

082621

190/5339-13

SAN/R

LA ESTACION MAPOCHO

DEBE REGRESAR A FERROCARRILES

La carta de don Andrés Cox Balmaceda representa el hondo sentir de las mayorías nacionales, que han visto con estupor e impotencia como el gobierno militar y sus administradores fueron destruyendo los ferrocarriles hasta dejar a esta empresa nacional al borde de la quiebra.

Afortunadamente el Presidente Aylwin prometió durante su campaña y lo ha reiterado como Mandatario en reciente reunión con el personal, su disposición irrevocable de proporcionar los medios necesarios para su recuperación.

Dicha determinación refleja la convicción y el conocimiento de lo que ha significado la empresa en el desarrollo social, económico y cultural del país, y la necesidad urgente y presente de contar con un ferrocarril modernizado, rápido, que preste un buen servicio a la comunidad, no para competir sino para complementarse con otros medios de transporte.

La mayoría de los países desarrollados no han destruido sus ferrocarriles; al contrario, los han aumentado y mejorado, a pesar que muchos de ellos son potencias que producen camiones, buses, autos, aviones, lo que demuestra que este es un medio de transporte necesario e imprescindible. Un país sin trenes no es un país.

La estación del Metro se construyó a los pies de la Estación Mapocho con el objetivo preciso de dar facilidades a los pasajeros que venían del Puerto o de los pueblos vecinos, para que al bajarse, continuaran su trayecto en un medio eficaz que les ahorraba tiempo e incomodidades.

Es cierto que por el momento el tren a Valparaíso ni a sus Ramales funciona, pero nadie que no sea un mago, podría asegurar que en un futuro cercano, necesidades de bien público, obliguen a ponerlo nuevamente en servicio.

Por otra parte, nadie tiene derecho a hipotecar, vender o cambiar de destino a bienes nacionales, que pueden ser de trascendencia para las generaciones futuras. En este sentido la historia nos recuerda hechos dolorosos que han gravitado en el desarrollo del país, y torpe sería que volvieran a ocurrir.

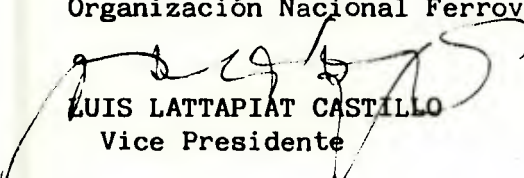
En la avenida donde se pretende construir el parque hay zonas industrializadas, fábricas instaladas desde hace años, terminales pesqueros, frigoríficos, grandes bodegas, mercados persas, complejo que tendría que expropiarse y no creemos que el municipio tenga dinero para esta clase de operaciones, cuando existe en la comuna prioridades urgentes.

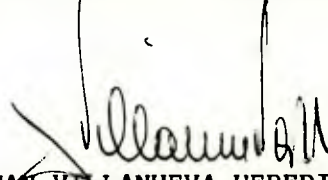
La razón dada para valorizar estos terrenos constituye un engaño y sin ser mal pensado, creemos que deben haber interesados influyentes que desean desprenderse de terrenos que han permanecido botados e inhóspitos que ni siquiera pobladores marginales cuyas necesidades son indiscutibles, jamás han demostrado la intención de ocuparlos.


En calles como Mapocho, Rozas, Matucana, Brasil y otras, existen muchas casas en mal estado, pero que son recuperables, las que cuentan con todos los requisitos de urbanización. Mejoremos los barrios, Sr. Alcalde, pongámosle el hombro a lo que tenemos. En este sentido todos lo ayudarán.

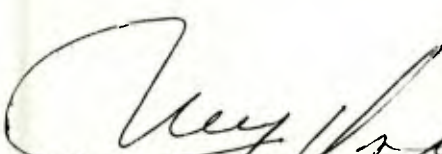
Los trabajadores radicales y todos los trabajadores continuarán luchando para que pronto tengamos un ferrocarril remozado, y la Estación Mapocho-que está declarada Monumento Nacional- regrese al patrimonio ferroviario de donde nunca debió salir.


Organización Nacional Ferroviaria (Orfera)


LUIS LATTAPIAT CASTILLO
Vice Presidente

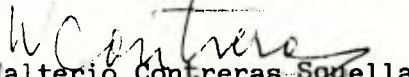

JUAN VILLANUEVA HEREDIA
Presidente


Sergio Román Montes
Secretario General



Nelly Vasquez González
Secretaria de Actas


Darío González Cortés
Secretario de Prensa


Ramón Cárcamo Cárdenas
Director


Walterio Contreras Squella
Director

ORGANIZACION
FERROVIARIA RADICAL


~~José Domingo Prado López~~

Director

RESPUESTA A LOS CAMIONEROS

Organizaciones de camioneros se han lanzado en picada contra la Empresa de los Ferrocarriles, porque el gobierno ha estimado necesario ayudarla para que pueda seguir al servicio de la comunidad.

La empresa por más de un siglo ha contribuido como ninguna otra al desarrollo integral del país y su presencia ha sido decisiva en las grandes catástrofes que ha sufrido nuestra patria.

Tal vez presionado por intereses mezquinos, el gobierno militar le quitó la sal y el agua, y los primeros perjudicados fueron mas de 20 mil trabajadores que salieron rumbo a la cesantía, al mismo tiempo que una parte considerable del patrimonio de la empresa ha sido vendido o hipotecado.

Mientras esto sucedía, sectores de camioneros hacían su negocio a la sombra de la dictadura. Llenaron al país de camiones, camionetas y buses, y muchos dirigentes y los que se dicen empresarios se hicieron ricos con la importación de estos vehículos.

Estaban felices, aplaudían y recibían. Pero querían más, y presionaron hasta conseguir la supresión de los trenes al norte, del que va a Valparaíso, del Trasandino y del que iba a Cartagena. El resto se salvó gracias a la pelea dura que dieron dirigentes y trabajadores.

Hoy lloran y amenazan con paros y movilizaciones. ¿Que pretenden? Olvidan que no estamos en 1973 sino en 1990 en que se busca el bienestar de la comunidad por sobre intereses de grupos por muy poderosos que se crean.

Y, ¿quién ha perdido con la supresión de trenes y con la importación sin frenos de camiones y buses?: el país y el público.

El país porque gastó millones de dólares en divisas que habrían servido para satisfacer necesidades premiosas de la ciudadanía más necesitada, y el país, porque el transporte tanto de carga como de pasajeros es controlado por estos grupos y los usuarios de este último medio deben pagar tarifas que son las más caras del continente.

Viajar al Norte del país sale más caro que ir a la Argentina.

En este caso, la presencia de ferrocarriles regulaba las tarifas, daba oportunidad de elección y evitaba abusos.

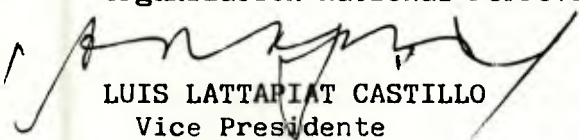
El Ministro Sr. Correa y demás autoridades están preocupados del problema de la contaminación. Los trenes no contaminan porque son movidos con energía eléctrica. En cambio el smog lo produce la locomoción colectiva, los taxis, los autos y camiones, los que tienen a la ciudad de Santiago envenenada y a sus habitantes al borde de la histeria, lo mismo está ocurriendo en otros lugares del país. Además como el parque automotriz está superdimensionado, ya los caminos no dan abasto para contenerlos, y no es raro ver los días festivos caravanas de buses y autos que en fila india regresan a la capital lentamente poniendo horas en llegar a Santiago.

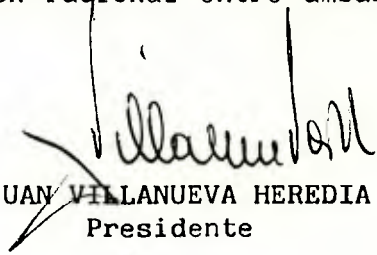
Este hecho debe poner en alerta a las autoridades por cuanto en años más el atochamiento en esos espacios será de tal emvergadura, que el único medio rápido y expedito para viajar serán los trenes.

Los trabajadores radicales no desean trezarse en una polémica esteril, pero tampoco aceptan que su empresa sea pasto de la insidia de los que han olvidado que el paragua en que se cobijaban ya no existe, y que en un sistema democrático los problemas deben tratarse sin egoismos ni mezquindades, mirando siempre el bien común.

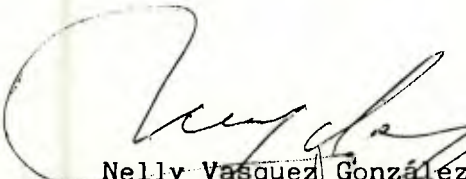
Los trabajadores y la empresa jamás han salido a la calle a gritar para quitarles a otros sectores el pan que legítimamente puedan ganarse, y estiman, en este caso particular, dadas las condiciones actuales y el avance de la tecnología, que la solución no está en una discusión turbia que a nadie beneficia, sino en una complementación racional entre ambas entidades de transporte.


Organización Nacional Ferroviaria (Orfera)



LUIS LATTARIAT CASTILLO
Vice Presidente


JUAN VILLANUEVA HEREDIA
Presidente



Sergio Román Montes
Secretario General

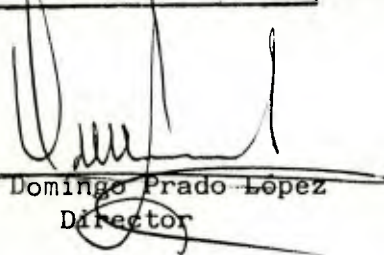

Nelly Vasquez González
Secretaria de Actas


Darío González Cortés
Secretario de Prensa


Ramón Cárcamo Cárdenas
Director

ORGANIZACION
FERROVIARIA RADICAL
"Orfera"


Walterio Contreras Squella
Director


José Domingo Prado López
Director

101246



ORD : N° 1718 /

ANT : Ing. Alcaldía N° 5340.

MAT : Remite antecedentes que in
dica.-

SANTIAGO, 15 OCT. 1990

DE : SECRETARIO MUNICIPAL

A : SEÑOR CARLOS BASCUÑAN EDWARDS
JEFE DE GABINETE PRESIDENCIAL

- 1.- En respuesta a su Oficio N° 850/90, de fecha 14 de septiem -
bre recién pasado, cumpla con remitir a Ud. la siguiente -
información que dice relación con la presentación que ele -
vara a ese Gabinete don Juan Villanueva Heredia, para su -
conocimiento y fines a que haya lugar :
- Carta remitida al señor Ministro del Interior a solici -
tud de carta del Senador señor Sergio Romero.
 - Carta publicada en el Diario El Mercurio con fecha 23.09.90
por don Cristián Fernández.
 - Nota preparada por el señor Pablo Trivelli, Asesor de Al -
caldía, para elaborar un planteamiento sobre la materia.

Saluda atentamente a Ud.



Alfredo Egaña Respaldiza
ALFREDO EGANIA RESPALDIZA
SECRETARIO MUNICIPAL

DISTRIBUCION:

- Sr. Carlos Bascuñán Edwards
Jefe de Gabinete Presidencial
- Secretaría Municipal
- Sección Documentación

1876

10.5. 1990

SANTIAGO, Septiembre 5 de 1990.

SEÑOR
ENRIQUE KRAUSS R.
MINISTRO DEL INTERIOR
PRESENTE.

Señor Ministro:

De acuerdo a lo solicitado en Oficio ORD. N° 577, de fecha 23 de Agosto y dando respuesta a las inquietudes formuladas por el Senador Don Sergio Roberto Pizarro, en sesión realizada el 7 de Agosto, informo a Ud. los fundamentos y las líneas generales del Proyecto Urbanístico-Cultural "Estación Mapocho".

La primera consideración que ha tenido en cuenta la Municipalidad de Santiago para implementar el Proyecto, es la situación actual de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y las políticas adoptadas para su recuperación. Según su Director, no se contempla a corto plazo, la posibilidad de invertir en un tren rápido a Valparaíso mientras no se haya rehabilitado la red sur de ferrocarriles, lo cual implica esperar varios años más.

Basados en este antecedente concreto, se previeron dos alternativas sobre la Estación Mapocho:

- a) Mantenerla sin uso, prácticamente abandonada, sin una conservación adecuada, en espera de recuperar su función original en el servicio ferroviario, lo cual -inexorablemente- la llevaría a su deterioro.
- b) Preservar -íntegramente su estructura física - declarada monumento nacional en 1976, los terraplenes, pasos a nivel y rieles de ferrocarriles existentes, para la eventualidad que en el futuro éstas pudieran ser usadas nuevamente para el servicio ferroviario, aprovechando todo lo existente y destinando el espacio a la creación de un Centro Cultural y Artístico.

Creemos que la mejor forma de mantener este patrimonio cultural es, precisamente, dándole uso activo que lo realce y lo ponga al servicio permanente de la comunidad. Se ha proyectado, además, la recuperación física de la totalidad de las edificaciones en su estilo original.

El programa incluye la ejecución de un parque entre la Estación Yungay y la Estación Mapocho, la recuperación de su entorno, la revitalización residen-

11

cial denominada Santiago Poniente y la utilización de la Estación Mapocho con un gran escenario cultural-artístico. Se trata de un proyecto integrado, en que cada una de sus partes tiene valor en sí misma y, a su vez, todas se refuerzan mutuamente.

Cabe destacar que la implementación de un parque a lo largo del río, entre las Estaciones Mapocho y Yungay, no implica destruir ninguna de las obras realizadas en su oportunidad por la Empresa de Ferrocarriles del Estado, en dicho tramo. Por consiguiente, es importante recalcar que las iniciativas emprendidas por la Municipalidad de Santiago para recuperar y mejorar la calidad ambiental del centro de la ciudad, no impiden la posibilidad de que alguna vez en el futuro, se quiera implementar un tren rápido que llegue hasta el sector Mapocho o una zona vecina y que pueda encontrarse con la red de Metro.

En consecuencia, la crítica que se ha centrado en el reciclaje de la Estación Mapocho para crear un gran centro cultural y en el supuesto de que se estaría -destruyendo para siempre- la posibilidad de que el ferrocarril llegara hasta el centro mismo de la ciudad, no tiene mayor asidero, al conocer los antecedentes expuestos.

Por otra parte, argumentar que la Estación Mapocho debiera seguir siendo estación de tren porque para eso fue diseñada, es desconocer el avance de la tecnología. Los amplios espacios con que cuenta la Estación y el volumen de su nave central fueron concebidos para un movimiento de trenes a vapor. Los trenes rápidos de hoy, a los cuales se hace referencia en las críticas, son eléctricos o de carácter no contaminante, son trenes livianos, de convoyes relativamente cortos. Además, si en el futuro se decidiera que dicho tren llegara a la Estación Mapocho, sería un servicio de punto a punto y no un centro ferroviario de distribución. En suma, se requeriría una Estación de características que más se asimila a una Estación de Metro que a una ferroviaria de principios de siglo. Por lo tanto, su eventual operatoria no demandaría necesariamente de un recinto como la Estación Mapocho, o esto no sería del todo incompatible con su destino como Centro Cultural y de Espectáculos.

Finalmente aprovecho la oportunidad para anexar los proyectos en cuestión y saludo al señor Ministro muy atentamente.

JAI ME RAVINET DE LA FUENTE
ALCALDE DE SANTIAGO

FTM/ybp.



CENTRO CULTURAL "ESTACION MAPOCHO"

Cristián Fernández Cox

Proximamente, con el patrocinio del Colegio de Arquitectos de Chile A.G., se llamará a concurso para la recuperación de la ex Estación Mapocho y su refuncionalización como un Centro Cultural. En mi condición de Director de la Comisión Redactora de sus Bases, creo conveniente intentar una síntesis de algunos de los hechos aquí involucrados.

1. La Estación de ferrocarriles Mapocho es un magnífico ejemplo de las grandes realizaciones arquitectónicas que a principios de este siglo, realzaron la calidad urbana de la ciudad de Santiago. El proyecto es obra del arquitecto Emilio Jecquier y su imponente estructura metálica, primitivamente vidriada, fue construida en Bélgica por la Compañía Central de Construcciones de H. Saint Pierre. El edificio fue inaugurado en 1913, y tanto su calidad arquitectónica como su buena capacidad de recuperación lo hacen constituir hoy un elemento significativo del patrimonio cultural del país.
2. La Estación sirvió como terminal ferroviario de tres líneas principales: el ferrocarril a la zona norte del país, el ferrocarril a la Argentina y el ferrocarril a la zona de Valparaíso. Andando el tiempo fueron cambiando las circunstancias y el ferrocarril a la zona norte fue languideciendo hasta prácticamente desaparecer. Por su parte el ferrocarril Transandino que por ser de trocha angosta obligaba a un transbordo en Los Andes, dejó en la práctica de entregar su flujo de pasajeros en Mapocho varios años antes de su cierre. Finalmente, el tren a la zona de Valparaíso fue también perdiendo su utilidad ante la dificultad técnica de competir con el transporte rodoviario. Este conjunto de antecedentes determinó que las autoridades del anterior gobierno cerraran definitivamente la Estación hace algunos años y levantaron los rieles en un largo tramo al poniente de la Estación.
3. En la perspectiva actual no se avizoran antecedentes que permitan pensar que las circunstancias que llevaron al cierre de la Estación, puedan cambiar en el futuro; con la sola excepción de los referentes a un eventual tren rápido de pasajeros a Valparaíso. Esta, aunque hipotética, es una posibilidad que en todo caso debe quedar latente. Lo cual requiere que se deje abierta la viabilidad técnica de que este tren rápido conecte, no con la Estación Mapocho, sino con su vecina la Estación "Cal y Canto" del Metro de Santiago. Ya que sería contradictorio, incurrir en el gasto de un tren rápido, y a la vez entorpecer su rapidez y cuantía de flujo de pasajeros, dejándolo sin conexión directa con el ferrocarril Metropolitano, que es su natural complemento para una sola y expedita red ferroviaria interconectada Santiago Valparaíso. De aquí que cualquier operación que se proyecte en la Estación Mapocho, debe dejar abierta esta posibilidad.

4. Ante estos hechos, es del todo inconveniente que los edificios que constituían la Estación Mapocho, sigan en la actual situación de semiabandono y destino indefinido en que han permanecido en estos últimos años, ya que ello propende al progresivo deterioro de la noble calidad de su arquitectura, e implica un inexcusable desperdicio de su rico potencial de servicio a la comunidad.

De aquí que las actuales Autoridades han decidido dar a la Estación Mapocho un nuevo uso acorde a la dignidad y valor patrimonial del Edificio, transformándolo en un gran Centro Cultural. Esto persigue un triple objetivo. En primer lugar encontrar un financiamiento para solventar los grandes gastos que implica la recuperación y realzamiento de los valores arquitectónicos de este espléndido edificio y su mantención en el tiempo: en Chile existen demasiados "monumentos nacionales" que por su condición de intocables, se encuentran en estado de abandono y degradación por falta de financiamiento. En segundo lugar, responder a la demanda latente actual y creciente en el próximo futuro, de recintos adecuados para recibir la variada gama de eventos e interrelaciones de actividades culturales en sentido amplio, propias de una metrópoli como Santiago. Y en tercer lugar cooperar con este Centro Cultural a la dinamización del área mayor de renovación urbana en que la Estación Mapocho está situada. Uno de cuyos otros componentes



En relación a las cartas publicadas en la prensa respecto al proyecto Estación Mapocho, sería conveniente una carta respuesta del siguiente tenor.

La Municipalidad de Santiago ha emprendido un amplio programa de acción en torno a la Estación Mapocho. El programa incluye la ejecución de un parque entre la Estación Mapocho y la Estación Yungay, la remodelación del entorno de la Estación Mapocho, la revitalización residencial del sector denominado Santiago Poniente y la utilización de la Estación Mapocho para crear un gran centro cultural. Se trata de un proyecto integrado en que cada una de sus partes tiene valor en si misma pero en que todas se refuerzan mutuamente.

La crítica se ha centrado en el reciclaje de la Estación para crear un gran centro cultural y en el supuesto de que se estaría destruyendo para siempre la posibilidad de que el ferrocarril pudiera llegar hasta el centro mismo de la ciudad.

Se realiza en sendas cartas la belleza de la Estación y la necesidad de preservarla. Este es exactamente nuestro propósito. Preservar íntegramente la estructura física, declarada monumento nacional en 1976. Creemos que la mejor forma de mantener este patrimonio cultural es dándole un uso activo que lo realce y lo ponga al servicio de la comunidad. Por esta razón es que se ha proyectado la recuperación física de la totalidad de las edificaciones en su estilo original y destinar todo este espacio a la creación de un gran centro cultural.

Argumentar que la Estación Mapocho debiera seguir siendo estación de tren porque para eso fue diseñada es desconocer el avance de la tecnología. Los amplios espacios con que cuenta la estación y el volumen de su nave central fueron concebidos para un movimiento de trenes a vapor, en circunstancias que los trenes rápidos a los que se hace referencia son eléctricos o de carácter no contaminante, son trenes livianos de convoyes relativamente cortos. Además, en el hipotético caso de que llegara un tren a la Estación Mapocho, sería un servicio punto a punto, y no un centro ferroviario de distribución. En suma, se requeriría una estación de características ^{QUE MAS SE ASIMILAN} a una de Metro. ^{QUE A UNA FERROVIARIA DE PRINCIPIOS DE SIGLO.} Por lo tanto, su eventual oper tor ia no demandaría necesariamente de un recinto como la Estación Mapocho.

Por otra parte es necesario tener en consideración la situación actual de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y las líneas de política adoptadas para su recuperación. Estas, según su Director, no contemplan la posibilidad de invertir en un tren rápido a Valparaíso mientras no se haya reha bilitado la red Sur de Ferrocarriles.

También es necesario tener en cuenta que la implementación de un parque a lo largo del río entre la Estación Mapocho y la Estación Yungay no implica destruir ninguna de las obras realizadas en su oportunidad por la Empresa de Ferrocarriles en dicho tramo.

En suma, las iniciativas emprendidas por esta Municipalidad para mejorar y recuperar la calidad ambiental del centro de la ciudad no inhiben la

//.



- 2 -

posibilidad de que alguna vez en el futuro se quiera implementar un tren rápido que llegue hasta el sector Mapocho, y que pueda encontrarse con la red de Metro.

Por último, es importante destacar que no se trata de una iniciativa caprichosa y unilateral de la Municipalidad de Santiago. El proyecto cuenta con el más amplio respaldo de las múltiples autoridades de Gobierno cuyas instituciones dicen relación con el proyecto en cuestión. Por otra parte, se espera llamar en un futuro próximo a sendos concursos públicos para recabar ideas y proyectos para la implementación de las diferentes fases y aspectos del programa de acción.

PTO/mep

SANTIAGO, 31 de Agosto de 1990.