



UNIVERSIDAD DE CHILE
ESCUELA DE ARQUITECTURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

SubCentroMostazal

Alumno: Augusto Martínez Paredes
Prof. Guía: Mario Terán Pardo
Memoria de título 2010



UNIVERSIDAD DE CHILE
ESCUELA DE ARQUITECTURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

SubCentroMostazal

Alumno: Augusto Martínez Paredes
Prof. Guía: Mario Terán Pardo
Ayudante: Sebastián Lambiasi P.
Memoria de título 2010



Vista Estero Troncó, Centro de Mostazal/ imagen:propia

CONTENIDO

Prólogo

1.MOTIVACIONES PERSONALES	9	5. EMPLAZAMIENTO	33
2.MARCO TEORICO	13	5.1 Emplazamiento Intervención	35
2.1 Conectividad Movilidad	14	5.2 Vialidad/ Accesos	36
2.2 Espacio Público	15	5.3 Plan Regulador	37
2.3 Sub Centro	16	5.4 Resumen Comunal en Superficies	39
2.4 Ferrocarril	17	5.5 Terreno	40
2.5 Estación San Francisco	18	5.6 Estado actual Estación	41
2.6 Referentes	19	5.7 Estado actual Terreno	42
3.ANTECEDENTES	23	6 PROYECTO	45
3.1 Contexto Regional	24	6.1 Propuesta	46
3.2 División Política Administrativa	25	6.2 Objetivos	47
3.3 Mostazal	26	6.3 Usuarios	48
4.PROBLEMÁTICA	27	6.4 Flujo Pasajeros	49
4.1 Conectividad	29	6.5 Programa	52
4.2 Escala Comunal/Intercomunal	30	6.6 Partido General	54
4.3 Condición Centralista de San Francisco	31	6.7. Gestión	55
		6.8 Aportes	54
		7.BIBLIOGRAFIA	57

prólogo

El desarrollo industrial, económico y social conduce también al progreso de la infraestructura vial y ferroviaria para conectar las distintas ciudades del país. Pero el progreso también ha afectado de manera negativa a algunas comunas que se ven fragmentadas por estas rutas, y por consecuencia dificultan la comunicación entre sus partes.

San Francisco de Mostazal es un ejemplo claro de cómo las vías que conectan al país dividen el territorio comunal y lo fragmentan, generando verdaderas fronteras, entre ambos lados de la carretera, no sólo eso, sino que también las vías férreas causan el mismo efecto, limitando el desarrollo de esta ciudad a una franja angosta en dirección Norte-Sur.

El Sub Centro Mostazal busca resolver la conectividad interna de Mostazal, relacionando de manera efectiva el paso de Tren a transporte colectivo (entiéndase colectivos y microbuses) y hacia las localidades alejadas de la comuna. A la vez que ofrece espacio público con programa y equipamiento asociado. Generando instancias de práctica ciudadana.

Se pretende con el proyecto ser un aporte en :

Conectar la comuna

Generación de Espacios Públicos

Recuperación de terreno en abandono

Brindar un acceso renovado a Mostazal.

1. MOTIVACIONES PERSONALES

El Proceso de título ha sido desarrollado como consecuencia natural del proceso de finalización de la carrera y directamente relacionado con lo que fue la práctica profesional desarrollada en la Comuna de Mostazal. Desde Agosto del año 2009 (tiempo en que comenzó la práctica profesional) hasta la fecha me encuentro trabajando en dicho Municipio, donde debido al cariño adquirido por el lugar decidí realizar el proyecto de titulación en este sitio. Así también reafirmo el compromiso legado por la Universidad de Chile, en cuanto a su rol social, político e histórico en la solución de los problemas del país, y por consecuencia con el lugar donde me he desarrollado profesionalmente.

El trabajo en Mostazal comienza con motivo de la práctica profesional efectuada durante el segundo semestre del año 2009, cuando por contacto de Manuel Covarrubias, arquitecto de la Universidad de Chile, fuimos junto Andrés Covarrubias (también estudiante de Arquitectura FAU) a desarrollar la práctica profesional a la Unidad de Proyectos de la Municipalidad.

La comuna de Mostazal es una comuna de escasos recursos, que en el año 2008 recibe las instalaciones del casino Monticello, con lo que su presupuesto municipal aumenta en el doble. Por ley, estos nuevos recursos tienen que ser invertidos en proyectos de desarrollo e infraestructura comunitaria, y es en este nuevo escenario donde aparecemos como apoyo de la Unidad de Proyectos, con encargos exclusivos de diseño, especificaciones y cubicaciones de proyectos de infraestructura, tales como sedes sociales, áreas verdes, plazas, multi-



Sede Social Villa El Conquistador/ proyectada durante la practica profesional/ imagen:propia



Area Verde Villa Padelpa/ proyectada durante la practica profesional/ imagen:propia

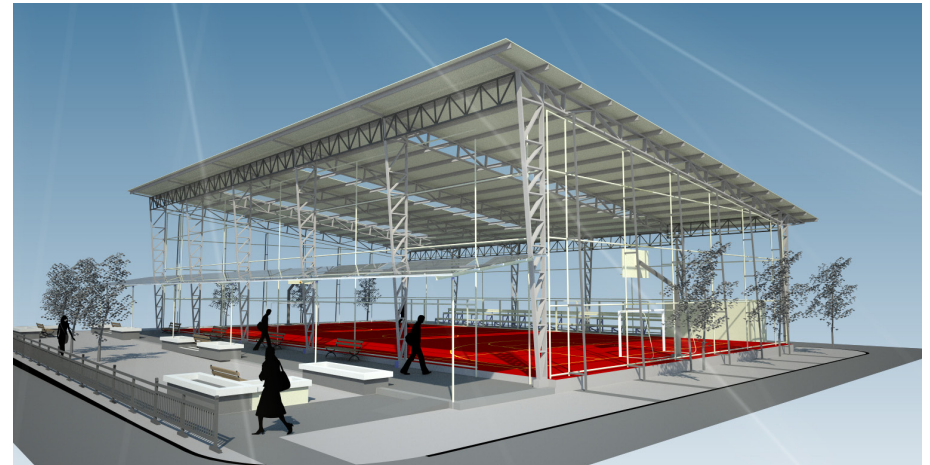
canchas, camarines, equipamiento cultural, entre otros.

El trabajo comenzó en agosto y terminó en noviembre, pero se concretó la posibilidad de seguir aportando en el municipio. Es así como comienza un proceso de aprendizaje y comprensión del medio donde estábamos insertos, a través de las conversaciones con la comunidad, con las autoridades y con los funcionarios más antiguos del municipio, que nos fueron dando distintas perspectivas del funcionamiento, necesidades y realidad actual de la comuna.

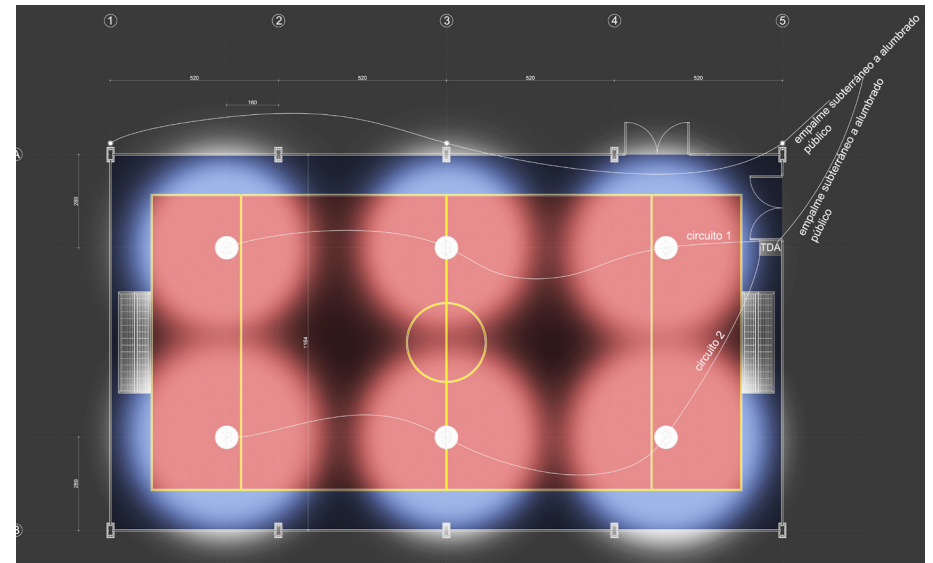
Es en este proceso en que, buscando continuidad con el trabajo realizado en la Práctica Profesional y fuertemente atraído por el servicio público en una comuna de escasos recursos, opté por realizar mi último ejercicio académico relacionado con Mostazal.

Me vi en la tarea de buscar un proyecto como motivo de titulación que tuviese incidencia en la vida ordinaria de la ciudad. Por ende, enfoqué esfuerzos en detectar problemáticas cuyas soluciones tuviesen directo impacto en el habitante de Mostazal. Detecté entonces, que existe en San Francisco una carencia de espacios públicos, equipamiento, y accesos apropiados desde el Norte y Sur del país hacia este lugar que dieran realce hacia la comuna.

Proponer entonces, como desafío personal, desde la educación recibida en la Universidad de Chile soluciones conformes a la responsabilidad social que como estudiantes y profesionales de nuestra casa de estudio tenemos.



Multicancha Villa Portal de Asis / proyectada durante la practica profesional/ imagen:propia



Multicancha Villa Padres Josefinos / proyectada durante la practica profesional/ imagen:propia

2.1 CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD

El desarrollo de las ciudades ha demostrado que la relación que establecen las conexiones urbanas va mucho más allá de lo espacial, sino que tiene directa incidencia en el progreso social y económico de una ciudad/poblado/localidad y no puede entenderse sin considerar los ámbitos antes mencionados.

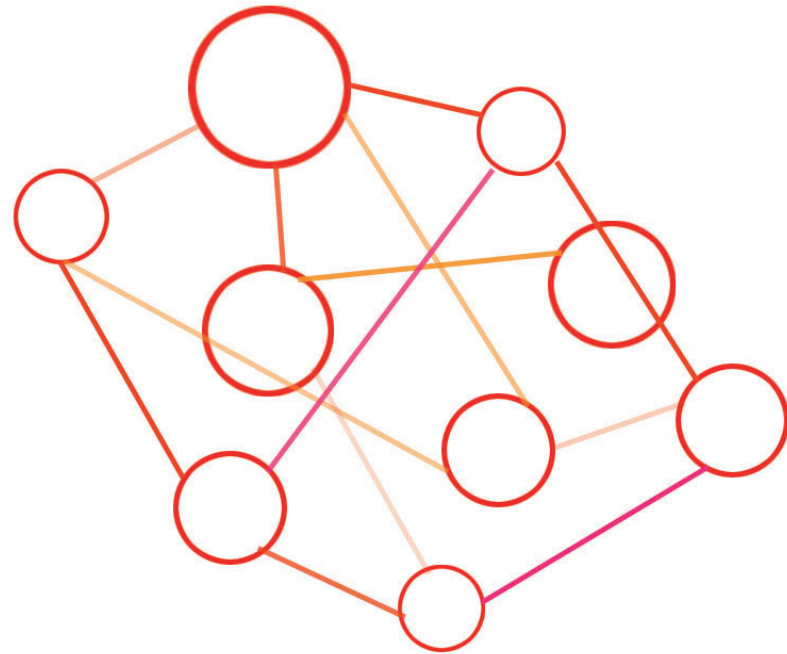
La movilidad se refiere al desplazamiento interno que ocurre dentro de las ciudades para unir destinos, utilizando distintos medios de transporte, no solo buses y trenes, sino que también colectivos, taxis, etc. que tienen vital trascendencia en fomentar el uso del espacio público, debido a la condición peatonal de sus usuarios.

Conectividad eficiente es aquella que permite la mayor diversidad de destinos en el menor tiempo posible, generando mayor prosperidad económica y social, beneficiando la calidad de vida de los usuarios.

Movilidad interna y conectividad en este sentido van ligados en cuanto hacen más amigables las ciudades, mejoran espacios públicos, generan dinamismo, y da dignidad a los usuarios mejorando su calidad de vida.

Es un requisito para la integración social de los barrios apartados dentro de una comuna/distrito/region, estar conectados a un sistema eficiente de transporte que permita accesibilidad eficiente, y que claramente inciden en el nivel de desarrollo tanto social como económico que ellos pueden alcanzar.

$$\begin{aligned} &+Conectividad+Movilidad \\ &= \\ &+desarrollo social+desarrollo económico+mejores espacios públicos \end{aligned}$$



2.2 ESPACIO PUBLICO

Se debe entender como espacio público todo lugar que por naturaleza es heterogéneo, que promueve la comunicación entre gente diferente. Promueve además la independencia entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública. Esta separación consecuentemente conserva este espacio libre de construcciones, a excepción de equipamiento de uso colectivo y servicios públicos, y lo reserva para usos sociales distintivos de la vida urbana, tales como actos masivos, eventos culturales, expresiones religiosas, artísticas, musicales, usos comerciales, esparcimiento, transporte, etc.

Bajo este prisma, la riqueza del acto comunitario, la actividad social está vinculada al apropiamiento que la ciudadanía hace del espacio público. Así el sitio se hace parte del imaginario colectivo de la sociedad y nos enseña a vivir en comunidad como una práctica cultural urbana. Nos permite fortalecer, preservar y construir capital social en beneficio de la comunidad. Pensando siempre con una visión integral que fomente el ejercicio de la ciudadanía.

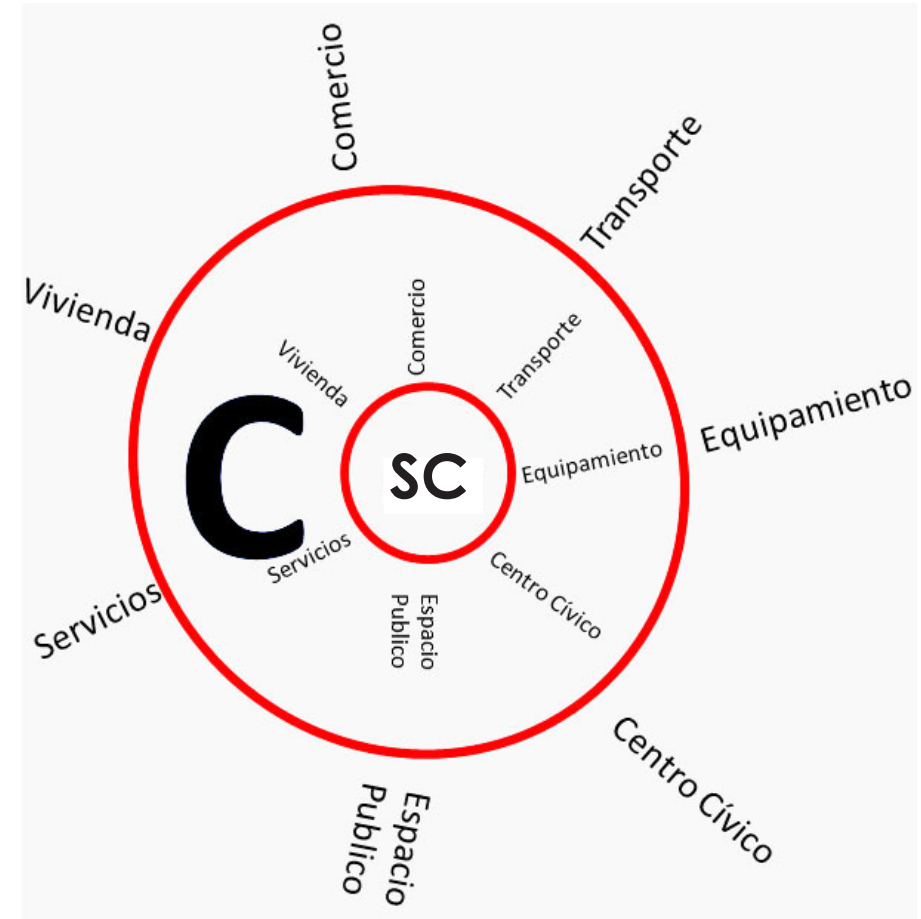


Actividad Cultural en Plaza de Armas de Santiago/ imagen: flickr.com

2.3 SUB CENTRO

A medida que las ciudades crecen en dimensiones, también crece el dinamismo interno, la variedad programática y de usos que allí ocurren. Por consecuencia, los espacios públicos quedan insertos en una trama compleja que relaciona los distintos espacios de la ciudad. Debiendo obligatoriamente adaptarse y responder a los nuevos requerimientos generados.

Aparecen entonces una multitud de usos, actividades y variedad de personas que crean comunidad. La solución, o evolución natural de los espacios públicos es reconocerse como Sub Centros dentro de una superficie determinada de la ciudad y convertirse en núcleos de actividades. Cuya función es relacionar las funciones en torno a áreas comunes que puedan servir tanto para la estadia como para el paso temporal. Es un lugar que ofrece servicios, accesosibilidad, sociabilidad y da oportunidad para los usuarios de ejercer ciudadanía y reconocerse como comunidad.



2.4.FERROCARRIL/ REFERENCIA HISTORICA

Cuarenta y nueve años después de la invención del tren en Inglaterra llega la primera locomotora a Chile, específicamente al norte del país, cubriendo la ruta Caldera-Copiapó. (tramo de 60 km)

El auge del tren en la zona norte se explica por el auge de la explotación minera que tuvo su peak a raíz de la explotación del salitre, por ello, el fomento de este medio fue en un principio netamente comercial utilizado como transporte de minerales.

La acción transformadora del ferrocarril sobre los pueblos nortinos por el trazado de las líneas ferreas y creación de nuevos poblados en función del tren se conoce como “ Colonización de la Locomotora”, siendo este medio de transporte desde hace más de un siglo agente de transformación urbana y medio de comunicación territorial.

La fortaleza del ferrocarril hizo posible que a pesar del decaimiento de la minería en el siglo XIX siguiese funcionando y pasara a ser administrado por el Estado, creándose en 1884 EFE. (Empresa de Ferrocarriles del Estado)

BENEFICIOS DEL FERROCARRIL HOY

- Alternativa de transporte que ayuda a descongestionar la carretera de vehículos.
- Baja tasa de accidentabilidad
- Medio limpio al utilizar electricidad como fuerza motriz.
- Bajo impacto medioambiental.
- Tiempos de viaje fijos



Estación Limache, 1858/ imagen: www.amigosdeltren.cl



Tren explotación salitrera Tal Tal, 1878/ imagen: www.amigosdeltren.cl

2.5 ESTACION SAN FRANCISCO

Construida en 1860 y declarada Monumento Nacional en 1981.

La importancia de esta estación radica en que era el principal centro de acopio y carga de toda la parte norte de la sexta región. Al recibir la carga proveniente de las zonas agrícolas, ganaderas y mineras de la provincia. En su máximo esplendor funcionaba con 6 vías, siendo gravitante para el desarrollo de Mostazal.

Luego de la crisis política y económica de los años 70' la producción de los campos se redujo importantemente y la estación perdió importancia al disminuir el volumen de carga que por allí circulaba. Desde esos tiempos que nunca ha podido reposicionarse y sólo funciona con 3 líneas, una de esas es sólo auxiliar.

Arquitectónicamente este edificio se presenta como un solo volumen rectangular de un piso, rodeado en sus cuatro costados por una corredor porticado de pilares octogonales de madera que descansan en bases talladas en piedra y cuya arquería ornamental, se distingue por la tracería decorativa inscrita en la enjuta de los arcos, constituye el elemento que lo destaca, lo identifica y le comunica elegancia y gracia. Lo enriquece un entablamiento y antetecho cóncavo que se asemeja a una moldura escocia. Los vanos del edificio abiertos simétricamente en rematados por un arco de medio punto, se destacan por su composición vertical y el predominio de las puertas sobre las ventanas que sólo se ubican en las dos fachadas cabeceras.¹



Estación San Francisco/ imagen: 1981, Monumentos Nacionales



Estación San Francisco/ imagen: elaboración propia en base a planimetría

¹ Extracto de Concejo de Monumentos Nacionales. Sección "nuestros monumentos"

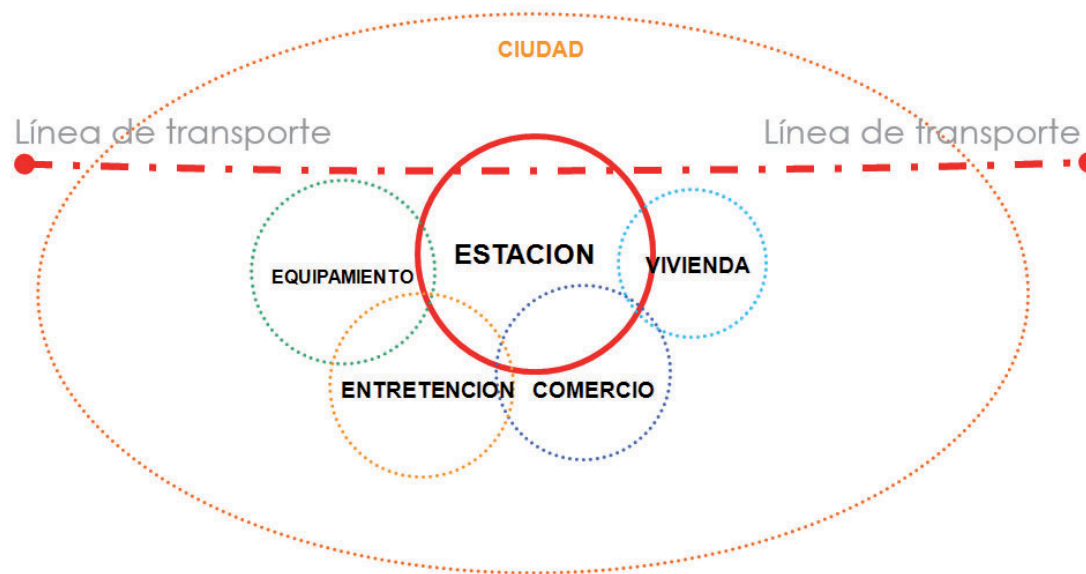
2.6 REFERENTES

Transit Villages

La idea de las Transit Villages es crear un centro urbano que maximice los beneficios del transporte público. Incorporando entretención, vivienda, comercio y espacios públicos (áreas verdes).

El objetivo es fundar una “aldea” alrededor de una estación transporte público, inserta dentro del territorio de una ciudad generalmente en abandono. Revitalizando todo el entorno con el nuevo programa añadido.

Asimismo se suma programa de vivienda en alta densidad con el fin de dar mayor vida a estos lugares a recuperar. La cantidad mayor de gente que habitará estos proyectos podrá disponer de más y mejores servicios al generar relaciones con el equipamiento del que disponen.



EL MONTE CALIFORNIA

En 2007 la ciudad del Monte decide crear una villa que siga la orientación del tránsito considerando la eventual cercanía con el centro urbano de El Monte. El área de trabajo incorpora un nodo mayor de buses tanto locales como de servicios regionales. Este nodo es una detención para muchos buses que viajan de Los Angeles hacia El Monte.

El Lugar tiene:

- 2 parques,
- Estación de Bomberos
- Bodegas de mantenimiento de buses
- Sitios privados.

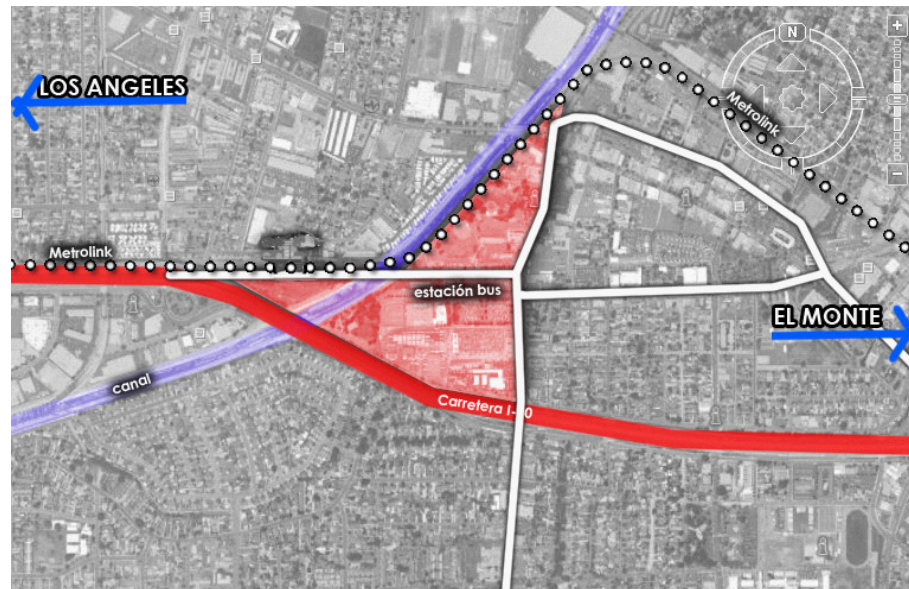


Imagen Satelital El Monte/ imagen:edición propia con base en Google Earth

Objetivos

- Mejoramiento de Parques
- Creación de un paseo a borde río
- Integrar usos comerciales, residenciales y de recreación.
- promover desarrollo de uso mixto
- promover desarrollo sustentable
- mejorar espacios abiertos y opciones de recreación.
- Revitalizar sitios eriazos y mal utilizados.

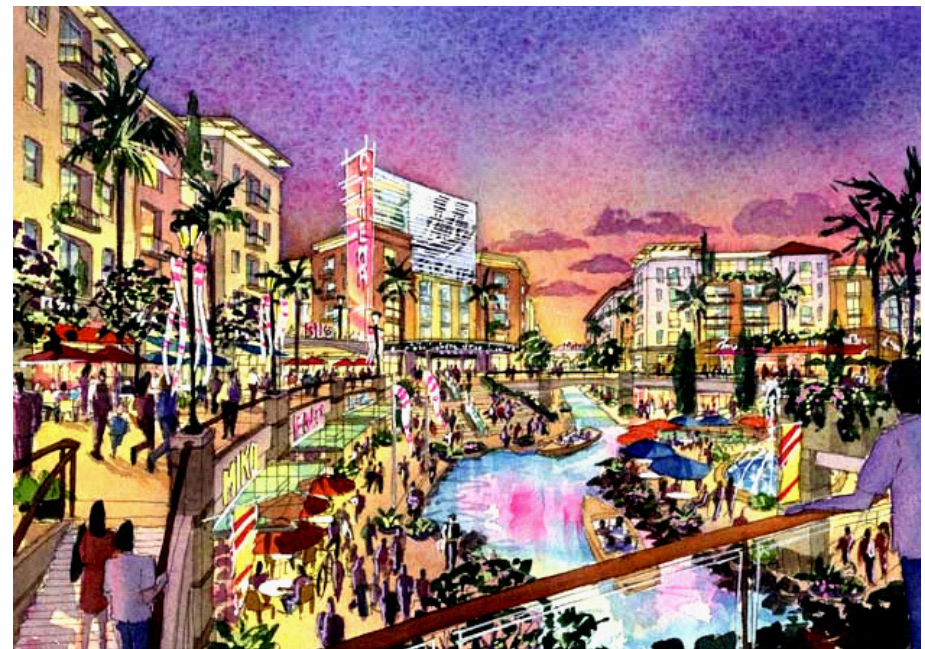


imagen objetivo

“queríamos crear un nuevo destino alrededor de la estación. El concepto es tener vivienda, y una plaza, todo a una distancia caminable de alguna estación de transporte público”. John Leung, Presidente del Grupo TITAN, quienes proyectaron la propuesta.

3. ANTECEDENTES

3.1 CONTEXTO REGIONAL

Con el objetivo de presentar la comuna de San Francisco de Mostazal es necesario primero mencionar el contexto global en que ésta está inscrita dentro de un prisma regional.

La sexta Region del Libertador Bernardo O'higgins tiene una superficie de 16.387 Km², similar a la superficie de la Region Metropolitana, que es de 15.403 Km².

Su capital Regional es la ciudad de Rancagua, y cuenta con una poblacion de 780.627 habitantes **1**.

Las principales actividades económicas de la región son las mineras, con extracción de cobre y sus derivados, junto con la aríola y la agroindustrial. Es de destacar que la Mina de El Teniente es la segunda más importante del país luego de Chuquicamata.

En temas agrícolas la región concentra el 28% del total nacional de plantaciones de árboles frutales. Este sector es una importante fuente laboral, dado el movimiento que genera en los puestos de trabajos para temporeros. Dada la gran cantidad de plantas frigoríficas, empaquetadoras, deshidratadoras y fábricas de concentrados, en su mayor parte destinados a la exportación.**2**

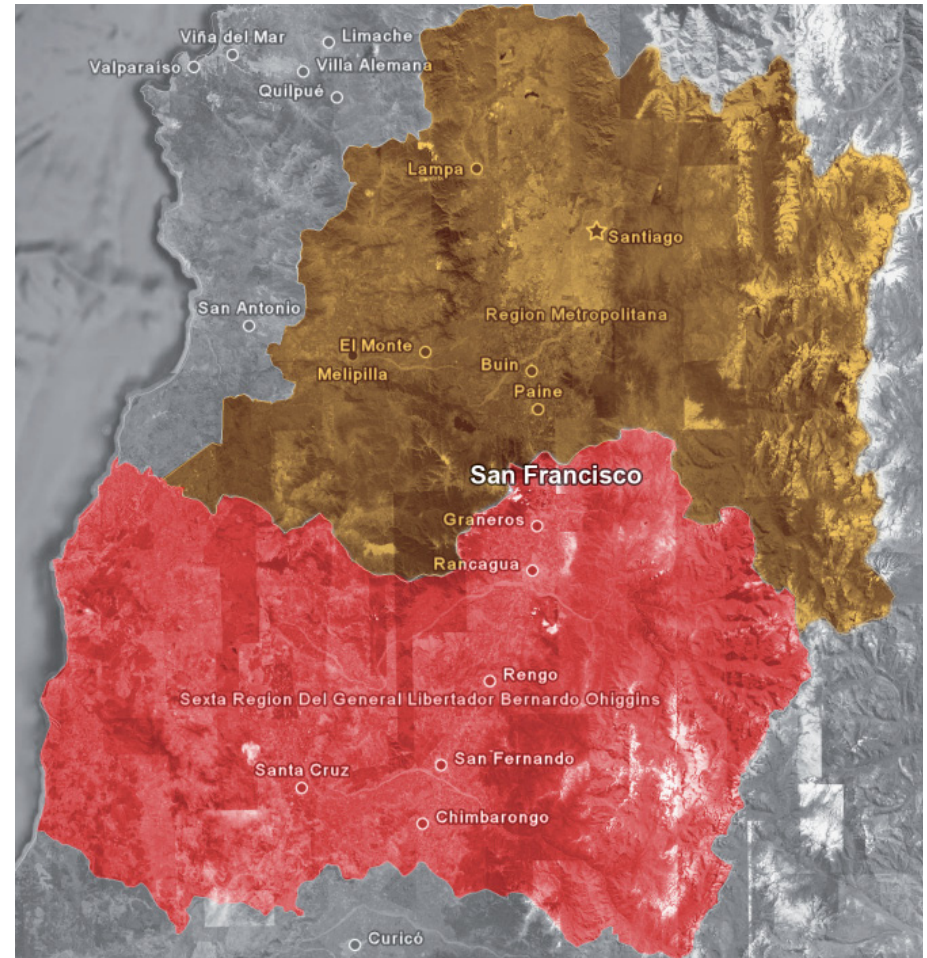


Imagen: elaboración propia con base en imagen de googleearth

1. fuente: www.educarchile.cl

2. fuente: www.mideplan.cl

3.2 DIVISION POLITICA ADMINISTRATIVA

La VI Región se divide en 3 **Provincias:**

- Cachapoal \.....Rancagua
- Colchagua \.....Sn. Fernando
- Cardenal Caro \.....Pichilemu

Comunas:

- Cachapoal \.....17 comunas, aquí se ubica Sn. Francisco de Mostazal.
- Colchagua \.....10 comunas.
- Cardenal Caro \.....6 comunas.

La comuna de Mostazal cuenta con una superfi cie de 524 km2, en comparación con Rancagua que tiene 260 km2

Así, Mostazal es una de las comunas que en superfi cie destaca dentro de la provincia de Cachapoal. Además tiene la particularidad de ser la puerta de entrada a la VI región desde la Región Metropolitana.

Mostazal tiene también una densidad baja comparada con Rancagua que cuenta con 216 mil habitantes, mientras que Mostazal sólo con 24 mil hab. es decir un poco más del 10% de la pobación de Rancagua, pero con casi el doble de superfi cie.

Siempre tomamos como referente Rancagua, dado que es la capital de la VI región.

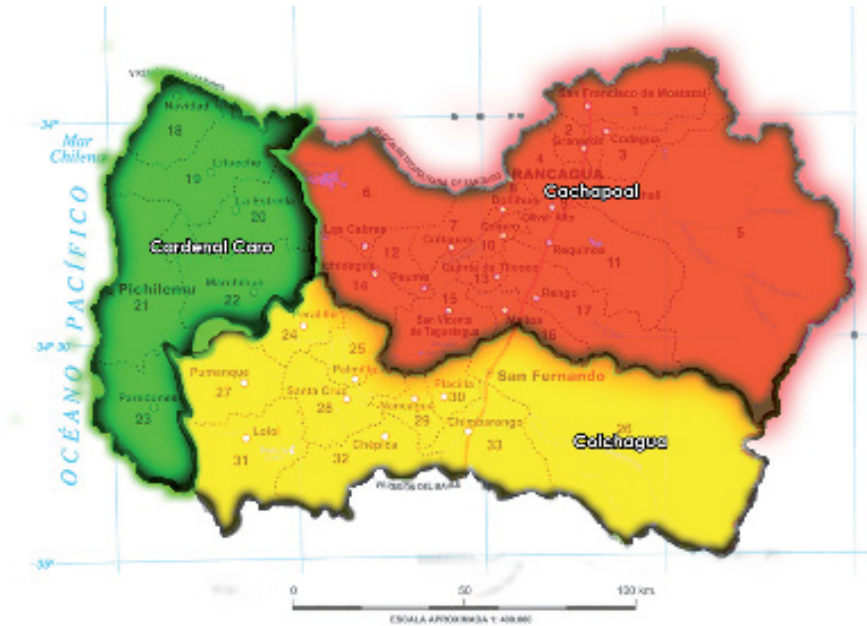


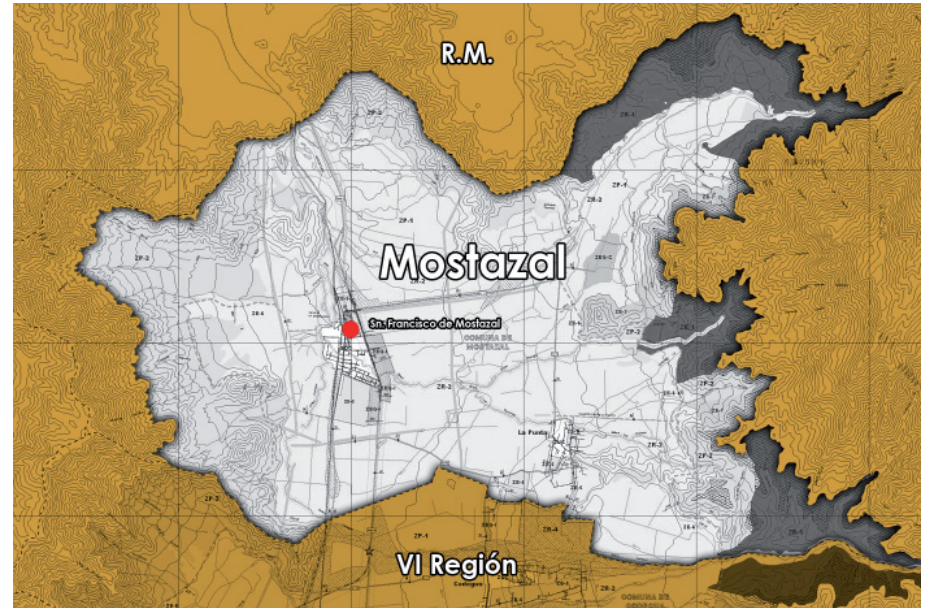
Imagen: www.vi.cl

3.3 SAN FRANCISCO DE MOSTAZAL

Mostazal es hoy una comuna con 24.529 habitantes (según censo 2002), fundada el año 1894. El nombre San Francisco lo recibe por que el ferrocarril siempre ha pasado próximo a la parroquia de San Francisco de Mostazal, entonces todos los viajeros relacionaban el templo de San Francisco con el pueblo de Mostazal.

Es hoy una de las comunas importantes de la Región por ser la más cercana a Santiago, siendo así puerta de entrada a la región de O'Higgins.

Destaca su condición rural por sobre la urbana, siendo característica la actividad agrícola por sobre la industrial y comercial. Es esta condición particular de la zona que se ve reflejada en su gente, manera de habitar, actividades, arquitectura, etc.



Comuna de Mostazal\ imagen: Edición propia con base en plan regulador intercomunal de Rancagua.



Iglesia de San Francisco\ imagen: www.iglesia.cl



Estación de ferrocarriles\ imagen: www.efe.cl



Imagen típica viñedos de la zona imagen: www.caminoreal.cl



El Bajo\ imagen: archivo propio

4. PROBLEMÁTICA

4.1 CONECTIVIDAD

Mostazal hoy cuenta con una serie de localidades entre las cuales destacan

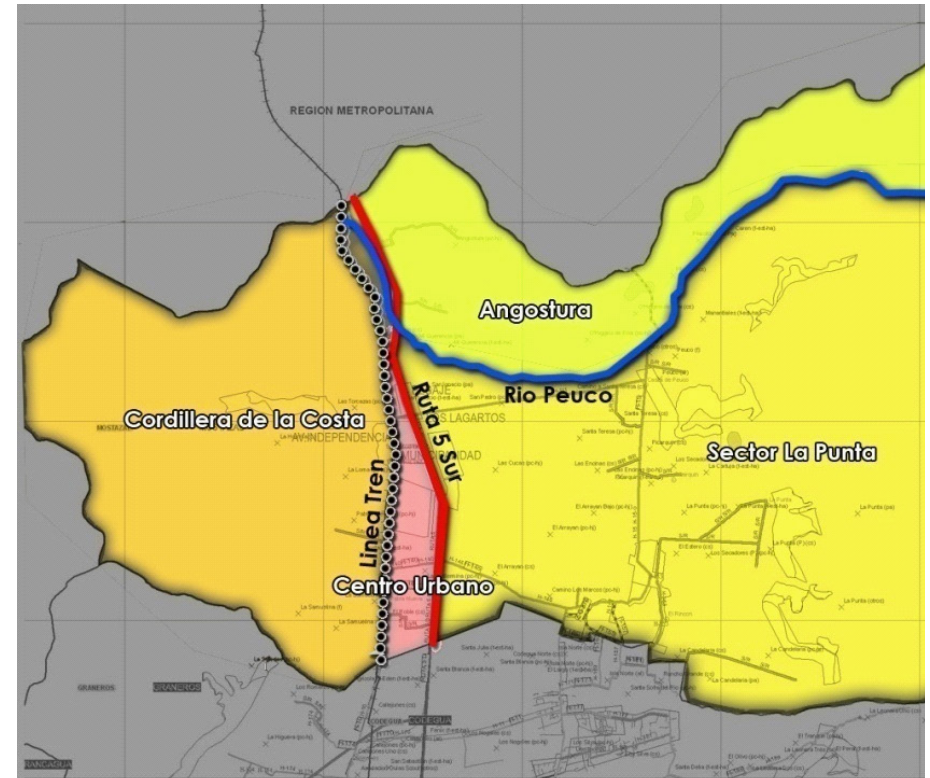
San Francisco (Centro Urbano)
Sector Cordillera (La Punta, Picarquín, el Rincón)
Angostura (Acceso a San Francisco)

Sin embargo, estos sectores hoy se ven desconectados entre sí, siendo el factor más importante la existencia de la Ruta 5 Sur, que divide la comuna en 2 zonas longitudinalmente:

- El sector urbano, conformado por la centro comunal, San Francisco.
- Mientras que del otro lado de la carretera el Sector Cordillera, que tiene características más rurales. Hay que mencionar que sólo existen 3 pasos sobre nivel sobre la carretera que unen ambos sectores.

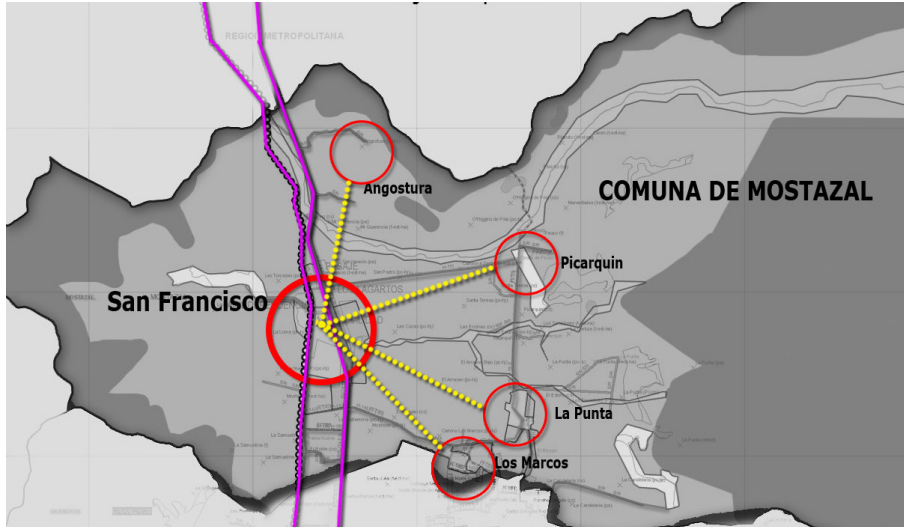
Otro factor importante de división territorial es el paso del río Peuco que separa mostazal en Norte y Sur. Y del estero Troncó que divide urbanamente el pueblo de San Francisco en Norte y Sur.

Teniendo estos factores de división urbana y territorial es que no existe una lectura continua entre las distintas localidades que conforman la comuna. Asimismo genera sentimiento de lejanía y distanciamiento entre las diferentes localidades con respecto de San Francisco (centro urbano). Sintiendo alejadas del desarrollo generado en la ciudad.



Zonificación comuna de Mostazal/ imagen: edición propia con base en Plan Regulador Intercomunal de Rancagua

4.2 ESCALA COMUNAL

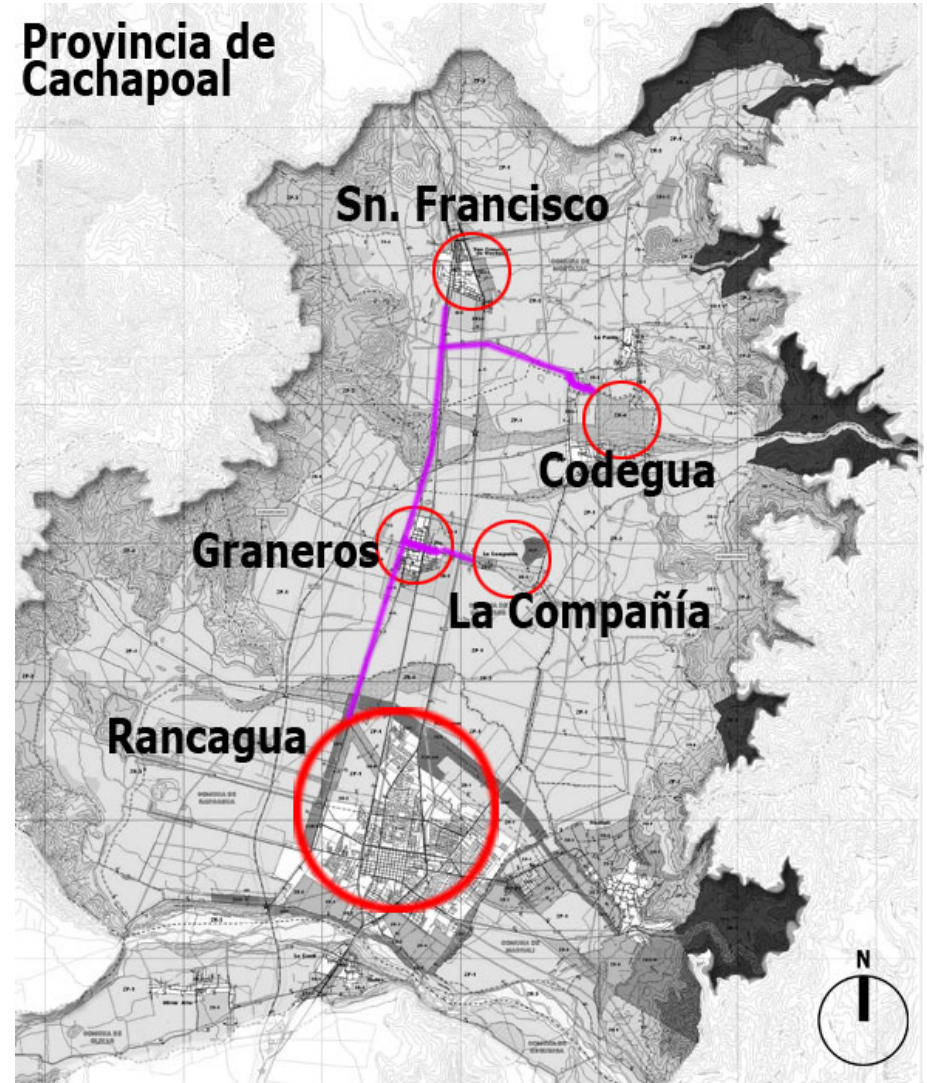


Mostazal/ imagen: edición propia con base en el P.R.I.

San Francisco es la capital comunal siendo el punto que unifica el resto de la comuna que está repartida en distintas localidades, dentro de las que destacan: Angostura, Picarquín, La Punta y Los Marcos.

Para acceder a estas localidades necesariamente se debe ingresar a San Francisco para tomar colectivos o micros que realizan circulación dentro de las distintas localidades,. De allí la importancia que tiene la ciudad como punto articulador de la comuna.

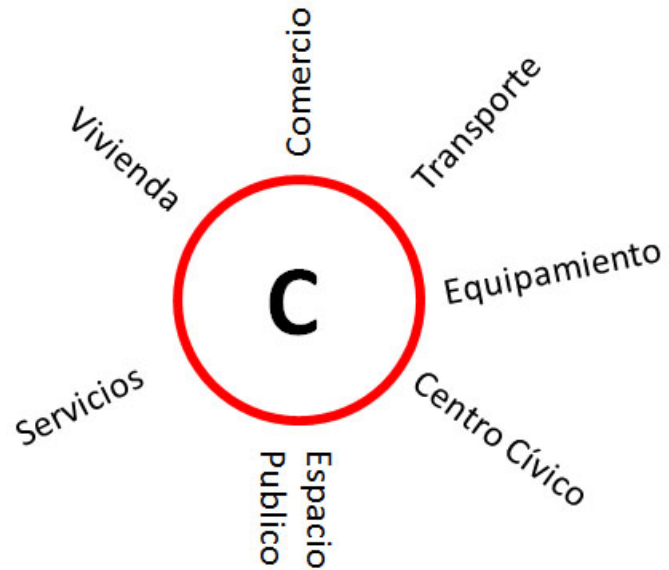
ESCALA INTERCOMUNAL



Provincia de Cachapoal/ imagen: edición propia con base en el P.R.I.

Por las rutas internas que nacen desde Mostazal también es posible conectar toda la provincia de Cachapoal, estando a no más de cuarenta y cinco minutos entre el punto más lejano de la provincia y San Francisco.

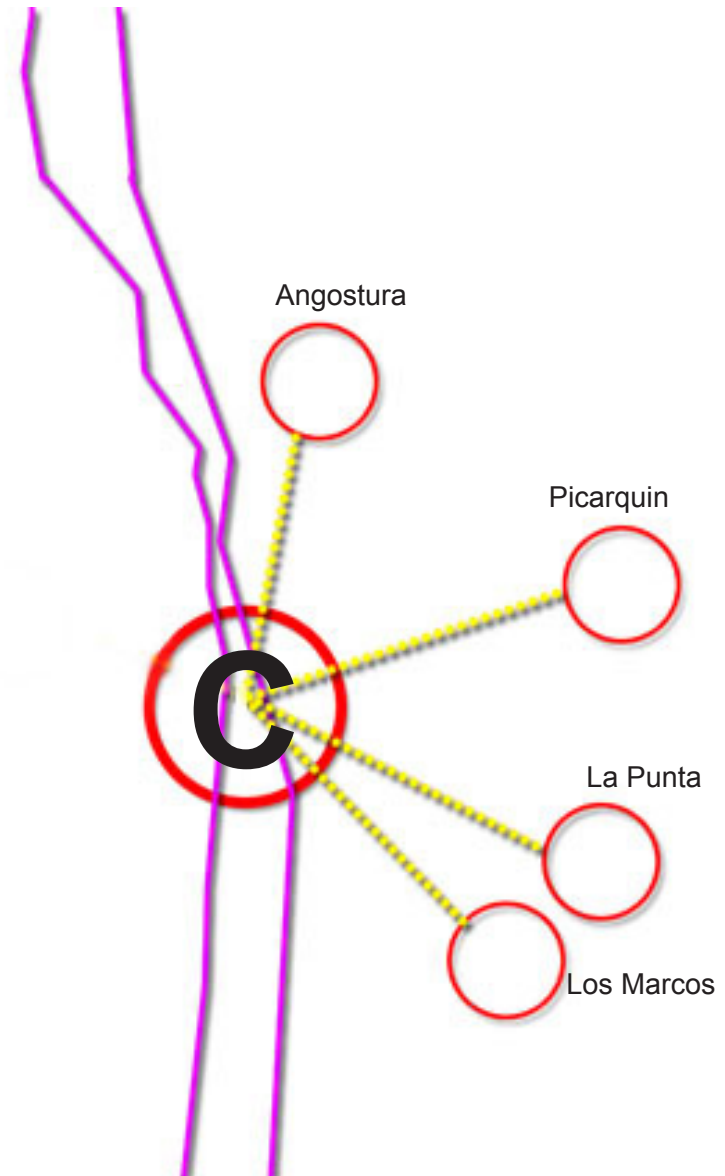
4.3 CONDICION CENTRALISTA DE SAN FRANCISCO



San Francisco hoy es un centro urbano distribuidor de las circulaciones a nivel comunal y contenedor de la mayoría de servicios y equipamiento de la comuna.

Radica su importancia en que se encuentra el centro administrativo (municipalidad) político y judicial de la comuna, junto con el comercio, rutas de transporte, educación, salud, etc.

Tal concentración de actividades hacen altamente dependiente de este centro al resto de las localidades de la comuna



5. EMPLAZAMIENTO

5.1 EMPLAZAMIENTO INTERVENCION

El lugar de intervención se encuentra donde hoy existe la estación de trenes San Francisco, en la intersección de la principal vía de acceso a San Francisco de Mostazal con la única avenida de la ciudad, calle Luco y Avenida Independencia respectivamente.

Avenida Independencia no sólo es importante por ser la única y gran vía de circulación de la ciudad, sino que funciona como una vía que ordena la ciudad longitudinalmente y permite conectar desde San Francisco el resto de las ciudades internamente: hacia Graneros y Rancagua, sin tener que tomar la carretera. Es desde aquí que nacen las rutas locales dentro de la VI Región.

El lugar por su condición de intersección resulta ser un articulador estratégico en cuanto al funcionamiento de las circulaciones de la ciudad. Recibiendo el flujo vehicular y peatonal interno de San Francisco por Independencia como también recibe el flujo vehicular proveniente desde la carretera por la Ruta 5 Sur. Sumado a lo anterior, también es el punto de acceso por la ruta del ferrocarril. Lo que naturalmente convierte ésta la zona más saturada de actividad móvil de la ciudad. Por ende, el lugar preciso donde intervenir.

Se puede afirmar entonces, que este lugar es de vital importancia tanto para la conectividad interna de la ciudad a nivel comunal como externa a nivel intercomunal.

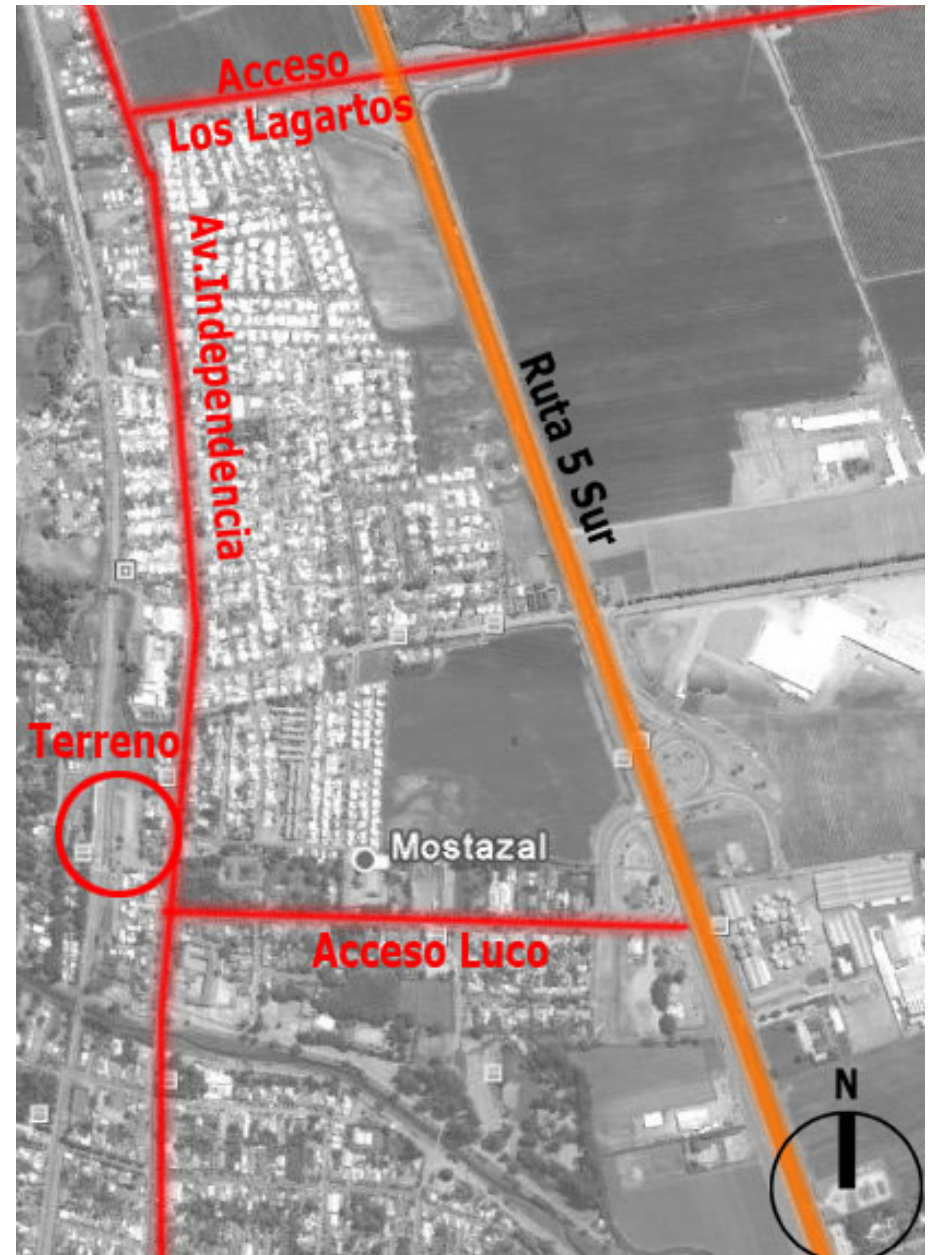
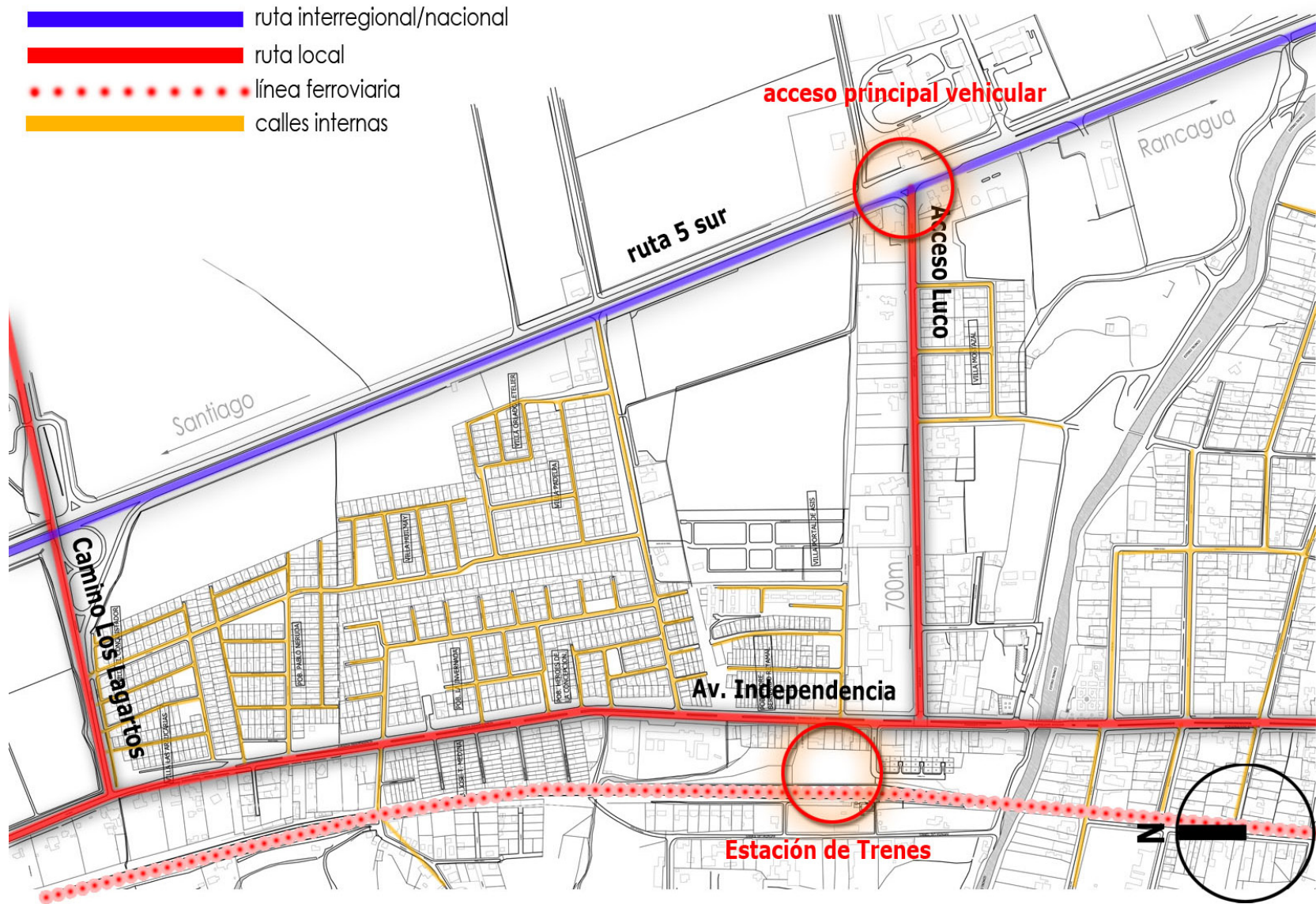
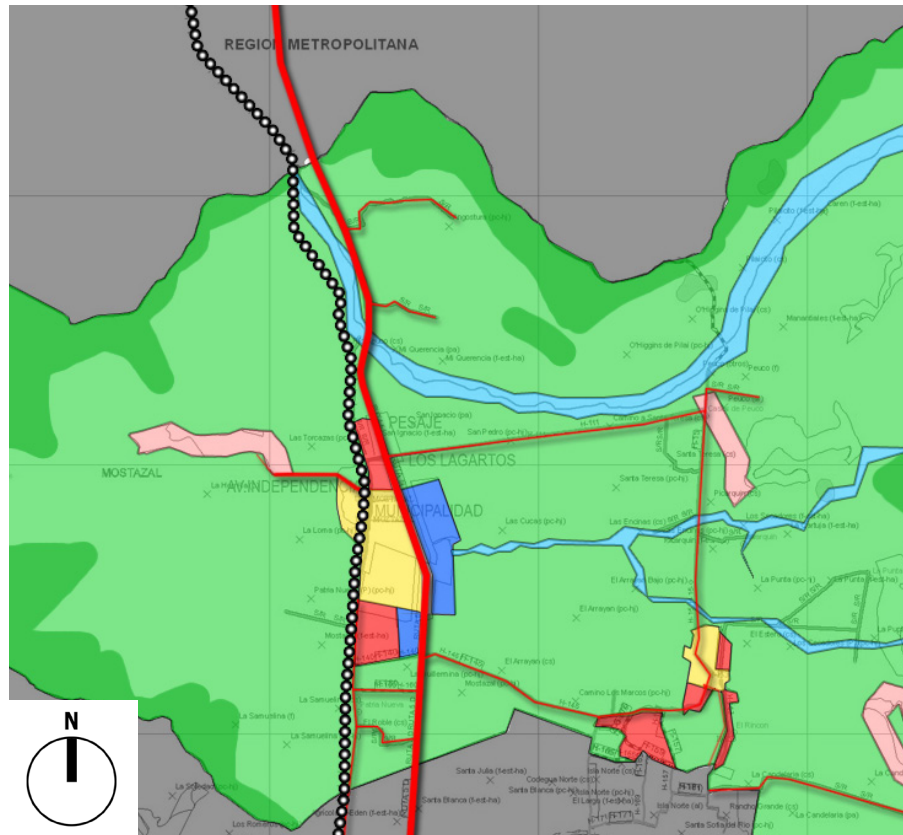


Imagen satelital San Francisco/ imagen: edición propia con base en el P.R.I.

5.2 VIALIDAD/ACCESOS



5.3 DEL PLAN REGULADOR



- Zona urbana Consolidada
- Zona extensión urbana
- Zona extensión urbana condicionada
- Zona equipamiento industrial
- Zona protección esteros
- Zona valor Silvio agropecuario
- Zona valor protección agrícola

El Plan Regulador Intercomunal de Rancagua, es el único instrumento de planificación vigente para la comuna de Mostazal. Regula y orienta el proceso de desarrollo territorial de las comunas de Rancagua, Graneros, Mostazal, Codegua, Machalí, Olivar y Requinoa.

Zona urbana Consolidada

Las condiciones de desarrollo urbano para esta Zona serán las que se establezcan en los respectivos Planes Reguladores Comunales, sin perjuicio de la actividades que allí se desarrollan, siempre prevalecerá el P.R.I. sobre las ordenanzas del plan Regulador Local. Dentro de Esta Zona se encuentra la Estación San Francisco como ZH (zona conservación histórica, vista anteriormente).

Zona extensión urbana

Residencial, equipamiento complementario a las actividades residenciales, áreas verdes y espacio público. Dens. 500 hab/há

Zona valor Silvio agropecuario

Silvoagropecuario: uso agrícola o forestal e instalaciones complementarias.

- Vivienda : la vivienda del propietario y las de sus trabajadores. Villorrios Campesinos,
- Agroindustrias, viñas y oficinas de carácter administrativas propias de la función.

-Instalaciones complementarias a la agricultura: silos, bodegas, hangares, packings, plantas de frío. Dens. 4 hab/há

Zona valor protección ecológica

Corresponde a terrenos rurales de gran valor ecológico para la calidad del medio ambiente del sistema Intercomunal, cuya destrucción implica una perdida irreparable

Zona urbana Consolidada



Zona Las Torres/ imagen: propia

Zona extensión urbana



Municipalidad/ imagen: propia

Zona valor Silvio agropecuario



Zona agrícola orilla carretera/ imagen: propia

Zona equipamiento industrial



Zona Industrial orilla carretera/ imagen: propia

5.4 RESUMEN COMUNAL EN SUPERFICIES (APROXIMADO)



5.5 TERRENO

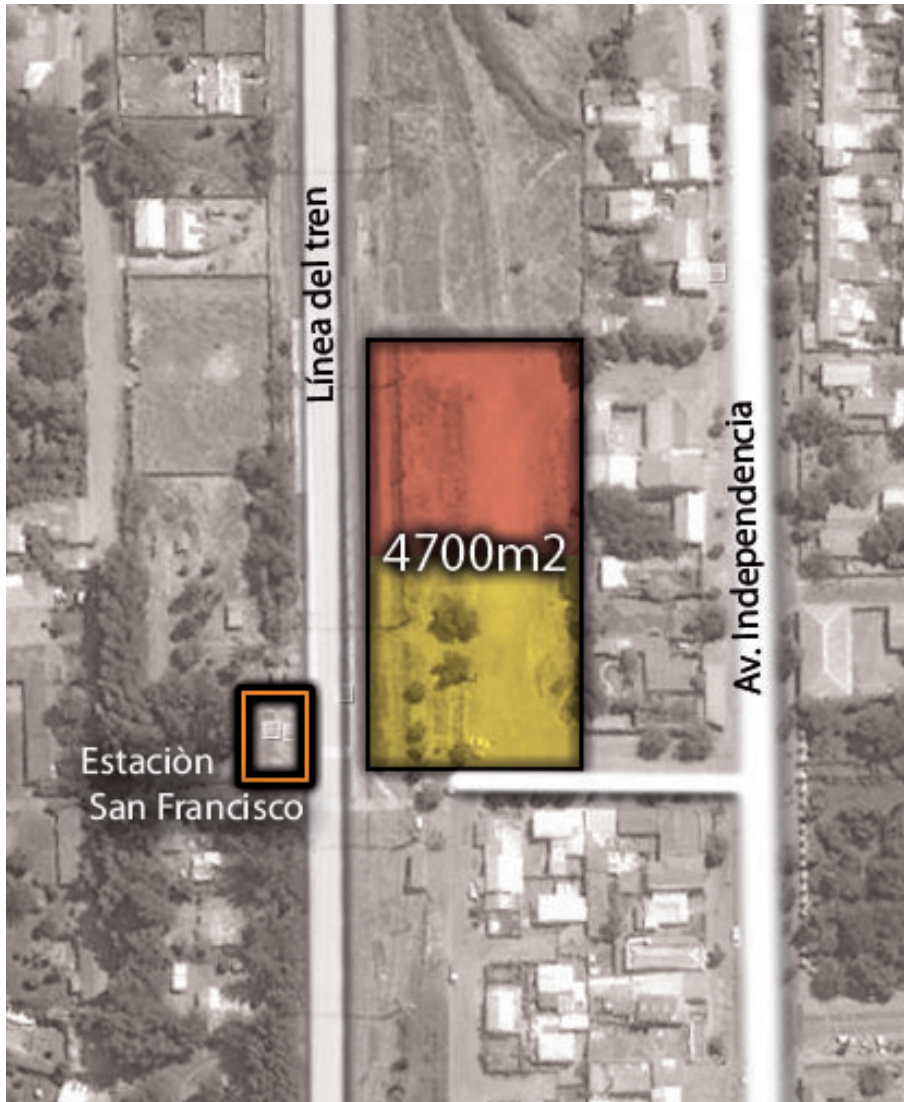


Imagen aerea intervenida/ imagen: elaboración propia

Ubicación

Sector Estación San Francisco
Comuna Mostazal
VI Región

Propietario

E.F.E (Empresa Ferrocarriles del Estado)
Entregado en Comodato a
-TMSA (Trenes Metropolitanos)
-Trenes de Carga

Superficie

4700m² repartido en partes iguales a TMSA y Trenes de Carga

Plan Regulador

Zona H-2 (Preferentemente Habitacional)

Usos Permitidos: Vivienda, Industria y Almacenamiento Inofensivo

Escala vecinal

Equipamiento de deportes, esparcimiento y turismo, A.verdes.

Escala comunal

Equipamiento de comercio minorista, salud, educación, seguridad, cultura, organización comunitaria, servicios públicos, profesionales y artesanales; esparcimiento y turismo.

El Terreno hoy se encuentra en franco abandono, sirviendo sólo como lugar de estacionamiento para colectivos que dejan pasajeros en la estación. No existe ningún tipo de mantención o uso de características públicas hacia este sitio que está en el centro de la ciudad y que es el acceso desde el tren hacia San Francisco.

Este terreno debido a su magnitud no se aprecia en su totalidad desde Av. Independencia, puesto que está tras una cuadra destinada al uso comercial de menor escala y residencial, por ende, para el habitante de la ciudad es un lugar de muy bajo perfil. Pero por sus características tanto espaciales como de localización podría incidir a gran escala en la vida urbana de la ciudad.

5.6 ESTADO ACTUAL ESTACION



Fachada poniente/ imagen propia



Fachada Sur/ imagen propia



Módulo blindado que sirve como boletería/ imagen propia

La estación fue construida en 1860, antes de la declaración de Mostazal como comuna que fue en 1894. Y es patrimonio nacional desde 1981.

Hoy el edificio de la Estación San Francisco se encuentra en estado inhabitable debido al colapso sufrido por el terremoto. No se puede hacer ningún tipo de intervención hasta que el Concejo de Monumentos Nacionales establezca los parámetros para su reconstrucción/ reparación/ demolición. Como es un edificio patrimonial no se puede hacer por mejorar si situación hasta que Monumentos Nacionales dé el veredicto final.

Operativamente, Trenes Metropolitanos ha habilitado un módulo blindado de boleterías para hacer funcionar la estación, siendo ésta sólo una solución transitoria de emergencia, sin un plazo definido para habilitar una solución más permanente.

5.6 ESTADO ACTUAL TERRENO



Vista desde acceso a Estación previo a paso por las vías / imagen propia



Vista desde las vías en la zona central del los andenes / imagen propia

El terreno hoy sirve es un sitio eriazo que es utilizado como estacionamiento de vehiculos particulares, locomoción colectiva y de carga. Es un terreno que no recibe mantención y se encuentra sin restricciones en sus accesos. Antiguamente servia como centro de acopio de vagones con carga de la producción de los campos, acopio de minerales para minerías, resguardo de ganadería, etc. A traves de este lugar pasan los pasajeros para abordar y descender del metrotren.

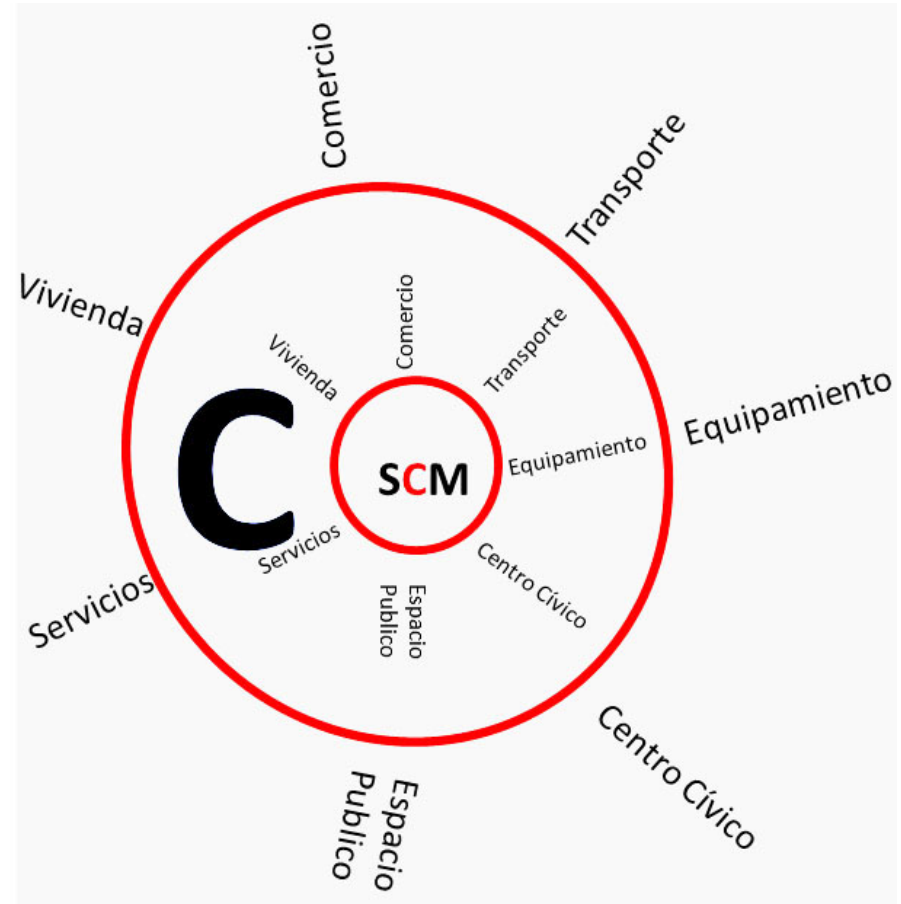
6.1 PROPUESTA

La propuesta es generar un **Sub Centro** donde se agrupen **servicios, comercio, espacio público y equipamiento** en directo contacto con la estación de trenes y con la ciudad. Además de servir como **estación intermodal** entre ferrocarril y buses, taxis, colectivos, etc.

Funcionando así como un proyecto de **articulación urbana** entre las actividades propias de Mostazal en relación a las de función de Intermodalidad con la estación de Tren y la toma de locomoción colectiva.

Promover instancias de encuentro entre los habitantes de Mostazal al generar una plaza atrio aterrizada hacia ferrocarriles. A la vez que se aumenta la densidad de población próxima a la intervención, provocando un aumento en el flujo de usuarios que usarán el proyecto.

Se forma entonces una zona dinámica en el centro de la ciudad que va en directo beneficio de sus habitantes y de las personas que sólo pasan.



6.2 OBJETIVOS



6.3 USUARIOS

El subcentro al ser un proyecto de escala ciudadana que sirve tanto al pasajero de metrotren como al ciudadano tiene gran variedad de usuarios. Estos deben clasificarse según su naturaleza:

- Usuario Permanente.
- Usuario Temporal.

Usuario Permanente

Corresponde al ciudadano común de Mostazal que hace uso de los espacios públicos y el equipamiento urbano de la ciudad. Es la persona propia del pueblo que desarrolla sus actividades en este sitio.

Aquí se identifican:

- Colegiales
- Vecinos
- Adultos Mayores
- Niños
- Trabajadores
- Mostazalinos todos.

Usuario Temporal

Corresponde a la persona que hace uso a diario del metrotren , por lo tanto, el uso que hará del proyecto se reduce al tiempo de frecuencia de trenes (30 min entre tren y tren).

Aquí se identifican:

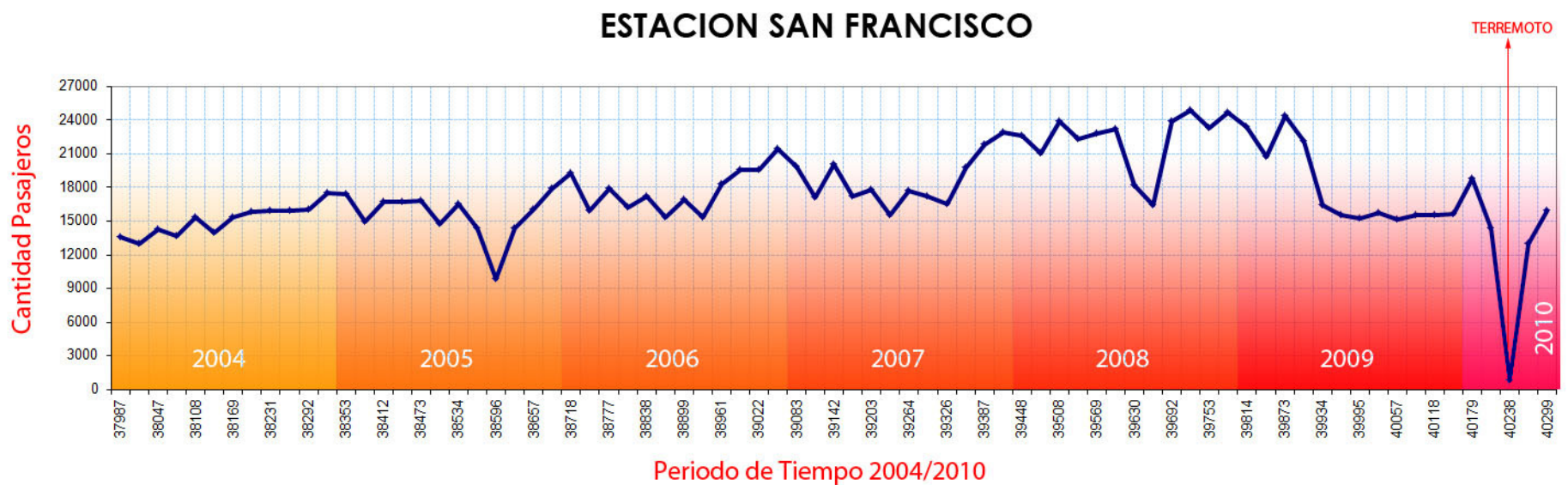
- Universitarios
- Trabajadores
- Ciudadano común que viaja
- Temporeros
- Funcionarios
- Viajeros turistas



Andén Sur Estación San Francisco/ imagen:propia

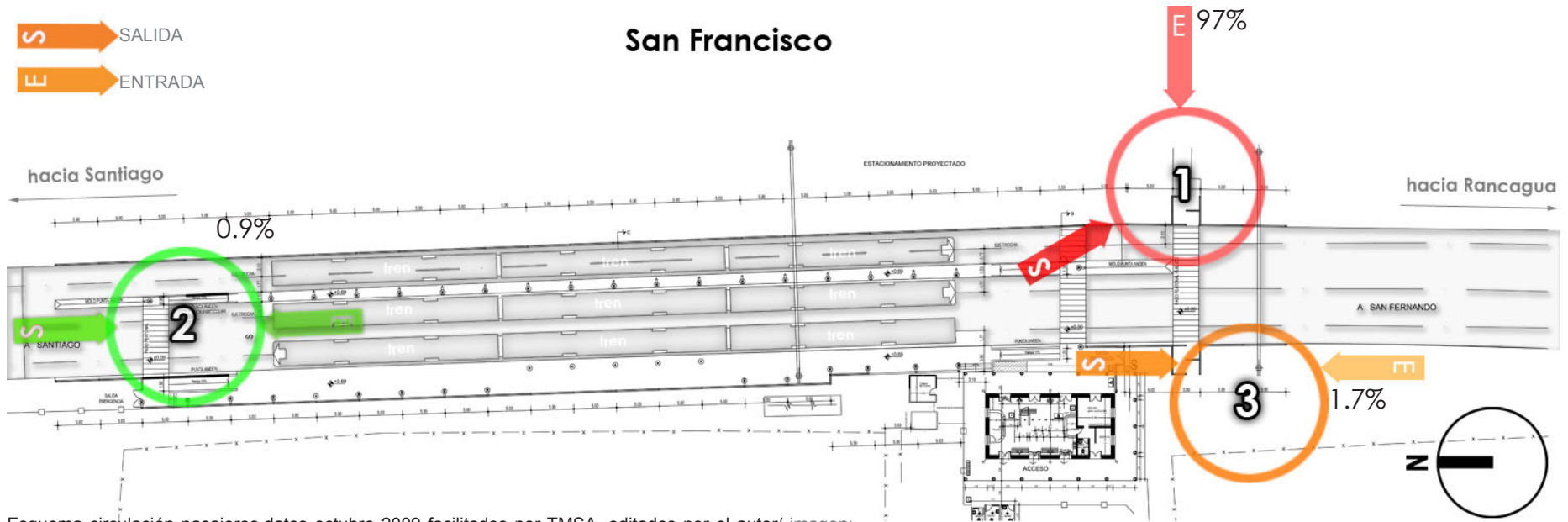
6.4 FLUJO DE PASAJEROS

El usuario temporal que hace uso del metrotren produce un flujo de promedio de 19.000 personas al mes. Lo que da un promedio de cerca de 700 personas que pasan diariamente por el lugar de intervención. Lo que asegura también un paso permanente por los espacios públicos diseñados. Así se logra relacionar a los tipos de usuarios descritos : **permanente y temporal** del proyecto y que harán más rica la experiencia de vida del lugar. Recuperando además espacio para la ciudadanía generando dinamismo de actividades en el centro de la ciudad.



datos facilitados por TMSA, editados por el autor/ imagen: elaboración propia

6.4 FLUJO DE PASAJEROS



Esquema circulación pasajeros, datos octubre 2009 facilitados por TMSA, editados por el autor/ imagen:

Tramo	Horario		ACCESO (%)			SALIDA (%)		
			1	2	3	1	2	3
Pick Mañana	7:15	12:50	39,7	0,6	0,0	18,5	0,7	1,7
Valle	13:15	17:03	30,6	0,3	1,1	17,8	0,3	2,3
Pick Tarde	17:13	20:15	27,1	0,0	0,6	51,0	2,3	5,4
TOTAL GENERAL			97,4	0,9	1,7	87,2	3,4	9,4
			100,0			100,0		

datos facilitados por TMSA/ imagen: TMSA

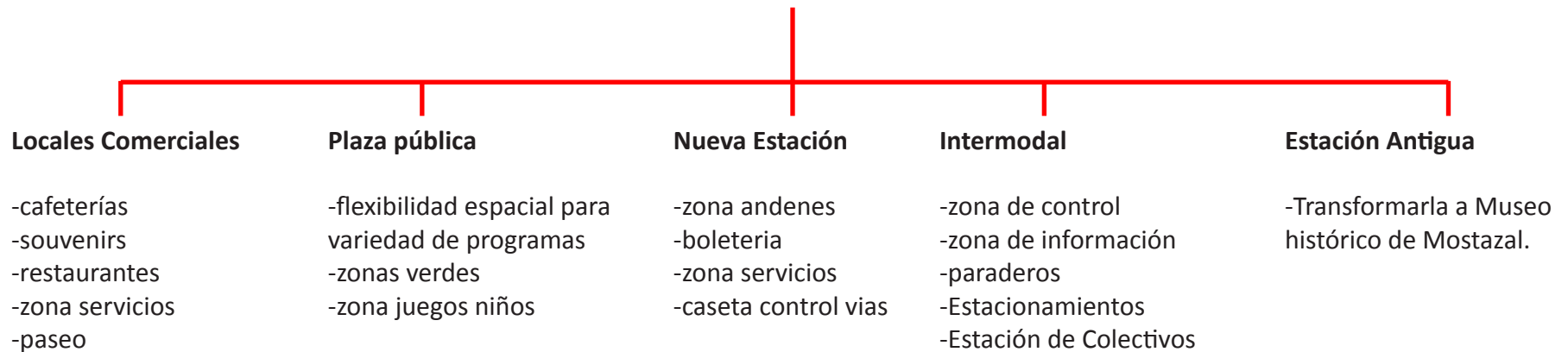
Los usuarios que utilizan el metrotren circulan en más de un 90% por el **acceso 1**, que da directamente hacia la ciudad, confirmando así que es la zona donde debe darse importancia como principal entrada a la Estación y hacia la ciudad.

El Acceso 2 y 3 representan circulaciones secundarias hacia los andenes, conduciendo a otras partes de la ciudad de menor importancia.

6.5 PROGRAMA

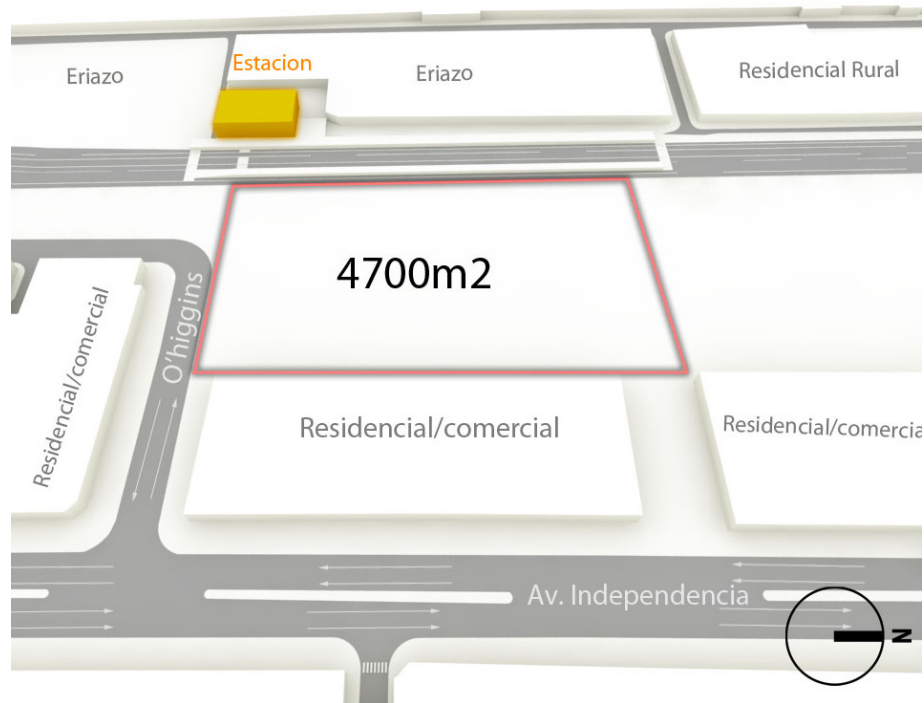
El programa del SCM debe contemplar todas las instancias involucradas en el proyecto desde lo espacial, social y económico, dando solución en todos los ámbitos requeridos.

Sub Centro Mostazal

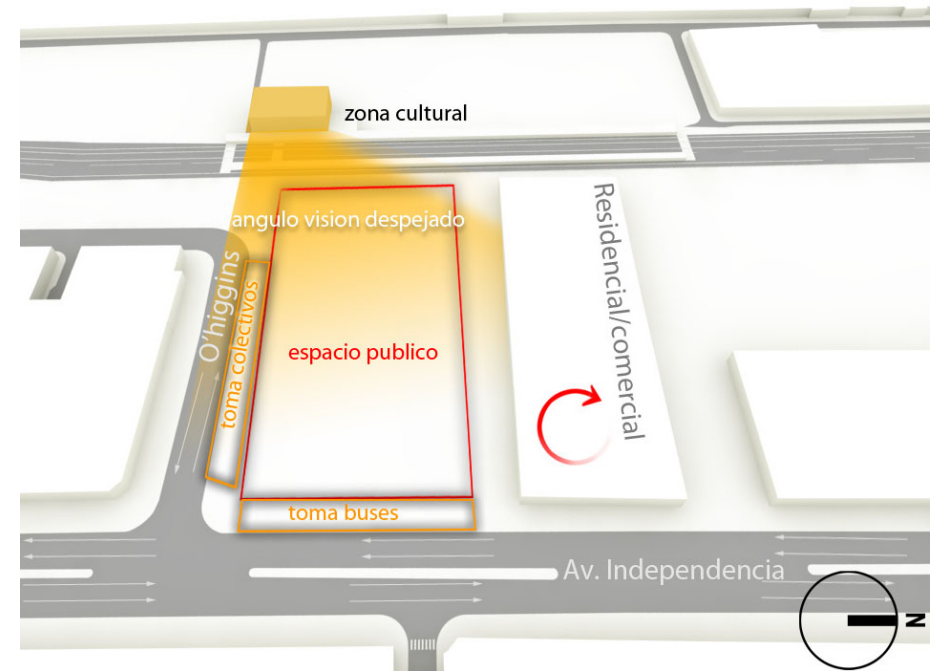


6.6 PARTIDO GENERAL

Situación Actual

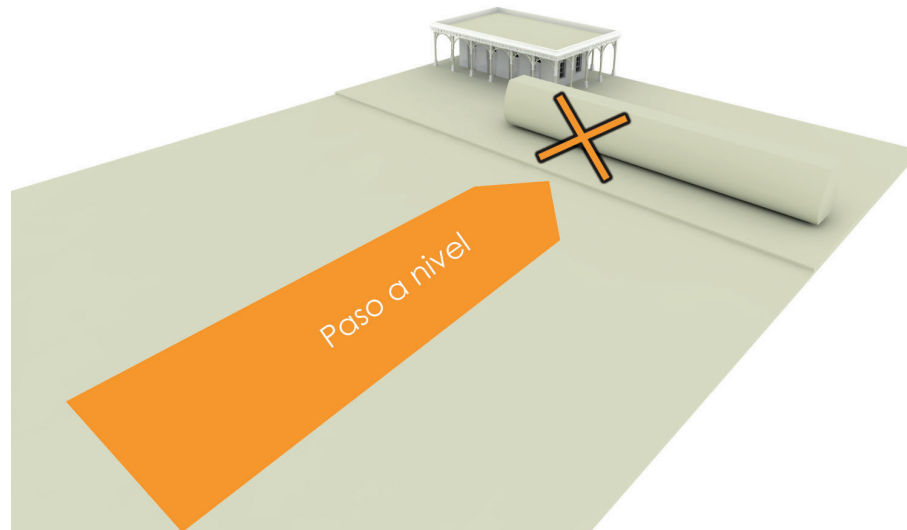


Situación Propuesta



- Se libera la cuadra frente a la intervención dejando el sitio comunicaco desde las líneas hasta Independencia
- La liberación de espacio ofrece a la ciudad una vista mucho más amplia del proyecto y genera espacio publico.
- Se propone un paseo corredor que tenga como remate la Estación antigua.
- Convertir la estación San Francisco en museo de Mostazal
- Creación de lugar para equipamiento vehicular, toma colectivos y toma de buses.
- Nuevas boleterías y andenes para funcionar como estación.
- Incorporación de programa comercial.
- Se propone un espacio Atrio a la intervención que funcione como plaza pública.
- Se suprime una línea del tren en desuso, obteniendo mayor para la intervención y funcionalidad de andenes.
- A La zona residencial rotada se le suma mayor densidad de gente para hacer más dinamica la intervención.

Situación Actual



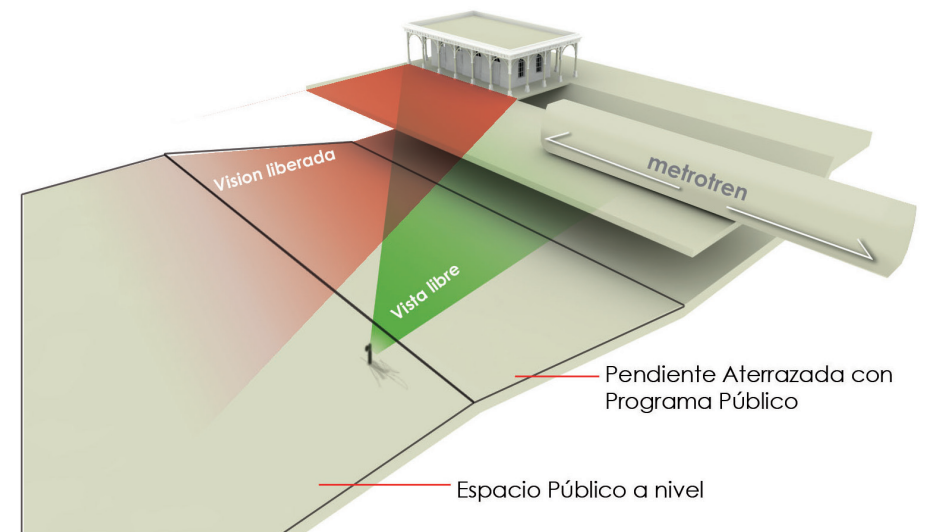
Actualmente el paso al andén norte de la estación se realiza por superficie y es interrumpido cada 30 minutos por el paso del metrotren, evitando que haya circulación fluida a este lugar.

La propuesta busca solucionar esta situación generando un paso bajo nivel que permita circulación permanente entre el andén norte del tren y el resto de la ciudad. Pensando también en convertir el uso del edificio de la estación a uno cultural, se requiere necesariamente una comunicación libre de interrupciones y permanente hacia este espacio. Asimismo es importante, con el objetivo de realzar la imagen del edificio de la estación privilegiar vistas despejadas hacia este patrimonio nacional.

Situación Propuesta.



Situación Propuesta.



6.7 GESTIÓN

El Subcentro Mostazal se gestiona por dos entidades muy interesadas en recuperar el terreno de intervención y hacerlo rentable no solo económicamente, sino también socialmente:

- Municipalidad de Mostazal
- Efe a través de TMSA que está a cargo de la concesión de la ruta Santiago-San Fernando.

El Municipio hoy dispone con amplios fondos para invertir en proyecto de desarrollo de infraestructura a raíz de los fondos que ingresan por concepto de ley de casinos, fondos que tributa el Casino Monticello a la comuna, por tanto existe interés y existe cómo financiarlo, pero no en su totalidad.

Los terrenos serían entregados en comodato al municipio, siendo este último el encargado de administrar el equipamiento y sacar rentabilidad a las instalaciones que allí operarían, como es el caso de locales comerciales.

TMSA está interesado en brindar el mejor servicio posible, y por supuesto que una estación con el programa propuesto, inserta en un subcentro les resulta particularmente atractivo. Todo destino que tenga características que mejoren el entorno y generen recursos les resulta interesante.

6.8 APORTE

Los aportes del proyecto se pueden clasificar en todos los niveles, debido a la transversalidad de objetivos propuestos.

Socialmente el proyecto revitaliza el entorno de la Estación, convirtiéndolo en un punto de encuentro gravitante de San Francisco. Sirviendo no sólo al pasajero o visitante que utiliza el ferrocarril, sino que también al habitante común de la ciudad. También cumple con facilitar la conectividad con las localidades que componen la comuna, dando solución a la distancia existente no sólo física sino que la percepción de lejanía que tienen los vecinos de los puntos alejados de la ciudad.

Espacialmente ofrece un acceso renovado a Mostazal con lugares que permiten estadia tanto de paso como permanente, adquiriendo funciones de plaza dentro de la ciudad.

Económicamente, brinda nueva actividad a este lugar, ofreciendo actividad comercial complementaria al espacio público que ofrece el proyecto. No solamente por lo que pueda haber directamente dentro de la intervención como locales comerciales, sino que indirectamente genera impacto en todo el centro de San Francisco con mayor dinamismo que produce un número mayor de personas en circulación.

Patrimonialmente, pone en valor la Estación San Francisco, liberando las vistas hacia este edificio y generando un entorno que lo complementa sin afectar su condición patrimonial. Esto también impacta socialmente a la comunidad de Mostazal al ver su edificio de mayor valor histórico recuperado y como ícono del acceso a la ciudad.

7. BIBLIOGRAFIA

7. BIBLIOGRAFIA

Memorias

Proyecto de título 2005 U. de Chile
Jarufe, Rodrigo
“CIP, Conexión Intermodal Pajaritos”

Proyecto de título 2006 U. de Chile
Ghislaine Martoq Ahumada
“EIP, Estación Intermodal Pajaritos”

Proyecto de título 2004 U. de Chile
Daniela Orellana Kopplin
“Estación ferroviaria de pasajeros en Pto. Montt”

Proyecto de título 2005 U. de Chile
Carolina Oteo Morgan
“Umbral de acceso al centro para la zona sur poniente”

Tesis Magister 2009 U. Andrés Bello
Felipe Balmaceda Covarrubias
“Reconversión edificios Patrimoniales”

Memoria Practica Profesional U. de Chile
Andrés Covarrubias Vicuña & Augusto Martínez Paredes
Mostazal 2009

Textos

Reseña Histórica de la Comuna de la comuna de Mostazal
1894/2010
Arturo Orellana Miquel

Espacio público y ciudadanía: una mirada de género
Publicado en Ciudades para varones y mujeres. Herramientas para la acción. Ed. Ana Falú, diciembre 2002
Olga Segovia

Movilidad Urbana: en camino a sistemas colectivos de transporte integrados
Margarita Jans, Arquitecto Magister en Renovación y planificación urbana.

REUNIONES

Rafael Lubascher
Gerente Comercial TMSA

José Miguel García
Arquitecto TMSA

Daniel Mauro
Arquitecto diseñador circulaciones estaciones metrotren
TMSA

Roberto Contreras
Director de Obras Municipalidad de Mostazal

Mario Paredes Gaete
Arquitecto

Patricio Silva Pérez
Arquitecto

7.BIBLIOGRAFIA

Páginas Internet

Municipalidad de Mostazal
www.mostazal.cl

Trenes Metropolitanos
www.tmsa.cl

Empresa Ferrocarriles del Estado
www.efe.cl

Monumentos Nacionales
www.monumentos.cl

Biblioteca de referentes

Plataforma Arquitectura
www.plataformaarquitectura.cl

Plataforma urbana
www.plataformaurbana.cl

Archdaily
<http://www.archdaily.com/>