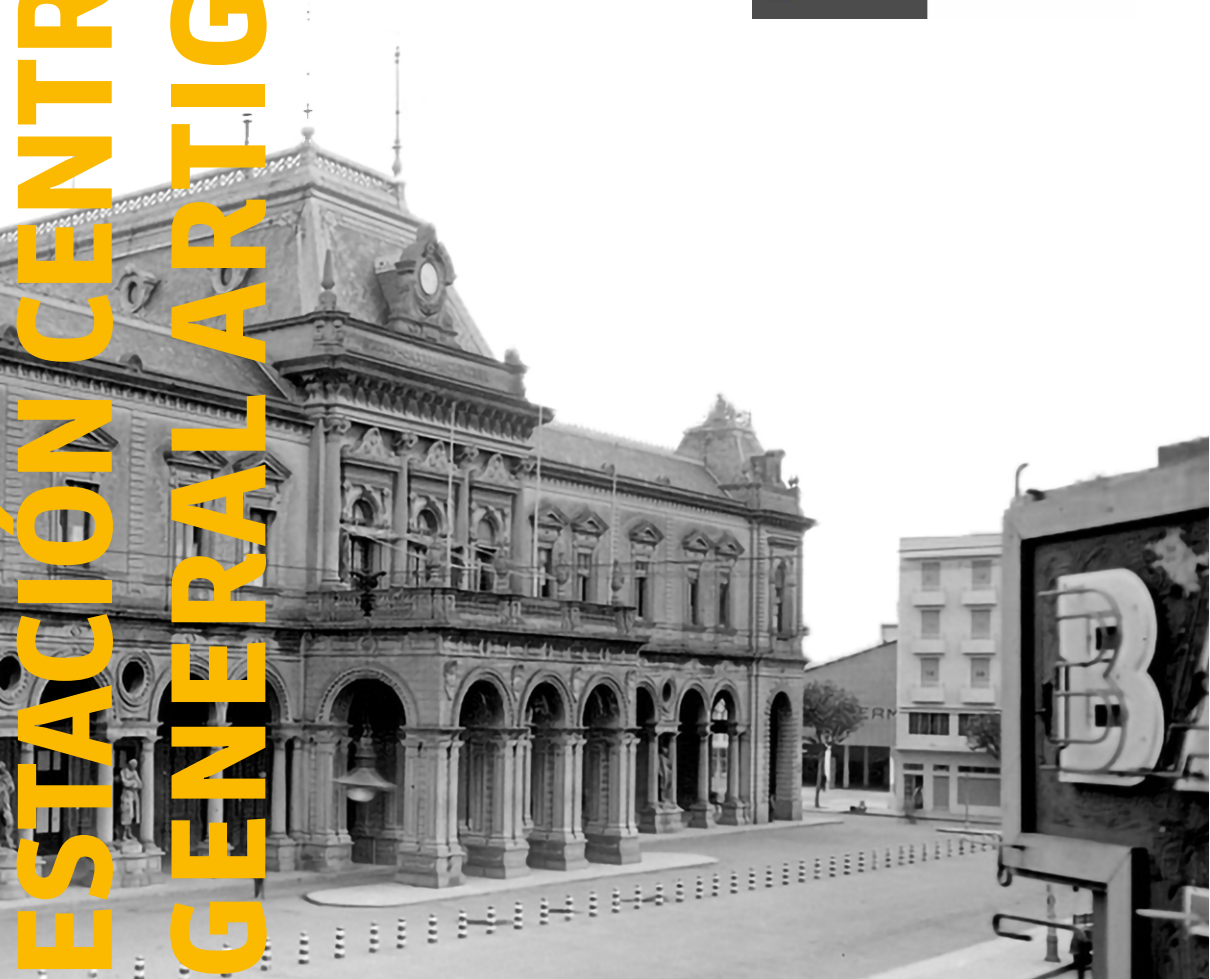


ESTACIÓN CENTRAL GENERAL ARTIGAS



MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS



ESTACIÓN CENTRAL



Existen edificios emblemáticos que son testigos de la historia del país. Edificios que forman parte del patrimonio de los uruguayos y que nos invitan a reencontrarnos con nuestra identidad. La Estación Central General Artigas, declarada Monumento Histórico Nacional por Resolución 1097/975 del 8 de



Tras 15 años de abandono, la Justicia resolvió otorgar la custodia de la Estación Central al Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

julio de 1975, representa uno de los pilares de la evolución de nuestro país hacia finales del SXIX, convirtiéndose –junto al puerto de Montevideo–, en un punto neurálgico de la actividad nacional.





Cuatro Genios:

Entre las columnas de granito que sostienen el frente principal del edificio, se encuentran las cuatro estatuas que adornan la fachada principal, frente a la calle La Paz. Las obras son del escultor Giovanni Bertini, encargadas por Andreoni, con el objetivo de que las futuras generaciones conocieran a cuatro físicos notables, pilares del avance tecnológico y la ciencia, que posibilitaron la creación del ferrocarril. Estos físicos son: Denis Panin (1647-1714); Alessandro Volta (1745- 1827); James Watt (1736 - 1819); y George Stephenson (1781 – 1848).

Los orígenes de la Estación Central

Otras estaciones precedieron a la que actualmente ocupa el predio de La Paz y Paraguay. La primera estación estuvo ubicada en la intersección de las actuales calles Uruguayana y Olivos (ahora conocida como José Nasazzi), en el barrio Bella Vista. Allí se instaló un galpón con dos vías que se convertiría en la primera Estación



Central. De ella no existe ningún registro gráfico y poco se sabe, salvo que era una edificación precaria que solo servía como punto de llegada y partida de trenes.

La ubicación de esta estación representaba serias dificultades de acceso, ya que los pasajeros no contaban con medios para desplazarse desde y hacia la terminal, y la empresa ferroviaria se vio obligada a trasladar a los pasajeros en diligencia los

primeros meses. También existían servicios de ómnibus a caballo y tranvías a caballo de la empresa “Paso Molino y Cerro”, que pasaban por Agraciada, a una cuadra de la estación. Por último, otro servicio de transporte fue un “vaporcito” que salía de un muelle a la altura de la calle Misiones. La primera estación en Montevideo fue una casa alquilada en la esquina Sur-Oeste de Orillas del Plata (hoy calle Galicia) y la

calle del Río Negro. Fue inaugurada el 15 de julio de 1871, cuando se libró al servicio la vía férrea entre Montevideo y Bella Vista (hoy Estación Lorenzo Carnelli, integrada a la ciudad) por un trazado provisorio. El ferrocarril ya funcionaba desde el 1º de enero de 1869 entre Bella Vista (provisoria) y Las Piedras.

Esta “Estación Central Provisoria” fue conocida con el nombre de “Montevideo” pero los documentos sólo hablan de la Estación Central. En la madrugada del día 14 de diciembre de 1891, el edificio, por motivos que nunca fueron esclarecidos, se incendió. El saldo del siniestro fue la pérdida total de la estación ferroviaria, sus archivos, 10 vagones de carga y siete saberos. Siempre existió la sospecha de que el incendio de la estación central provisorio pudo ser causado intencionalmente, como forma de justificar la construcción del edificio definitivo y de mayor proporciones

De proyecto a realidad

Ya en el año 1892 es aprobado el proyecto para construir la nueva estación, en el mismo lugar donde estaba ubicada la estación provisorio que se había incendiado poco antes, ya que ese predio, pertenecía al Central Uruguay Railway. Para la obra fue contratado el Ingeniero Italiano Luigi Andreoni, un insigne representante del eclecticismo historicista y quien enriqueció a la ciudad con el sello de la *belle*



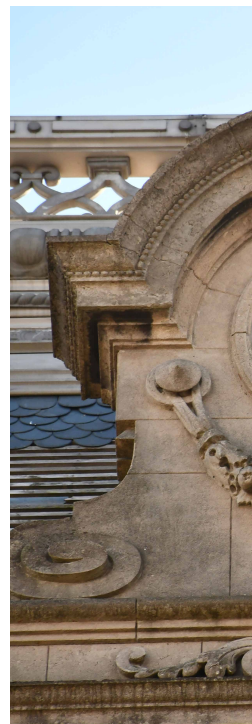
époque. Entre el incendio de la anterior estación y la inauguración de la nueva construcción, fue instalada una “estación provisorio” detrás de la obra, como forma de mantener el servicio.

Los trabajos comenzaron con la limpieza del terreno y de los restos de la estación provisorio incendiada. Luego se procedió al movimiento de tierra hasta que finalmente se llevó a cabo la ceremonia de



colocación de la Piedra Inaugural de la Estación Central, el día 27 de agosto de 1893. La construcción se llevó a cabo levantando primero las dos naves laterales y la fachada, para dar cuerpo al edificio. Cuando esta etapa finalizó, se comenzaron a instalar los techos a dos aguas de las naves laterales y los techos a cuatro aguas de las cuatro torres ubicadas en las puntas del edificio, además del techo central de

Junto al Mercado del Puerto, la Estación Central fue en su momento uno de los edificios más grandes de Montevideo.



la misma, donde estaría ubicado el reloj exterior. Ya con el total de la estructura techada, se comenzó a avanzar en el proceso de armado de los arcos que aguantarían la claraboya.

Los trabajos, que comenzaron en 1893, culminaron en 1897, tan solo 4 años después aun cuando la obra significaba un reto por sus dimensiones. Fue el edificio



Casi no existen registros de las estaciones que precedieron a la Estación Central General Artigas

más grande que existía en la ciudad en aquella época, no solo por su superficie sino también por su tamaño, algo insólito en aquel momento.

El edificio de la estación abarcaba en total 6.961,10 metros cuadrados, su altura máxima sobre la calle La Paz era de 31 metros, la arcada principal tenía 47 metros de luz cubriendo 4 andenes y 7 vías de un largo

de 190 metros de plataforma. Se complementaba la estación con 9 kilómetros de desvíos y playa de maniobras de 20.000 metros cuadrados.

El 23 de junio de 1897 fue finalmente inaugurada la nueva Estación Central General Artigas, como se la conocería de ahí en más. La estación Central fue librada al servicio público el día 15 de julio de 1897.





Ing. LUIS ANDREONI



Giovanni Giuseppe Luigi Andreoni Negri (1853-1936), Ingeniero Civil titulado en la Escuela de Aplicación para Ingenieros de Nápoles, Italia, desembarca en nuestro país el 25 de Agosto de 1876 con apenas 22 años.

Tanto la vinculación con la colectividad italiana, que constituye la mayoría de los inmigrantes de esos días, como con otras personalidades influyentes de la época, lo ayudan a posicionarse tanto social como profesionalmente.

En la década de 1880 se empieza a consolidar su labor a partir de dos acontecimientos fundamentales: es designado Director del Ferrocarril Uruguayo del Este (1881) y gana el concurso del Hospital Italiano (1884-89). También recibe el encargo para proyectar el Club Uruguay (1885-88), centro de reunión de la “élite” montevideana de esos tiempos, así como para diseñar varias residencias suntuosas de personajes importantes del momento.

Este período de gran riqueza artística

Cuando comenzó a planificar la construcción de la Estación Central, Andreoni ya era reconocido por su faceta como profesor y por ser el creador de un nuevo concepto sobre construcción de edificios en la capital del Uruguay.





tiene su ícono de modernidad en la Estación Central (1893-97), la cual concibe como puerta de entrada a Montevideo, integrando una arquitectura “eclectica”, de gran valor estético, hacia la ciudad, con una arquitectura “utilitaria”, de gran valor tecnológico-constructivo, hacia los andenes. Otra de las obras emblemáticas es el “Canal Andreoni”, vía fluvial que atraviesa el Balneario La Coronilla, en el departamento de Rocha.

En el año 1895, según proyecto y dirección del ingeniero Luigi Andreoni, comenzó la construcción que se desarrolló en diferentes etapas, hasta concretarse en el año 1910. La obra fue enorme y tardó varios años en con-

cretarse, debido a las dificultades que marcaba el entorno de bañados de la zona, muy diferente a lo que podemos apreciar hoy.

El “Canal Andreoni”, de más de tres kilómetros de largo, permite la salida a las aguas del Océano Atlántico, en un costado del actual Balneario “La Coronilla”.

Así, inicia un camino cargado de distinciones y proyectos de lo más variados que con el correr del tiempo se han convertido en verdaderos hitos del paisaje urbano. Algunos de éstos forman parte de nuestro patrimonio arquitectónico, el cual debemos seguir reconociendo y poniendo en valor.

