

Las estructuras aparecieron a 15 centímetros de profundidad

Rieles hallados en obras de Nueva Alameda serán retirados el lunes: Consejo de Monumentos evaluará locación final

Expertos critican el manejo de las piezas y advierten que podrían seguir apareciendo vestigios similares durante las faenas.

MACARENA CERDA M.

El Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), mediante su comisión de Arqueología, debatió ayer los pasos a seguir para las vías descubiertas en medio de las obras por el proyecto Nueva Alameda, en Plaza Baquedano. Los rieles quedaron al descubierto durante el proceso de demolición de la acera en el cabezal de la avenida Vic-

130 KILÓMETROS DE VÍAS
 Los tranvías eléctricos fueron el principal transporte de Santiago, alcanzando en 1910 una extensa red de 130 kilómetros.

ña Mackenna, entre Alameda y Merced, que se efectuó entre el 5 y 10 de diciembre.

Ante esto, se determinó retirar los vestigios el próximo lunes, mientras que su paradero final será fijado próximamente: mientras tanto, el material permanecerá cubierto en las inmediaciones de la misma obra. La remodelación, por su parte, debería continuar con su curso normal, señala el Ministerio de Obras Públicas.

Aunque en un primer momento el CMN indicó que las vías correspondían a los rieles del ferrocarril que conectaba con el terminal Estación Providencia (que funcionó hasta 1941), ayer confirmó que en realidad pertenecieron al tranvía que recorría la ciudad.

El consejo precisó que el hallazgo corresponde a un riel de tranvía de acero, identificado a 15 centímetros de profundidad, el cual presenta aproximadamente nueve metros de largo y está compuesto estructuralmente de dos rieles paralelos posicionados sobre ocho durmientes, en un eje norte-sur.



RESGUARDO.— Mientras se decide su paradero final, la estructura será acomodada dentro de la misma obra.

“Traslado monitoreado por un arqueólogo”

En la sesión plenaria del CMN, Loreto Wahr, directora de arquitectura del MOP y también directora de EFE, afirmó que “nos comprometimos a hacer un estudio mucho más acucioso y de mayor detalle, un estudio historiográfico, y vamos a trabajar en una mesa con la secretaría técnica para hacer la puesta en valor”.

Asimismo, detalló con respecto al paradero de los rieles que, “por mientras, los vamos a dejar en la instalación de faena (...). Hoy día están sobre la calle. El lunes se va a hacer un traslado monitoreado por un arqueólogo”.

Wahr sostuvo que están proponiendo realizar modificaciones al proyecto con el objetivo de “no generar mayor



RETIRO.— El personal de la obra tendrá que ser capacitado para trasladar los rieles.

impacto en eventuales nuevos trazados que podamos ver”.

En tanto, el consejero Óscar Toro planteó que la “puesta en valor” que planean ejecutar “tiene como objetivo justamente dar a conocer de una manera didáctica a la ciudadanía también

lo que hay bajo sus pies, esta historia de la ciudad, del proceso de urbanización también de la ciudad”.

“Van a seguir apareciendo”

La historia del tranvía en Santiago se remonta a 1858, cuando el ingeniero estadounidense Walton Evans construyó una línea de “tranvía de sangre” (tirado por caballos) que conectaba la Estación Central con la calle San Diego, atravesando la Alameda de las Delicias. Posteriormente, en 1873 se creó oficialmente el Ferrocarril Urbano de Santiago, y a pesar de que a mediados del siglo XX se cerró la última línea de tranvía estatal, la empresa privada “Ferrocarril Eléctrico Santiago Oeste” siguió operando hasta 1966.

Andrea Ortega, académica de la Escuela de Arquitectura de la U. Diego Portales, comenta que “estos rieles son un vestigio material, y eso es muy relevante (...). El hecho de que se encuentren refleja un testimonio de lo que fue el desarrollo urbano y de transporte de Santiago a fines del siglo XIX y principios del XX”.

En la misma línea, Sebastián Tapia, arquitecto magíster en patrimonio de la U. Chile, que ha estudiado la Alameda y sus vías férreas, detalla que “lo importante es qué se hará. Puede ser que a esta nueva plaza Alameda-Providencia se integre esta historia vial del tranvía y las conexiones en el piso, como en Alemania con el Muro de Berlín”.

“Es importante ver cómo el MOP va a incorporar estos elementos, porque van a seguir apareciendo a lo largo de la obra”, señala.

Tapia sostiene que visitó la zona cuando encontraron los primeros rieles, y posteriormente se percató de que habían sido removidos: “Está mal, porque no se sabe si hubo rigurosidad con el levantamiento, o si luego se regresaron. Ya perdieron su valor histórico en el sitio”.

FELIPE BÁEZ

SEBASTIÁN TAPIA