrascal) y Guanguali, (Yungay), convergiendo todo el sistema por más de dos décadas desde el Sur a la Estación Central, pero con un paradero en Yungay al ingresar las vías desde Valparaíso. Adyacente a su trazado se formó al oriente del eje Matucana - Exposición y en varios sectores al poniente, el primer segmento urbano con edificaciones para la industria liviana, comercio mayorista y de frutos del país, bodegas de firmas importadoras, barracas de madera y otros rubros.

Un aspecto interesante de la fase inicial del sistema central, fue la sincronización con la que se desarrollaron los trabajos de las vías, con la habilitación de los edificios para las estaciones terminales o las de paso. Cuando en 1863 entraron a operar las líneas a Valparaíso y San Fernando, se habían iniciado ya con años de antelación la construcción de varios de ellos, incluso el de la primera Estación Central o Alameda, inaugurado ése año por el Presidente José Joaquín Pérez y su gabinete... “quienes subieron al tren presidencial conducido por la maquina Mapocho en la proximidad de La Moneda”. Calderón (1984) p 175. El traslado de la comitiva se habría realizado por el llamado Ramal de la Cañada, con el cual se llegó a enfrentar la antigua iglesia de San Diego, construido con el respectivo permiso municipal concedido el año de 1857”. Greve (1944) T III pp 33-34

En la publicación de Basáez y Amadori, se presentan con rigor los antecedentes históricos y arquitectónicos reunidos acerca de ésta estación, basados en la descripción que Recaredo Tornero hace del complejo de edificios que conformó la primera Estación Central. Basáez y Amadori (1995) p 39. El núcleo central lo constituían un sistema de pilares y cerchas metálicas cubriendo las cuatro naves de los andenes, con un cuerpo de albañilería en un piso en cada lado y un corredor cubierto al frente, con pilares y unas especies de sopandas caladas, sosteniendo falsos arcos de madera. Esta tipología de corredores se repite en los andenes de San Bernardo, San Francisco de Mostazal, San Felipe y en varias otras Estaciones a lo largo de Chile.



Fig. 1.- Antiguo edificio de la Estación Central. Santiago de Chile. Moraga. (2001) p.92

Otra versión señala que, "El frente a la Alameda abarcaba 200 metros y hacia el sur se extendía mucho más, 800 metros. Formaba por lo tanto un gran rectángulo". Rivera Jofré (1863) p14².

Reemplazada posteriormente, la vieja estación se inscribe en el registro de los primeros ejemplos de arquitectura industrial en el país. Sus estructuras metálicas se reubicaron en las cocheras de la Maestranza de San Eugenio. Moraga (2001) p91.

En sus alrededores, con la presencia de los pasajeros, que requieren de alojamiento y alimentación, el movimiento de coches, carretas y cargadores, el sector se identificó con una intensa actividad social de carácter popular, que conserva hasta hoy. Esta condición se confirmó cuando, "En 1869 la acción incesante de Vicuña Mackenna y su entusiasmo contagioso llevara al Gobierno a patrocinar una Gran exposición Agrícola, la cual por ésa vez no se realizó en la Quinta, sino en la zona próxima a la Estación Alameda, en la calle que habría de llamarse Exposición en recuerdo del acontecimiento". Calderón (1984) p 1174.

El entusiasmo no era gratuito, ya que en el ámbito agrario se estaban produciendo cambios trascendentes en la década de 1860, con el auge por las exportaciones de la industria molinera y la extensión de los viñedos establecidos en el valle central, actividades entre otras, cuyas posibilidades de mayor desarrollo estaban necesariamente vinculadas al de una red ferroviaria, la que demoró cerca de dos décadas (1860 - 1880) para expandirse en la capital.

En buena medida ésta pausa originó un fenómeno urbano en el que citando a Eugenio Fischer... "las zonas industriales no fueron designadas, sino que las fábricas quedaron emplazadas donde más convenía a su propietarios ". Fischer (1952) p.42. Afirmación válida hasta mediados del siglo XIX, como fue el caso de varios molinos. "Desde mediados del siglo figuran dos molinos con carácter industrial de cierta importancia. Seguramente se trata de los mismos molinos que hemos conocido durante la colonia, perfeccionados y remozados de acuerdo a la técnica de éstos años. Estaban ubicados en la Av. Providencia, en las inmediaciones del callejón de Azolas (Infante) y se movían con agua del Río Mapocho. Uno de estos molinos pertenecía a Ricardo Infante y se llamaba Molino Esmeralda y el otro a Domingo Costa . Echaínz (1972) pp 138-139..

² Citado por Álvaro Jara en "Chile en 1860". Los 800 metros se refieren al total del predio, incluyendo la Estación, el patio de maniobras ,etc.,



Fig. 2.- Restos de Molino en Bellavista. Foto de los autores

Cercanas también a la energía hidráulica del Mapocho, en el sector del ex Mercado Providencia, funcionó una importante curtiembre del francés Alcides Magnére, y aguas arriba, la fábrica de cerveza de Gubler y Cousiño, antecesora de la Sociedad Cervecerías Unidas. Por otra parte, en La Florida, Pirque y otros sectores tributarios del Río Maipo, se extendían los viñedos y se construían importantes instalaciones para el procesamiento y guarda de los vinos.

La Estación Yungay y el ramal hasta el Mercado

En la segunda mitad del siglo XIX, el Cementerio General y la Penitenciaría marcaban, por razones de salubridad y aislamiento, los extremos norte y sur del espacio capitalino. En la cuadrícula colonial entre el Mapocho y la Alameda, con el sacrificio de algunos claustros conventuales, se crearon los espacios necesarios para los edificios institucionales, oficinas de gobierno, bancos, hoteles, teatros, el comercio establecido, las casonas decimonónicas y en la periferia los establecimientos militares.

Al norte del convento de Santo Domingo funcionaba el Mercado de Abasto, en un edificio bajo de planta en cuadro, reemplazado en 1872 por la actual estructura metálica, y su anillo perimetral de albañilería. En ese sector, en los terrenos aledaños al Mapocho, podía instalarse cómodamente el mercadeo informal y permitir el movimiento y estacionamiento de las carretas que lo abastecían desde las chacras de Batuco, Lampa y Conchalí.

Con poco gasto, era posible unir el paradero de Yungay con un terminal en Mercado, acercándolo a la trama urbana consolidada, activando el desarrollo del barrio cercano a la nueva línea, en terrenos loteados por la familia Portales. Sin embargo la construcción no se realizó hasta 1888, al parecer sin un terminal importante en Mercado, pero sí en cambio en Yungay, con un hermoso pero pequeño edificio (desaparecido) de dos niveles frente a la Plaza Balmaceda. La línea Yungay - Mercado fue sin duda un adelanto en la concepción global de un ferrocarril de circunvalación, pero no hay antecedentes para suponer que su realización llevaba todavía esa intención, sino más bien la de permitir que los trenes de Valparaíso pudiesen llegar al centro de la ciudad, facilitando el intercambio comercial y financiero con el puerto, que aventajaba particularmente en sus actividades industriales a la capital.

Su realización no estuvo exenta de dificultades, debido al desnivel natural de los terrenos, lo que obligó a importantes trabajos de relleno y construcción de muros de contención como los que enfrentan la plaza Balmaceda. Así como la ubicación de la Estación Alameda fue consecuencia de determinantes geográficas, para este nuevo ramal hasta las cercanías del Mercado, fue decisiva su posibilidad de inserción en el casco urbano, reeditando los modelos de algunas ciudades europeas

Hacia 1890, Yungay dejó de ser una estación secundaria de tránsito hacia Valparaíso, asumiendo su propia razón de ser, como centro de distribución del tránsito norte-sur y oriente, y de los ramales conectados con las industrias y las bodegas mayoristas ubicadas desde el callejón de San Pablo hasta las cercanías del río. El avance del ferrocarril hasta Mapocho (ex Mercado) que culminó con la construcción de su imponente edificio terminal para el Centenario de la Independencia, además de proporcionar un eficiente medio de transporte de pasajeros desde distintos lugares del país hasta Santiago, generó las condiciones para un parque industrial en los sectores próximos a la Av. Balmaceda y la calle Matucana..



Fig. 3.- Edificio de la Estación Mapocho. Santiago de Chile. Moraga. (2001) p84

Poco antes, la consistencia que había adquirido el área Alameda - Exposición, hizo necesario ampliar la Estación Central después de veintiún años de servicio, agregando a lo existente dos secciones con estructura metálica y una torre reloj frente a la Alameda. Se demolieron los edificios laterales originales y se reemplazaron por dos volúmenes de dos pisos, de arquitectura Beaux Arts, para los servicios administrativos de los Ferrocarriles del Estado.

El FFCC. del Llano del Maipo y el Ramal Alameda - Estación San Diego

Aquietados los conflictos con los países vecinos y los de la revolución de 1891, en el último decenio del siglo XIX la construcción del ramal Alameda - Estación San Diego y del Ferrocarril del Llano de Maipo, fueron avances decisivos que mostraron la conveniencia de integrar el área oriente de la ciudad, con la red ferroviaria troncal.

El ferrocarril a Pte. Alto, fue ejecutado por privados para ampliar y mejorar la explotación de sus viñedos, en La Florida, Pte. Alto y Pirque, para lo cual el Estado otorgó en 1889 una concesión a Domingo Cocha y Toro para construir un ferrocarril desde plaza Baquedano hasta Pte. Alto. Se llegaba así a corta distancia del río Maipo, deslinde de su hacienda en Pirque, pero sin la exigencia de cruzar el río con un puente de alta resistencia y evitando además el acceso público masivo al sector Pirque. La concesión se transfirió un año después a la Soc. del FFCC del Llano de Maipo que lo terminó en 1893. Ian Thompson señala brevemente que; “en una época, la Sociedad esperaba que un día, su FFCC se convirtiera en internacional, llegando hasta Argentina”. Thompson (2000) p 299.

Tal intención no tenía en la realidad ningún fundamento, por cuanto en ambos lados de la cordillera, los trabajos del Trasandino estaban ya avanzados. En cambio, es posible preguntarse si fue una simple coincidencia que en 1895, el regimiento de Caballería N° 2 se trasladara a sus nuevas dependencias en un extenso predio situado entre la calle Maestranza y la Avda. Oriente, ubicación que le permitía un fácil acceso al ferrocarril,

para el abastecimiento y transporte de su caballería al estratégico Cajón del Maipo con sus ramificaciones cordilleranas³.

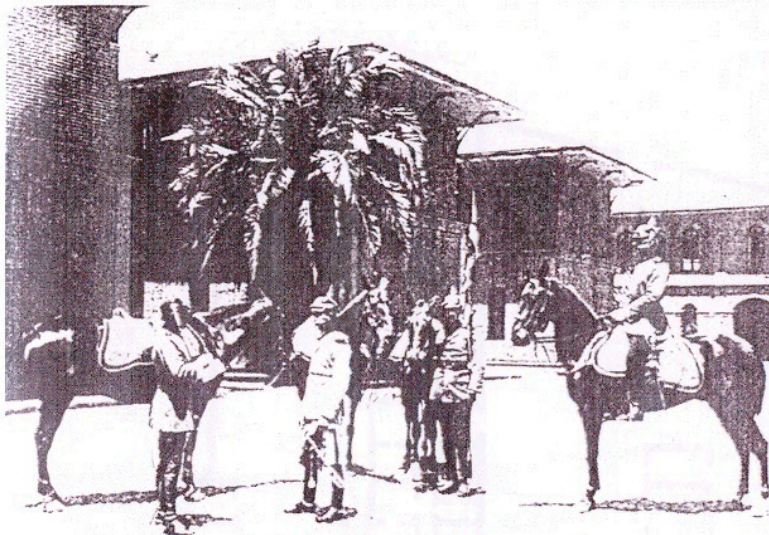


Fig. 4.- Ex Regimiento de Caballería N°2, actual Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Anónimo.

De un metro de trocha, traccionado originalmente por locomotoras a vapor, lo adquirió y electrificó la empresa Siemens - Schukert (1925), intensificando su uso para pasajeros como tranvía suburbano. Transportaba además la carga proveniente del Cajón del Maipo por el Ferrocarril Militar, hasta la estación Providencia, para combinar con el FCS. Su desaparición se produjo definitivamente aproximadamente en 1960, sin que quedaran testimonios visibles de sus cerca de 60 años de existencia. Sin embargo, su trazado por terrenos sin grandes obstáculos naturales y de poca pendiente, fue sin duda un referente, para la prolongación del camino hasta Pte. Alto.

En su aproximación a la ciudad, recorriendo el descampado entre la Av. Oriente, y las nacientes comunas de Providencia y Ñuñoa, logró su objetivo de acercar el ferrocarril, como en Europa, a un sector urbano consolidado o con futuras proyecciones de desarrollo, lo que efectivamente ocurrió en ésta ocasión, en la que la iniciativa privada se anticipó a la estatal. Sólo diez años más tarde, dada la existencia en ése sector de numerosas industrias, el FCS prolongó sus líneas, paralelas a las del Llano de Maipo, hasta la estación Pirque en la plaza Baquedano.

De los distintos planos de la capital, que se conservan de fines del siglo XIX y principios del XX, entre ellos el de 1875 realizado por el ingeniero Ernesto Ansart, el que por la nitidez del dibujo y calidad de impresión se ajusta mejor a la finalidad de éste estudio, es el publicado en 1903 en la Geografía de Enrique Espinoza⁴. En éste plano, se señala la red ferroviaria existente a ésa fecha, que coincide con los antecedentes históricos conocidos. La conexión del ferrocarril del Sur, vía Estación Central, Matucana, enlace Yungay, con la red norte y la Estación Mercado, así como las situaciones que influyeron en la estructuración definitiva del ferrocarril de circunvalación; el tramo Alameda, San Diego y el ferrocarril a Pirque, o tren a Puente Alto.

³ Hoy sede de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile

⁴ Plano de Santiago dibujado por F: A: Fuentes para la 5ª Edición de 1903 de la "Geografía Descriptiva de la República de Chile", por Enrique Espinoza.

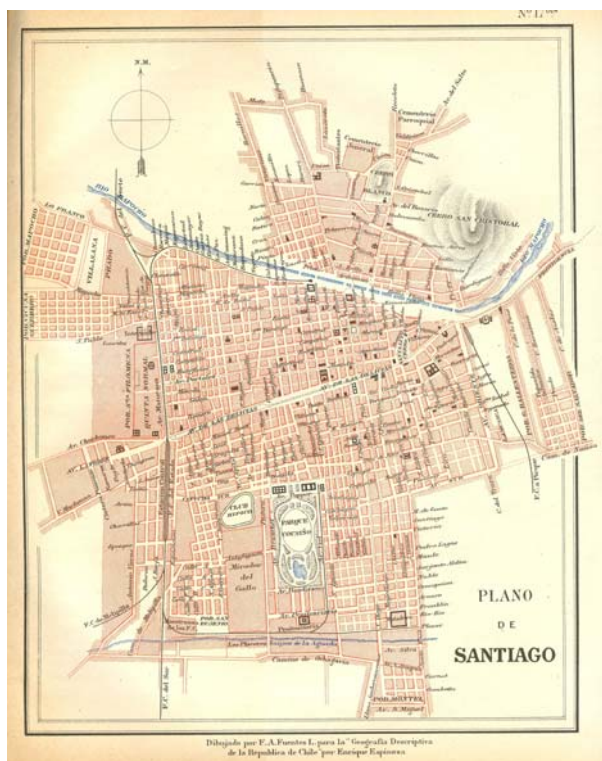


Fig. 5.- Plano de la ciudad de Santiago de Chile en 1901. Espinosa. (1903) s/n.

Se puede apreciar además la paulatina inserción del ferrocarril en el área urbanizada de Santiago, definitivamente sobrepasado al poniente por las calles Mapocho, San Pablo, Chuchunco y Av. Latorre (Alameda). Aunque con menor intensidad. La expansión urbana trans - mapocho por Recoleta e Independencia, y al oriente por Providencia y el camino de Nuñoa (Av. Irrazábal), la que no estuvo vinculada inicialmente al ferrocarril.

El ramal habilitado en 1898 desde la Estación Alameda, hasta la estación San Diego, ubicada en el encuentro con la calle San Francisco, solucionó los graves problemas, especialmente sanitarios, en el abastecimiento y faenamiento del Matadero Municipal, pero facilitó a la vez el acceso a éste medio de transporte, de la producción agrícola de las parcelas y fundos del Llano Subercaseaux y aún más al sur. Incluyendo el desvío al conjunto castrense en Av. Tupper (Arsenales y Escuela Militar), se concluye que el nuevo ramal fue una iniciativa para favorecer la densificación industrial y poblacional de los predios al interior del anillo ferroviario, en los que el Estado había realizado con anterioridad fuertes inversiones. Entre ellas ciento cuarenta hectáreas que el Fisco compró en 1843, desde la Av. Blanco Encalada (Cintura Sur) hasta el mencionado zanjón, entre Unión Americana y San Ignacio, destinando ochenta y ocho de estas hectáreas al Club Hípico, el Parque O'Higgins y la Penitenciaría. "En 1870 se agregaron al patrimonio fiscal, otras 110 hectáreas de la ex chacra El Conventillo o Potrero de la Muerte, desde Avda. Matta o más arriba hasta el Zanjón de la Aguada, entre Sta. Rosa y San Ignacio" De Ramón 2000:190. Esto último con la intención de urbanizar como efectivamente sucedió, un sector hasta entonces marginal, que merecía al parecer tales denominaciones. Se compraron además cuarenta y tres hectáreas en las que se instaló la maestranza y construyeron las viviendas de la Población San Eugenio.

Los resultados en cuanto a activar la ocupación planificada de estos predios, fueron dispares. En los planos de Santiago de la primera década del siglo XX, entre ellos el de Nicolás Boloña⁵, se evidencia al oriente del eje Parque O'Higgins - Penitenciaría, que la ciudad creció con un cierto orden espacial y de continuidad con la trama anterior, a diferencia de lo que sucedía en 1910 hacia el poniente, debido al desencuentro geométrico de los trazados originados en la Alameda, y en el de la red ferroviaria, lo que se intentó solucionar con la apertura de una Diagonal (Av. El Mirador).

⁵ "Novísimo Plano de Santiago" por Nicolás Boloña - 1910, en Torrico, Jorge : "Los planos de la ciudad de Santiago, seminario inédito, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 1959, pág. 125

Según Eugenio Fischer, de la estación San Diego pasaron a depender operacionalmente dieciocho ramales, entre ellos el de Artillería, Fábrica de Sacos, Central de Leche, Arsenales, Laihlacar, etc., Fischer 1952:11. Sin embargo la carga transportada más importante, fue la relacionada con el matadero. Las facilidades para el transporte de animales en pie, que proporcionó el ferrocarril, llevó a la Municipalidad de Santiago a construir un Matadero Modelo. Para ello llamó a una licitación pública el 23 de Abril de 1910. Uno de los proyectos presentados fue el del Dr. Arsenio Poupin, descrito detalladamente en “Santiago en 1910”. Covarrubias y otros (1910) pp 79 – 82.



Fig 6.- Líneas de ferrocarril ingresando a Ex Central de Leche. Fotografía de los autores.

Los terrenos de la Estación deslindaban con la calle Placer, entre San Diego y Santa Rosa. El acceso se realizaba por una amplia plaza adoquinada, que aún existe en el remate de calle San Francisco (llamada Llanquihue en aquella época). Desde esta plaza se puede observar el espacio que ocupaba el patio de maniobras, en el que según Fischer las distintas vías sumaban 2020 metros lineales. Desmantelada en la década 1960 - 70, San Diego fue un factor determinante para la localización en una nueva área de Santiago, de un conjunto de industrias manufactureras, barracas para la distribución y elaboración de maderas, depósitos de materiales de construcción, etc., que identifican hasta hoy al activo barrio Franklin.

Entre otros factores, los buenos resultados operacionales del ramal Alameda - San Diego, reforzaron la decisión de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, de integrar a su red, los nuevos barrios desarrollados hacia el oriente de la ciudad, expresada ya en su Memoria del año 1897...”El barrio oriente de la ciudad, descuidado hasta ahora, a pesar de ser el más higiénico i aún tan poblado como el del poniente, se encuentra en un situación que, por ser odiosa, no puede ni debe continuar por más tiempo. Efectivamente no hay una ciudad de la importancia de nuestra capital que no tenga un ferrocarril de circunvalación...los habitantes del barrio oriente, Ñuñoa, Providencia i todos los demás necesitan hacer un verdadero viaje y un sacrificio muy apreciable de tiempo i dinero para tomar los trenes en las estaciones de partida...” Sandoval (1921) pp 22 -27.

El Ferrocarril de Circunvalación, una realidad

No correspondería por varias razones llamar de Circunvalación a este ferrocarril, aunque ésta calificación se justifica más bien por los objetivos alcanzados para la integración urbana, de gran parte de la ciudad de Santiago del S. XIX, con un medio moderno para la época de transporte de pasajeros y carga. Un sistema que por la red troncal, relacionó

además a nuevos y amplios sectores productivos y habitacionales, con el resto del país, superando la falta de caminos y desterrando al transporte en carretas.

Este último aspecto que no figura en los considerandos de la Memoria de de los ferrocarriles estatales de 1897, fue factor importante para hacer realidad y completar el ferrocarril de cintura. Según Armando De Ramón, haciendo referencia a que desde 1893 ...”se encontraba en uso la línea hasta Puente Alto...se criticaba el hecho de que la Estación Providencia, su terminal en Santiago no estuviera conectada con la de los Ferrocarriles del Estado, lo cual hacía que el de la Compañía de Llano del Maipo sólo movilizara pasajeros, prefiriendo la mayoría de los agricultores enviar sus productos a paso de buey a fin de evitar el enorme gasto que les imponía en Santiago el traslado de una estación a otra”. De Ramón (2000) p167

Transcurrió algún tiempo, sin embargo, antes de construir entres 1903 y 1906, la última sección del ahora programado trazado de circunvalación, el que se continuó desde San Diego hacia el oriente, alejándose del Zanjón de la Aguada, para girar hacia el norte en paralelo con la trocha angosta del tren a Puente Alto. Se habilitaron dos estaciones intermedias, Santa Elena y Ñuñoa La primera entre la calle de ése nombre y V. Mackenna y la segunda entre Av. Matta y el camino de Nuñoa (Av.Irarrázaval). La línea terminaba en Providencia, probablemente en una instalación provisoria, hasta la construcción entre 1905 y 1911 de un importante edificio Beaux Arts, en el que destacaba su fachada principal con estructura metálica⁶.



Fig7.- Antigua Estación Pirque en 1921 (demolida). Archivo Fotográfico Chilectra. (2001) p 38.

Al margen de su incidencia en la formación de un anillo industrial al oriente de la Avenida Vicuña Mackenna, el ex camino de cintura, cada una de las nuevas estaciones integradas al FCS tuvo inicialmente una vocación preferente, hipótesis respaldada por el análisis de los planos del área oriente de Santiago, anteriores al Centenario⁷.

En el plano citado de Palmer, figuran en 1901 colindantes con Santa Elena, los predios de esa Viña (de allí su nombre), y los de Viña María, lo Valdivieso y Santa Carolina. Estas últimas habían edificado décadas antes de la construcción del nuevo ramal, importantes conjuntos arquitectónicos, los que forman parte destacada del patrimonio industrial vitivinícola de la zona central. Por la Estación transitaba además la producción de las viñas Cousiño Macul, San Carlos y varias otras del Valle del Maipo.

⁶ Proyectado por el arquitecto Emilio Jecquier, éste edificio del que se conserva abundante documentación gráfica, fue demolido lamentablemente en 1941.

⁷ Ver plano de 1901 (Palmer, M.,1944:pp 54,55.)

La especificidad del transporte que se realizaba por Santa Elena, la situó en un rango operacional intermedio entre Ñuñoa y San Diego. Su patio ferroviario era un 50% menor que el de ésta última, que alcanzó el mayor tráfico entre Alameda y Providencia, lo que trajo como consecuencia que...”al poco tiempo Santa Elena fue considerada como un desvío dependiente de Ñuñoa, y denominada Estación Ñuñoa B.” Fischer (1950) p 9.

Ubicada inmediata a la Av. Irarrázaval (el antiguo camino a Ñuñoa), probablemente la vía de penetración más trascendente hacia el sector precordillera, en la estación Ñuñoa, llamada Mujica en sus primeros años, el FCS permitió en cambio el acceso a la red ferroviaria, de la producción de las quintas y chacras de lo que avanzada la época colonial se conocía como El Pago de Ñuñoa ...” la extensión de éste Pago de Ñuñoa abarcaba las tierras que corrían desde los faldeos cordilleranos hasta las proximidades de la ciudad de Santiago ; y desde el Río Mapocho por el Norte, hasta el valle del Maipo por el Sur”. Echaínz (1972) p 36.

No corresponde a éste trabajo intentar un relato histórico de la paulatina ocupación y poblamiento del antiguo Pago de Ñuñoa, pero sí destacar, algunos aspectos relacionados con el FCS, su Estación Ñuñoa, y por extensión con la de Providencia. En éste sentido, a fines del Siglo XIX, en base a la actividad agropecuaria, y en pequeña escala a la industrial, se había consolidado principalmente a lo largo de la Av. Irarrázaval una cierta continuidad urbana, concentrada en las cercanías de Pedro de Valdivia, de las Plazas Ñuñoa, Los Guindos y la de Egaña, en el encuentro con Tobalaba (Av. Ossa).

Una relación más expedita se hizo entonces necesaria...” Así fue como en el gobierno de Errázuriz Zañartu (1871 - 1876) fue establecido un ferrocarril de sangre entre Santiago y Ñuñoa, que llegó hasta Av. Ossa. Tenía su estación inicial en calle Maestranza (Portugal) esquina con el camino de Ñuñoa, es decir en la esquina de la actual Av. Diez de Julio. Corría por el camino de Ñuñoa (Diez de Julio e Irarrázaval) y tenía un recorrido total de nueve kilómetros “Echaínz (1972) p147.

Al poco tiempo de entrar en funciones Ñuñoa, se inició el servicio con tranvías eléctricos (1910), en reemplazo del ferrocarril de sangre, y se pavimentó la Avda. Irarrázaval hasta la plaza Ñuñoa (1920), desde Bustamante donde se ubicaba la Estación, la que asumió el transporte de carga pero también el de pasajeros.

Ñuñoa tuvo en la primera mitad del siglo XX una participación decisiva en el desarrollo de dos sectores industriales en ésta área de la ciudad, ubicados en ambos costados de la línea del FCS. Sus treinta y siete desvíos -Fischer (1950) pp 28,29-, penetraron hasta el eje Av. Condell, Av. Lo Encalada por el oriente, y hasta la prolongación de Vicuña Mackenna desde Av. Diez de Julio al sur, característica que éste último parque industrial conserva hasta el presente.

Una vez terminado (1903-1904), el FCS alcanzó 13,4 kms de recorrido, faltándole en teoría el tramo nunca realizado entre Mapocho y la plaza Baquedano, donde se ubicaba la Estación Pirque o Providencia, a la que confluían las líneas a Puente Alto y de Circunvalación. Salvo los servicios que prestaba al Regimiento de Caballería de calle Maestranza, la vocación de Providencia fue la de un terminal para pasajeros. El edificio que proyectó el arquitecto Emilio Jecquier, terminado en 1911, fue diseñado con ésta finalidad, sin que se tenga noticias de la existencia de bodegas y otras instalaciones para el transporte de carga. Su arquitectura culta, urbana, se insertó en un conjunto de edificios institucionales que delinearon el borde sur de la Avenida, entre los que se contaban el Seminario Conciliar y el Convento de las Monjas de La Providencia⁸.

⁸ En 1912, circulaban por el ferrocarril de circunvalación entre Providencia y Alameda, cuatro trenes diarios de pasajeros en ambos sentidos, que demoraban 20 minutos entre ambas estaciones. (Thompson I, Angerstejn D., 2000: 293)

En relación a Providencia, varios autores señalan la existencia de un ramal que prolongaba el FCS hacia el oriente de la ciudad, entre ellos Armando de Ramón...”Simultáneamente se estaba construyendo una línea hacia el sector oriente llamada de El Tajamar o de El Peñón, la cual corría por el costado Sur del Río Mapocho para conectar la estación Providencia con los establecimientos llamados de San Enrique, que refinaban el cobre de la mina Disputada de las Condes. Esta última línea llegó hasta el sitio donde se conectaba el Canal San Carlos con el río Mapocho, de modo que únicamente prestó servicios a la fábrica de Cervecerías Unidas instalada en ese lugar. De Ramón (1972) pp 167, 168⁹.

Con la sección San Diego - Providencia, se hizo realidad en gran medida el cinturón de hierro, anunciado por el Intendente Vicuña Mackenna, pero que a diferencia de su propuesta, no fue un instrumento de contención, sino de desarrollo urbano. Paradojalmente, su contribución a la incontenible expansión de la ciudad, evidente hacia el sur y el oriente, terminó siendo la causal de su desaparición cincuenta años más tarde, la que se inició con la inexplicable demolición en 1940 de la Estación Pirque o Providencia¹⁰.

Mejor suerte han corrido las estaciones Alameda y Mapocho...”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...en 1903 se inauguró hacia la Alameda la plaza Argentina, la cual vino a jerarquizar dicho acceso. La plaza, que más bien correspondía a un ensanche de la Alameda, estuvo destinada a concentrar gran cantidad de público y servir de estacionamiento para un número importante de coches” Basález, Amadori 1995 p 61.

Su ubicación, gran capacidad, categoría arquitectónica y la inversión realizada en la compleja red de aparcaderos y desvíos ferroviarios, explican una supervivencia, en la que el FCS tuvo una presencia relativamente modesta en relación su importancia como principal terminal de los ferrocarriles nacionales.

En cuanto a Mapocho, la estación de mayor estatura arquitectónica construida en Chile, su origen se remonta a 1894, cuando se estudió la posibilidad de reemplazar el terminal Mercado, utilizando los terrenos ganados al Río Mapocho con la canalización de su cauce, realizado entre 1888 y 1891. Iniciadas las obras en 1905, se terminaron definitivamente en 1915. Al igual que en Providencia, su arquitecto fue Emilio Jecquier, autor del Museo de Bellas Artes, como parte de un ambicioso proyecto paisajístico que delineó el especialista francés Jorge Enrique Dubois para el Parque Forestal, por recomendación del Intendente Luis Cousiño.

Operación y término del FCS.

Las cuatro secciones que integraron el FCS se construyeron paso a paso, a medida que ciertos sectores de la capital estaban en condiciones de asegurar al Estado chileno una cierta rentabilidad social y económica; Alameda - Yungay, como parte de la red troncal; la extensión hasta Mapocho por su relación con el centro político, social y financiero; con el Matadero y los regimientos en el avance hasta San Diego, y finalmente con la producción vitivinícola y agrícola de Ñuñoa, la prolongación de San Diego a Providencia.

Aún así, la Empresa fue extraordinariamente parca para invertir en el Ferrocarril de Cintura, con la salvedad de utilizar la trocha ancha. Los terrenos cercanos al Mapocho, al Zanjón de la Aguada y los del camino de las Quintas, eran de bajo valor. No se tienen noticias de edificios costosos para las estaciones San Diego, Santa Elena y Ñuñoa. La de

⁹ En el plano de la Dirección de Obras Públicas de 1911, esta línea está señalada con una gráfica distinta a la del FCS lo que podría indicar que fuera para tracción animal o bien para un sistema Decauville, utilizado en faenas mineras.

¹⁰ La investigación en curso no ha logrado hasta el momento reunir documentación iconográfica o descriptiva de los edificios de las estaciones Ñuñoa, Santa Elena y San Diego.

Providencia se originó en el proyecto del tren a Puente Alto, y la de Mapocho en un reconocimiento a Valparaíso, y tal vez al ferrocarril Trasandino.

La medida en las inversiones realizadas, contrasta con las que se llevaron a cabo en otros ramales, como el de San Fernando a Pichilemu, o el de San Antonio y Cartagena, anticipando una relativa corta vida al tramo sur y oriente de la circunvalación¹¹. El transporte de carga se mantuvo sin embargo por cuatro décadas, entre Providencia y Alameda, extendiéndose en setenta años entre ésta última y San Diego. Con una trascendente influencia en la consolidación de un variado parque industrial y establecimientos comerciales, alimentados a domicilio por un medio centenar de desvíos.

Distintas circunstancias concurren finalmente para dejar fuera de operaciones al FCS. La principal de ellas fue que en el momento de su concepción y construcción a principios del siglo XX, no era posible dimensionar la explosiva expansión territorial de Santiago, originada en el aumento de la población en las primeras décadas del siglo XX, producto de la emigración del campesinado a las ciudades.

En sus primeros años, o sea hasta aproximadamente 1920, el ferrocarril conformaba el borde externo de la ciudad, en cambio posteriormente había sido sobrepasado por su crecimiento hasta la situación actual en la que al reconstituir su trazado, lo identificamos más bien con una envolvente del centro de la ciudad, que con su perímetro total.

Al transcurrir los años, se hizo además más eficiente y masivo el transporte de carga motorizado, con un mejoramiento en las calles y avenidas, así como la utilización de la energía eléctrica para el movimiento de pasajeros. El conjunto de éstas y otras causales (traslado del matadero a Lo Valledor), comenzaron a amenazar la viabilidad económica de un ferrocarril que inmerso en la ciudad, limitaba su continuidad urbana.

Los primeros indicios del término del ferrocarril de cintura, se produjeron con las visitas del urbanista austriaco Karl Brunner a Chile, en 1929 y 1934, contratado primero por el Gobierno y después por la Municipalidad de Santiago, las que se materializaron en una propuesta de transformación para la capital. En 1932 se edita un texto de Brunner en el cual resume las ideas formuladas durante su misión, analizando los efectos en la metrópolis del crecimiento de la población y la presión de las actividades de la ciudad sobre las redes de servicio y transporte. Evaluó además la dotación de viviendas y áreas verdes, proponiendo parques a diferentes escalas. Destacó el cerro San Cristóbal como el gran parque metropolitano, el cerro Blanco como espacio apropiado para un parque urbano secundario y recomendó el mejoramiento del parque Cousiño que se encontraba en estado ruinoso.

Uno de sus proyectos fue la creación de algunas diagonales, de las que se ejecutaron: las de Cervantes, Oriente y Paraguay. Esta última cruzaba la línea del FCS, la que recomendó levantar junto con la del tren a Puente Alto, para dar paso a la Diagonal y formar una nueva área verde, hoy parque Bustamante.

El FCS debió en consecuencia soportar el abandono del tramo oriente, desapareciendo primero el tendido entre Providencia y Ñuñoa en el año 1941. Se determinó además el cierre y desaparición de ambas estaciones, terminando el ferrocarril en una nueva Estación Ñuñoa, ubicada al sur de Av. Matta, conocida como estación San Eugenio.

Años más tarde el desarrollo urbano de la ciudad se amplía hacia el sur y el oriente, sobrepasando el antiguo límite, lo que llevó a los alcaldes de las comunas de Ñuñoa, San Miguel, La Cisterna y La Florida a solicitar la supresión del trazado de circunvalación, argumentando que el ferrocarril se convertiría en un elemento de división de la ciudad y de constante peligro por estar las vías en la superficie de las calles, lo que originaba un riesgo para la población, petición que fue finalmente aceptada.

¹¹ Corta vida, si se considera que Santiago -Puerto Montt demoró cerca de 50 años en terminarse y que pese a un período de decadencia se ha mantenido en funcionamiento a lo largo un siglo.

El término de sus operaciones se llevó a cabo entre las décadas de 1970 y 1980, con la supresión del ramal que iba desde Estación Central hasta Ñuñoa (San Eugenio), y en 1987 con el cierre definitivo de la Estación Mapocho como terminal ferroviario, levantando el ramal desde dicha estación hasta Yungay .

En la actualidad del total de su trazado, sólo se conserva la red troncal al sur y el tramo Alameda –Yungay por cuyo túnel habilitado en 1937 circulan esporádicamente trenes de carga, permaneciendo en algunos otros puntos, algunos vestigios de lo que fue el FCS.

Bibliografía

BASÁEZ ,Patricio-AMADORI, Ana María. (1995) "*Estación Central ,Estación Mapocho*", Santiago, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Editorial Antártica S.A. Santiago, Chile.

CALDERÓN, Alfonso. (1984) "*Memorial del viejo Santiago*".Editorial Andrés Bello, Santiago.

DE RAMÓN, Armando.(2000) "*Santiago de Chile*" , Editorial Sud América, Santiago, Chile.

ECHAÍNZ, René Leon .(1972) "*Ñuñoahue*" . Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires.

ESPINOSA, Ernesto. (1903) "*Geografía de Chile*". Santiago, Chile.

FISCHER, Eugenio.(1952) "*Ferrocarril de Circunvalación. Estado actual y futuro*". Tesis de Titulo Facultad de Ingeniería, Universidad de Chile. Santiago, Chile.

GREVE, Ernesto.(1944) "*Historia de la Ingeniería en Chile* ".Imprenta Universitaria. Santiago, Chile.

JARA, Alvaro. (1973) "*William L. Oliver, un precursor de la fotografía*". Editorial Universitaria, Santiago, Chile.

MORAGA F.,Pablo. (2001) "*Estaciones Ferroviarias de Chile*".DIBAM-CMN. Santiago, Chile.

PALMER, Monserrat.(1984) "*La comuna de Providencia y la ciudad jardín*". Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Católica de Chile. Municipalidad de Providencia, Santiago, Chile.

RIVERA JOFRÉ, Ramón. (1863) "*Reseña histórica del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso*". Santiago, Chile.

THOMPSON, Ian- ANGESTEIN, Dietrich. (2000) "*Historia del Ferrocarril en Chile* ".DIBAM. Santiago, Chile.

TORNERO, Recaredo A.S.(1872)"*Chile Ilustrado*",París, Imprenta Le Mercier, París.

VICUÑA MACKENNA, Benjamín (1872)"*La transformación de Santiago*",Imprenta de la Librería del Mercurio, Santiago, Chile. (incluye Informe para el Camino de Cintura)