

# PATRIMONIO INDUSTRIAL Y FERROCARRIL, GÉNESIS DEL PAISAJE CULTURAL DE LA CIUDAD LATINOAMERICANA EL CASO DEL ANILLO INTERIOR DE SANTIAGO<sup>1</sup>

Marcela Pizzi Kirschbaum

María Paz Valenzuela Blossin

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile

La mayor parte de las ciudades latinoamericanas deben su génesis, identidad e imagen que conforma un paisaje cultural característico, a partir de la generación de un proceso de industrialización, generalmente asociada al Ferrocarril y/o la actividad portuaria, que se consolida a inicios del siglo XX y cayendo en la obsolescencia con posterioridad a la década del 60.

A partir de dicho fenómeno se genera un abandono, deterioro o reemplazo de valiosas estructuras y huellas del ferrocarril usado como medio de transporte, necesarias de preservar y revitalizar como testimonios de la generación de la ciudad moderna.

El reconocimiento reciente y lento de esta arquitectura, incluso no considerada como tal, que debe ponerse en valor, lleva a debatir sobre el rol de la arquitectura industrial en la definición y el trazado de la ciudad moderna, el que aún no ha sido mirado desde una perspectiva urbanística, sino sólo a partir de una mirada objetual.

Las grandes fábricas o edificios asociados al Ferrocarril, habitualmente construcciones de gran calidad pueden constituirse en elementos que impulsen procesos de renovación urbana que consideren esta historia, mantenga su carácter e identidad sin replicar el criterio inmobiliario de edificios en altura que invade nuestras ciudades.

---

<sup>1</sup> Esta ponencia es producto de dos proyectos de investigación desarrollados por las autoras durante los años 2005 y 2006: FONDECYT 1050435 *“Arquitectura Industrial y el ferrocarril de circunvalación, a consolidación de la ciudad de Santiago a principios del siglo XX, el rescate de un patrimonio en el marco del proyecto Bicentenario”* y DI-SOC 28 *“Arquitectura Industrial en la Zona Centro de Santiago, un patrimonio en peligro”*. Los resultados de esta investigación han sido publicados in extenso en enero del 2010 por la Editorial Universitaria.

## El desarrollo del Ferrocarril de Circunvalación de Santiago, FCS

El desarrollo y crecimiento de la industria en Santiago de Chile desde fines del siglo XIX y hasta principios del XX, estuvo asociado a un FFCC que se fue construyendo en la medida que surgían las necesidades de abastecimiento y distribución de productos, tanto para esta ciudad capital como para el resto del país. Con ello se generó un “Anillo de Hierro” en cuyos bordes nacieron importantes estructuras fabriles que con el paso del tiempo quedaron obsoletas produciendo hoy una cicatriz urbana, al desbordarse la ciudad fuera de este anillo, como producto del natural crecimiento.

Las condicionantes que gatillaron la creación de industrias en torno al Anillo de Circunvalación de Santiago estuvieron íntimamente ligadas al Ferrocarril de Circunvalación de Santiago (FCS) como un medio necesario para el transporte de materias primas y productos. Con ello se crea y define un límite para la ciudad, entendiendo que a partir de éste, la ciudad, acotada en sus fronteras, resolvería sus problemas de transporte, accesibilidad e infraestructura.

El trazado de este FCS se dispuso en la antigua periferia de la ciudad, lo que a grandes rasgos corresponde hoy a los bordes de la comuna de Santiago<sup>2</sup>. Así nace un Ferrocarril cuyas secciones o tramos se fueron construyendo en la medida de lo y sin una planificación global, lo que a la postre fue causante de una falta de unidad en el proyecto, sin por ello perder su capacidad de conexión y transporte para la ciudad.

Con el fin de comprender el fenómeno señalado, analizaremos su conformación a través de la lectura de los tramos que lo fueron conformando. En tal sentido se conforma un **Primer Tramo** de este llamado ferrocarril de circunvalación, con el tendido existente desde la Estación Alameda o Central, punto de partida del ramal del ferrocarril al sur - construido en 1857- en su paso por la ciudad, lo que lo conforma como el límite poniente de ésta. Si bien en dicho momento no se concebía aún la idea de crear un Anillo de Circunvalación su objetivo primordial era la llegada del ferrocarril al sur, ya que la Estación Alameda recibía los productos provenientes del sur del país (principalmente de carácter agrícola) lo que significó aglutinar a su alrededor una zona de bodegas e instalaciones dedicadas principalmente al rubro agrícola y ganadero.

Un **Segundo Tramo** se genera a partir de 1863 con la creación de la Estación (o paradero) Yungay ubicado hacia el norte de la Estación Alameda, cuyo fin era comunicar Santiago con el puerto de Valparaíso, ocupando en su trazado todo el costado poniente de la actual Avda. Matucana –entonces límite nor-poniente de la ciudad- consolidándose hacia fines del siglo XIX la línea Alameda–Yungay con un flujo importante de carga y pasajeros desde y hacia el puerto. Ello permitió la pronta concentración en esta área de la industria pesada de la ciudad como maestranzas, fundiciones, bodegas u otras industrias manufactureras.

El **Tercer Tramo** del FCS se conforma a partir de 1888, extendiéndose desde la Estación Yungay hacia el oriente, finalizando en la nueva Estación Mapocho. Esta estación,

---

<sup>2</sup> La ciudad de Santiago hoy se compone de treintaisiete comunas, veintiséis de ellas en el radio urbano.

también llamada Mercado, fue construida para permitir que los trenes provenientes de Valparaíso pudiesen llegar al centro de la ciudad, tanto con carga menor como pasajeros. Ese mismo año el Paradero de Yungay dejó su papel relevante como estación de tránsito hacia Valparaíso, para convertirse en una estación de bifurcación con forma triangular que permitía el desvío de trenes de pasajeros hacia la Estación Mapocho y de carga hacia la Estación Central. De esta manera la estación Mercado o Mapocho se convierte en un importante polo de desarrollo y de intercambio comercial y financiero, al estar en contacto directo con la ciudad-puerto de Valparaíso.

Al finalizar el siglo XIX (1898) se consolida un **Cuarto Tramo** del tendido del FCS, esta vez desde la Estación Alameda hacia la nueva Estación San Diego, confundándose en sus primeros mil metros con el tendido del ferrocarril al sur, girando después al oriente para seguir por el borde del Zanjón de la Aguada, entonces límite sur de la capital.

La Estación San Diego, construida el mismo año, se creó para servir al nuevo Matadero Municipal de la ciudad, transportándose los animales por este medio hasta ese centro de faenamiento, ya que antes de la creación de este ramal los animales eran transportados a través de la ciudad desde la Estación Alameda, provocando con ello serios problemas de tipo sanitario. Este será el factor que lleve a agruparse en torno a la Estación San Diego a las industrias relacionadas con el procesamiento de los animales y sus subproductos, destacando las curtiembres y fábricas de calzado. Así el FCS aporta una nueva función a un sector que originalmente era punto de llegada de productos agrícolas desde los caminos del sur, consolidándose con ello un importante punto de actividad comercial para la ciudad, cuya vocación aún persiste.

De esta manera podemos considerar a este ramal como el primero de la circunvalación propiamente tal, puesto que las secciones previas sólo buscaban comunicar la ciudad de Santiago con otros puntos del país y no ser un medio que conectara internamente la ciudad.

Finalmente en 1903 se consolida un **Quinto Tramo** del FCS, éste unía las Estaciones de San Diego y Providencia. Esta sección, promovida en su construcción por los viñateros del Valle del Maipo<sup>3</sup> para dar facilidad al movimiento de sus productos, fue el último tramo en incorporarse al FCS.

Su trazado, nuevamente marcado por obras ferroviarias preexistentes, seguía hacia el oriente desde la Estación San Diego para empalmar con el ferrocarril a Pirque o Militar, que a su vez conectaba la ciudad de Santiago con la localidad cordillerana del San José de Maipo, en la estación Santa Elena. En este punto giraba hacia el norte y luego corría paralelo y contiguo a dicho ferrocarril por el oriente del Camino de Cintura (actual Avda. Vicuña Mackenna) hasta la Estación Providencia o Pirque construida en ese mismo año. En esta sección existieron algunas estaciones intermedias, como la mencionada Estación Santa Elena construida en 1904 (próxima a la punto de encuentro de las vías) y la Estación Ñuñoa en 1906, generándose en torno a la primera una agrupación de bodegas y servicios

---

<sup>3</sup> El Valle del Río Maipo se encuentra hacia el sur de la capital, es regado por el río del mismo nombre y concentró grandes extensión de viñas hasta la segunda mitad del siglo XX debido a la calidad de sus aguas, constituyendo hoy una "denominación de origen" para el vino chileno.

ligados al ámbito viñatero, producto de la instalación de viñas en el área sur-oriente de la ciudad.

De esta manera una vez finalizado el FCS contaba con 13,4 Km. de extensión, excluyendo el tramo entre la Plaza Baquedano y la Estación Mapocho que nunca se construyó. Esta sección pretendía terminarse para el centenario de la independencia en 1910, mas este proyecto nunca se pudo ejecutar por problemas económicos y las dificultades técnicas que presentaba la ejecución de la misma, si consideramos las diferentes cotas de nivel en que se encontraban las estaciones terminales de Mapocho y Providencia.

Si bien podríamos considerar que el FCS no fue efectivamente un ferrocarril de circunvalación por la falta de generación de un trazado previo de carácter unitario, consideraremos para efectos de la presente ponencia que a pesar de ser un conjunto de tramos que datan de diferentes períodos forman finalmente un sistema de circunvalación unitario y perfectamente eficiente.

### El papel del FCS en el desarrollo industrial de Santiago

Como señaláramos anteriormente, el FCS se fue conformando por tramos, sin embargo la extensión de cada uno de ellos se debió a necesidades de un mejor abastecimiento y distribución, tanto de insumos como de productos elaborados por las industrias establecidas en su proximidad. Esta situación se dio en la lógica de una simbiosis perfecta, por cuanto la extensión de cada tramo de ferrocarril cubría las necesidades de abastecimiento y distribución industrial y a la vez permitía la instalación de más industrias, favoreciendo la caracterización productiva de los diversos sectores de la capital.

Este sistema que rodeó a la ciudad generó diversos polos de desarrollo asociados a las distintas estaciones ferroviarias que lo fueron conformando, los que albergaron a la naciente industria y prontamente a construcciones afines, como bodegas o viviendas para trabajadores, por citar algunas.

De esta manera podemos señalar que el FCS fue un importante factor para la consolidación de la ciudad de Santiago al desarrollarse como parte estructurante de un cordón industrial en torno a ella, utilizado tanto para el traslado de materias primas y productos que no sólo abastecían sus necesidades, sino en forma importante las del resto del país; facilitando además el transporte de pasajeros.

Sin embargo, es interesante hacer notar la característica particular de este sistema, cual es generar una vocación de uso en las diversas áreas generando características particulares en la función que se desarrolla en los sectores próximos a las estaciones, como se señalara anteriormente.

Todo este sistema industrial se consolida a partir del colapso de la economía norteamericana a fines de la década del 30, cuando el Gobierno de Chile impulsa un fuerte proceso de industrialización interna en el país con el fin de satisfacer sus necesidades y evitar la dependencia del extranjero. Se producirá así una importante migración del campo

a la ciudad, concentrando a su vez, en la comuna de Santiago el 75% de la actividad industrial alrededor de las estaciones Alameda o Central, Yungay, San Eugenio, San Diego, Santa Elena y Pirqué en complejos que agrupaban industria media y pesada y viviendas para sus trabajadores en algunos casos. Se genera de este modo un valioso patrimonio arquitectónico-industrial que representa un importante momento histórico en el desarrollo de la ciudad, de Santiago rara vez reconocido y valorado.

## **REFLEXIÓN FINAL**

Nuestra investigación nos permitió comprender y determinar que hoy se vive un proceso de reutilización de las áreas asociadas al ferrocarril producto del término de su función, además de la reubicación de los complejos industriales en zonas más alejadas de este Anillo Interior nacido del FCS -que se produce a raíz de la contaminación, el crecimiento de la ciudad y el reemplazo del ferrocarril como medio principal de transporte- lo que condenó al abandono a estos edificios industriales generando áreas en desuso y una "cicatriz" urbana; produciendo con ello una discontinuidad con la ciudad que creció más allá de los límites originales del llamado "Anillo de Hierro", que la contuvieron hasta la primera mitad del siglo XX.

Dentro de esta área encontramos algunos predios asociados al ferrocarril abandonados, otros que buscan ser reconvertidos, algunos enajenados y construcciones ferroviarias en desuso o desaparecidas<sup>4</sup> con la sola excepción de la Estación Alameda, que aún se mantiene en pie ofreciendo su servicio original.

Sin embargo, tan valioso como el patrimonio ferroviario nos parece el patrimonio arquitectónico industrial próximo a él, en tal sentido hay algunos casos destacados en cada uno de los tramos descritos que han sido reutilizados o reconvertidos, reforzando esta idea de valorización de patrimonio arquitectónico industrial como una oportunidad de recuperación para áreas deterioradas de la ciudad.

Es así como el gobierno, mediante la instalación del Proyecto Bicentenario se ha propuesto recuperar las áreas asociadas al Ferrocarril de Circunvalación reconociéndolo como una oportunidad de renovación y densificación de áreas urbanas interiores -que asciende a más de 250 has.- hoy subutilizadas, a las que se ha propuesto un cambio de uso, facilitando su venta para proyectos inmobiliarios, rescatando estas "áreas café" dentro de la ciudad. Con ello se han puesto "a la vista" estos importantes complejos industriales, los esperamos sean reconvertidos y no suprimidos, como ha ocurrido en muchos casos.

Visto lo anterior, podemos afirmar que la conformación de este Anillo promovió la instalación de estas construcciones industriales aledañas al FCS caracterizando cada sector, generando un valioso patrimonio arquitectónico y cultural en peligro, que está siendo lentamente reconocido, pero en un estado de fragilidad respecto de los avances inmobiliarios en la ciudad.

---

<sup>4</sup> Las estaciones Yungay, San Diego, Ñuñoa y Providencia han sido demolidas. La estación Mapocho ha sido convertida en Centro Cultural y Santa Elena en bodegas. Los tendidos ferroviarios asociados a estas líneas han sido en su mayoría removidos.