

## **ESTACION ALAMEDA (CENTRAL)**

La Estación Central o Alameda, marca el punto de 0 de nuestros Ferrocarriles del Estado. Ubicada a los 520 metros sobre el nivel del mar, los trabajos de construcción se iniciaron en 1856 a cargo del entonces Ferrocarriles del Sur, bajo el ingeniero Emilio Chevalier.

Las locomotoras para el tramo hacia el sur llegaron en agosto de 1857 tiradas por yuntas de bueyes desde Valparaíso, ya que aún no existía el tramo ferroviario hacia el puerto. La línea hasta la ciudad de San Bernardo se inauguró el 15 de Septiembre de ese año y el 4 de julio de 1863 llegará el primer tren desde la Estación Barón. El acto oficial, se concretó en la Estación de Llay Llay el 16 de Septiembre de 1863.

La Estación Central ha sufrido tres grandes transformaciones desde que fuera puesta en servicio en 1857. Partió llamándose Estación de Ferrocarriles del Sur, lugar que recibía la carga y los pasajeros provenientes de San Bernardo (primer tramo). Ese año se debió establecer el primer servicio de tranvías entre dicho terminal ferroviario y el centro de la ciudad (calle Arturo Prat), ya que para ese periodo, el terminal ferroviario se encontraba alejado del centro urbano, por lo cual, los potenciales clientes del servicio debían ser transportados a través del sistema de “tranvías de sangre”.

Ya en 1863, dicha estación se unirá con el Ferrocarril de Valparaíso a Santiago, siendo la puerta de entrada a la capital de la República. Esta línea a la quinta región, cruzaba la Alameda y se dirigía por un costado de la “Alameda Matucana” (actual Avenida Matucana). Ambos ferrocarriles compartían la estación. El lado oriente era usado por Ferrocarriles del Sur y el poniente por el Ferrocarril de Santiago a Valparaíso.

Debido a la creación de los Ferrocarriles del Estado en enero de 1884, se procederá a la unificación de ambas administraciones, lo que implicó una serie de transformaciones, entre las cuales, se decidió construir un nuevo edificio para la Estación Central (actual), delante de las primeras dependencias y en ambos lados de los andenes. Al centro de estos, se instaló una torre reloj. Hacia fines del siglo XIX, la estación adquiere su importancia comercial, generando en torno a ella, el ir y venir de pasajeros y carretas con mercancías.

En 1897<sup>1</sup> se instalará la actual nave que se encargó a las usinas de Schneider & Cie., de la región de Le Creusot, Francia. Las gigantescas piezas metálicas que “como un mecano”, serian trasladadas y ensambladas sobre el recinto estación dando forma a la techumbre que se conserva hasta nuestros días.

La estructura metálica prefabricada (tipo mecano) está compuesta por pilares, rotulas, cerchas, marcos, vigas, viguetas, costaneras y contra vientos cubiertos de

---

<sup>1</sup> Según Bazez y Armadori, la estructura se terminará de instalar hacia el año 1900.

asbesto cemento. En las dos naves laterales los muros están compuestos por ladrillos de 0,80 M. Cubierta de fierro galvanizado, la estructura tiene 160 metros de largo, 48 metros de luz y 23 metros de alto, aproximadamente; y está formada por diez arcos con sus correspondientes trabazones. Estos trabajos estuvieron a cargo del ingeniero Carlos Camus.

La ubicación de la Estación Central, en el sector poniente de la ciudad, generó una verdadera transformación urbanística, pasando de ser una zona rural y alejada de la ciudad, a constituirse en un sector comercial e industrial, en donde todas las clases sociales se encontraban.

En 1900, los “tranvías de sangre” tirados por caballos, van a dar paso a los modernos “carros” eléctricos. La plaza Argentina, inaugurada en 1903, será uno de los puntos neurálgicos de la llegada de este tipo de vehículos al terminal de Ferrocarriles del Estado.

Finalmente el 29 de Junio de 1983 la Estación Central o Alameda de Ferrocarriles es Declarada Monumento Histórico Nacional por Decreto N° 614, incluyendo los dos pabellones laterales con frontis de arco triunfal, estructura metálica central, y dos edificios anexos, uno destinado a hotel de pasajeros con frente a la Plaza Argentina, otro a oficinas del Ferrocarril, que esta tras el anterior.

La última gran transformación se concretó en el 2004, en el cual se intervino en subsuelo en donde había algunas galerías que permitían aparentemente trasladar el equipaje. Actualmente se ha mejorado ostensiblemente los servicios de este terminal ferroviario enfocados hacia el público. Para ellos se mejoraron los accesos, incluyendo un ingreso al metro, servicios, seguridad, iluminación y la posibilidad de transitar a través de ella, conectada al centro comercial allí existente.

Para más información ver:

“Estación Central, Estación Mapocho, Construcciones Ferroviarias en Santiago” , Patricio Basaez Yau y Ana maría Amadori Gundelach, Universidad de Chile.