

ARQUITECTURA

LA ESTACION DEL FERROCARRIL: UN MONUMENTO ARQUITECTONICO

César Moreno Gómez, Arq.
Profesor Universidad Nacional

*El arquitecto César Moreno Gómez en su libro **Retrospectiva de Manizales, valores arquitectónicos** (Manizales, Universidad Nacional, s.f.) dedica una documentada nota al edificio de la antigua estación del ferrocarril, actual sede principal de la Universidad Autónoma. De allí reproducimos los siguientes apartes, como complemento explicativo a las ilustraciones de esta revista inspiradas en su ornamentación arquitectónica.*

«... un edificio cuyo eje de acceso se da perpendicular a la línea férrea y con funcionamiento exclusivamente longitudinal, paralelo a la misma línea. Comenzada la construcción en el año de 1926, con un presupuesto calculado por "Ullen & Co" de \$227.000, es terminado dos años después, a finales de 1928.

La concepción general del proyecto es vertida en una construcción que muestra una planta rectangular de 91

metros de longitud por 10 metros de ancho. Desarrollado en dos pisos con un elemento central que a manera de torre octogonal remata en una cúpula. Presenta un eje de simetría que se observa no solo de frente, sino a partir de la perspectiva de la llegada a la estación, al dominarse en forma completa sus 20 metros de altura.

En el primer piso se localizan las áreas que tienen una relación más directa con el funcionamiento propio de la es-

tación; en su punto central, bajo la torre, una taquilla cupular en madera con elementos de cobre, la cafetería para pasajeros en su costado sur y las alas extremas para servicio de equipajes y bodegas. El perímetro mediante un gran voladizo, sirve como zona de espera para los pasajeros.

El segundo piso (...) rematan los extremos, a este nivel, dos terrazas que por ser la una más corta que la otra, rompe en algo la gran simetría del conjunto.

La torre es empleada como lugar de funcionamiento del reloj de cuatro esferas o lunas que posee, sobre la cúpula interior que cubre el espacio de la taquilla.

La sencilla conformación estilística que presentan la casi totalidad de las estaciones de ferrocarril a lo largo del país, reconocible en cualquier lugar, da un vuelco total en la "Estación Manizales". Aquí se presenta un concepto clásico dentro de los estilos arquitectónicos, clasificable dentro del Neoclasicismo característico del período Republicano que estuvo en boga a finales del Siglo XIX y comienzos del presente. Simultáneamente con lo anterior, debe destacarse tanto el sistema como los materiales constructivos, que hoy día, a pesar de poseer técnicas modernas, sofisticadas e industrializadas, son difíciles de imitar.

La totalidad de las fachadas que conforman la caja dentro de la cual se desenvuelve el funcionamiento del edificio, se ejecuta totalmente en concreto armado y vaciado con mezcla de triturado, extraño para la zona, dado que en ella se adquiere fácilmente gravilla de río. Posiblemente se utiliza el desecho de la construcción de la carretera al Magdalena, que por esa época se está efectuando y en la que se rompe la gran masa rocosa del sector del páramo, hacia el Tolima. El enorme muro de concreto se prolonga en forma continua, hasta la altura de las cubiertas del segundo piso y por el centro, hasta la cúpula, remate de la torre. Los vanos destinados a puertas y ventanas son formaléteados dentro de él. Todo este cajón, se encuentra soportado, a manera de cimentación flotante, por una

placa de concreto de 0.70 mts de espesor.

Aquí debe ser mencionada la construcción de la mampostería interior, la que, sobre una armadura de madera se coloca una lámina metálica agujereada con enconchamientos similares a los utilizados en las descezadoras de café, y que sirven para sostener el revoque de la superficie del muro.

Los accesos laterales, que conforman la entrada principal, se enmarcan con arcos de medio punto en voladizo, ornamentados lateralmente con ventanas rematadas en ojos de buey, en su parte superior y decorados con frisos en cemento como los del resto del edificio. Bajo este arco, sobre la puerta, se localizan sendas ventanas, con barandillas decoradas mediante la combinación de elementos curvos y que si se detallan, pueden apreciarse que conforman un monograma continuado de las letras "F" y "C", iniciales del Ferrocarril de Caldas.

Las cubiertas del segundo piso, en tres aguas, con ventilación superior, se realizan con cerchas de madera, aparentemente importadas, dada la contramarca y numeración específica de cada una: "Ullen & Co." y que se conservan aún hoy día. Esta estructura soporta una cama o plancha de madera sobre la cual se coloca la cubierta en sí, de lámina de cobre, con grafado especial que permite colocarlas a manera de taja, mediante listones de pino.

partidos, que a su vez enmarcan la rotonda de la taquilla. Esta base se angosta, señalando entonces la conformación octogonal de la torre. La mitad de sus caras se utilizan como elementos decorativos, que por medio de volutas derechas e invertidas, enmarcan pequeños pináculos embebidos en los muros y ejecutados también en cemento. Las otras caras, poseen ventanas con tímpanos triangulares renacentistas, agarrados a la fachada. Es de hacer notar que para colocar las esferas de los relojes, se hace necesario, a nuestro parecer, aumentar la altura de lo ya fundido en concreto, para lo cual se procede a construir este tramo en bloque de cemento fabricado en la obra.

La cúpula, extremo superior de la torre, se construye también en concreto armado y forrada en el mismo cobre de la cubierta general y pintadas con pintura bituminosa similar a la utilizada en acabados náuticos. Esa cúpula arranca por entre los arcos que cubren los relojes y que terminan en llamas de antorcha, modeladas en cemento y recubiertas del mismo cobre. El punto más alto de este elemento es una linterna es-



A la altura de las cubiertas y como base inferior de la torre, se localizan frontones de arco,

LA ESTACION DEL FERROCARRIL: UN MONUMENTO ARQUITECTONICO

Viene de la pág. 120

férica, en cristal, a manera de globo terráqueo, de aproximadamente 2.50 mts. de diámetro y con una inclinación similar a la de la tierra con respecto al plano orbital.

Observando en su conjunto la estación del ferrocarril, presenta dos conformaciones volumétricas; una, la de los pisos básicos y otra la de la torre en su conjunto particular. Esto, de por sí, da la impresión ante el ojo desprevenido, que se hubiera construido el elemento bajo inicialmente y con posterioridad se hubiera agregado la torre y sus elementos. Esto, indicado además por la soberbia decoración de influencia francesa de la última, comparada con la sobriedad de la decoración general del resto del edificio.

Transcurre el tiempo. El ferrocarril de Caldas completa 32 años y el Gobierno Nacional decide en 1959 suspender su funcionamiento. Se le da diversos usos hasta cuando es donada para el funcionamiento de la Universidad Autónoma de Manizales, entidad que se propone recuperar la estación y efectúa entonces su remodelación y restauración, con gran celo por la conservación de un monumento arquitectónico de la ciudad, que es muestra vida de lo que puede una época presentar al futuro, sin ambages y con fuerza propia que señala lo que hizo una raza tenaz y trabajadora.»