

REVITALIZANDO EL PATRIMONIO FERROVIARIO

RECUPERACION DE LA BODEGA FERROVIARIA DE FREIRE
Y SU AREA CIRCUNDANTE



UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
CARRERA DE ARQUITECTURA
PLANTEAMIENTO DE PROYECTO DE TÍTULO



REVITALIZANDO EL PATRIMONIO FERROVIARIO

RECUPERACION DE LA BODEGA FERROVIARIA DE
FREIRE Y SU AREA CIRCUNDANTE

ESTUDIANTE CATALINA ALEGRIA LAGOS
PROFESOR GUIA RODRIGO AGUILAR

SEMESTRE PRIMAVERA 2023

A mis padres, a mi familia, Javier y Tom.
Por apoyarme en todo momento.
Por pertenecer a la Araucanía.

RESUMEN

Este trabajo se centra en el caso de estudio del la bodega de la estación ferroviaria de Freire, ubicada en la región de La Araucanía. Se analiza este caso a partir de la reinauguración de la estación de trenes en esta comuna, que ahora no solo alberga trenes de carga, sino también trenes de pasajeros, gracias a la implementación del plan "Trenes de Cercanía 30-30", impulsado en el año 2023 por el presidente Gabriel Boric. El patrimonio ferroviario en La Araucanía tiene una importancia histórica considerable, marcando un hito crucial en la historia del país al representar la integración de la región a Chile, simbolizando el progreso y la industrialización. Tanto las estaciones como las bodegas ferroviarias destacan por su arquitectura excepcional, fusionando materiales autóctonos con el estilo característico de su período histórico, creando así un diseño único y simbiótico en el país.

La estación de tren de Freire juega un papel significativo en la comuna, que se sustenta principalmente en la agricultura y la ganadería como principales fuentes de empleo, pero carece de lugares para la venta de los productos generados.

En este contexto, se plantea un programa para el terreno de la estación de Freire, que incluye la recuperación de la bodega ferroviaria transformándola en un mercado de abastos para la comunidad y generando un parque en el terreno. Además, se revitaliza la cancha de baloncesto en la estación, se destacan también los vestigios del puente Toltén, caído el año 2016 y dejado en el terreno de la estación, como un museo de sitio de lo que fue una gran estructura importante para el patrimonio ferroviario. Se establece un recorrido con diversas actividades, creando así una conexión integral dentro de todo el complejo ferroviario.

La propuesta se orienta hacia la recuperación de la bodega ferroviaria y su entorno. Esto no solo busca preservar el patrimonio histórico, sino también revitalizar la zona, generando un espacio dinámico y atractivo tanto para la comunidad como para los visitantes. La integración cuidadosa de elementos modernos junto con la preservación del pasado se fusiona para dar forma a un proyecto arquitectónico y culturalmente significativo.

Índice

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

Introducción
Definición del tema
Formulación del problema

CAPÍTULO II

CONTEXTUALIZACIÓN

El Ferrocarril
Freire y el Tren
Freire

CAPÍTULO III

ELECCIÓN Y ANÁLISIS CASO

Localización
Definición y análisis de antecedentes
Levantamiento planimetrico
Valoración patrimonial

CAPÍTULO IV

PROGRAMA

Formulación del programa
Pertinencia
Estudio programatico

CAPÍTULO V

PROPUESTA

Formulación de la propuesta de intervención
Estrategias de diseño
Planimetria
Imágenes Objetivo

CAPÍTULO VI

Referentes
Anexo
Referencias

CAPÍTULO I

PRESENTACIÓN



INTRODUCCIÓN

En el contexto de la crisis energética producto del crecimiento de las ciudades y el alto daño provocado por la industria de la construcción, la **reutilización y recuperación** de edificios patrimoniales emerge como un tema de gran relevancia y trascendencia.¹ Estos edificios, que atestiguan la historia y la identidad de una comunidad, pueden llegar a poseer un valor arquitectónico, histórico y social invaluable que merece ser conservado para las generaciones presentes y futuras. Se busca no solo revitalizar estructuras físicas, sino también revivir el espíritu y la memoria que yacen en sus muros.

La importancia de este proceso radica en la conservación de la **herencia cultural** y en la promoción de la **sostenibilidad urbana**. A medida que los lugares evolucionan y crecen, la preservación de los edificios patrimoniales se convierte en un acto de equilibrio entre el progreso y la conexión con el pasado. La reutilización de estos edificios permite encontrar nuevos usos y funciones para espacios que, de lo contrario, podrían quedar en desuso o enfrentar la amenaza de la demolición. Además, se fomenta la

revitalización de áreas urbanas, la generación de empleo y el enriquecimiento de la experiencia cultural de quienes interactúan con estos espacios restaurados.

Este trabajo tiene como objetivo intervenir uno de los ramales del trazado original del ferrocarril que alguna vez atravesó la Araucanía y explorar a fondo el proceso de **recuperación de la bodega ferroviaria de la ciudad de Freire** en esta misma región, la cual se encuentra en el terreno de la estación de trenes que fue reinaugurada recientemente. Se abordará el tema desde diversas perspectivas, incluyendo la técnica arquitectónica, la valoración histórica, los desafíos de la conservación y los beneficios sociales y económicos que resultan de estas intervenciones. A través de un análisis detallado de el caso de estudio se pretende comprender cómo la reutilización de las estaciones de trenes en el contexto actual junto con la recuperación de sus alrededores puede no solo preservar la memoria, sino también impulsar el futuro de las comunidades y sus entornos urbanos.

1. MONTANER, Josep María (2015). La condición contemporánea de la arquitectura. Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

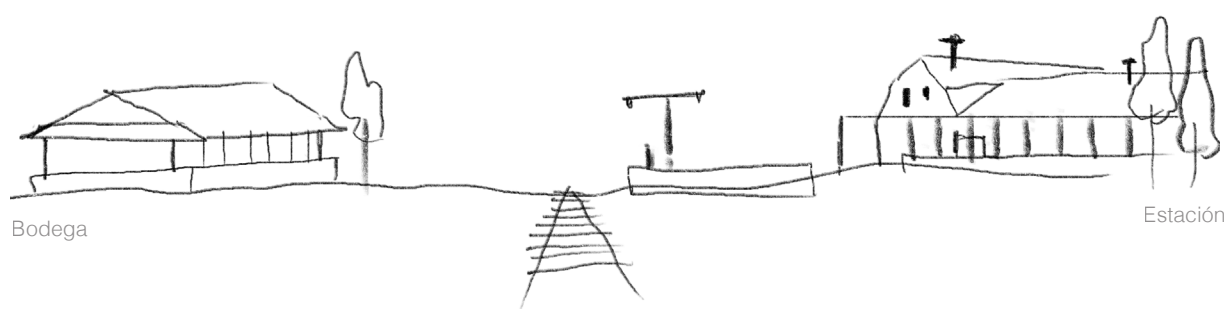
MOTIVACIONES E INTERESES

La región de La Araucanía se destaca por su rica arquitectura y el encuentro de diversas culturas debido a su historia de inmigración y la presencia de comunidades originarias en la zona. Esta fusión cultural se refleja de manera única en las construcciones locales, generando edificaciones de gran valor histórico. A pesar de este patrimonio arquitectónico, es lamentable que solo unos pocos lugares hayan sido oficialmente reconocidos como de conservación histórica o monumentos nacionales por parte del estado.

En la experiencia de pertenecer a esta región, en particular de la localidad de Freire, que es un pequeño enclave en el que la vida comunitaria gira en torno a la plaza central, una característica común en las localidades de su tamaño, se logra constatar la importancia del tren desde su creación, y la necesidad de su recuperación.

El terreno donde se encuentra la estación de trenes es de aproximadamente dos hectáreas, este se encuentra a menos de un kilómetro del centro de Freire y forma parte de la memoria de la comunidad.

PROBLEMA DE ARQUITECTURA



La estación de trenes en Freire es un lugar de gran importancia para la comunidad que ha perdido su función original con el declive del transporte ferroviario en la zona, recuperándolo tan solo en junio del año 2023. A lo largo de los años, esta estructura ha sufrido un deterioro significativo y se ha convertido en un espacio subutilizado y desatendido. Su valor arquitectónico y cultural, representa una parte integral de la historia local y regional.

El problema principal que ese enfrenta es cómo **revitalizar y restaurar** el terreno de la estación de trenes en Freire junto a su Bodega de una manera que respete su valor histórico y arquitectónico, al tiempo que la

adapte a nuevas funciones y necesidades contemporáneas.

Actualmente, la estación es el único espacio que ha sido recuperado en este terreno, y se ha restaurado solo lo necesario para el funcionamiento del tren, ha sufrido distintas modificaciones a lo largo de los años, mientras que el resto del entorno se mantiene en un estado de deterioro similar al que presentaba en el pasado. Aunque la estación en sí está operativa y ha sido restaurada para su uso, es esencial **abordar de manera integral** todo el terreno circundante, incluyendo las construcciones adyacentes, como es la bodega ferroviaria.



CAPÍTULO II

CONTEXTUALIZACIÓN

EL FERROCARRIL

A finales del siglo XIX en Chile existe la lucha por la unificación del territorio nacional, la llamada pacificación de la Araucanía. Chile se encontraba dividido en “2 países”; uno al norte del Biobío; el otro al sur del Toltén, y en medio el pueblo mapuche. Comienzan distintas técnicas para integrar este territorio, como proyectos colonizadores, misiones religiosas, la creación de fuertes, entre tantas otras. Finalmente ocurre la victoria militar sobre la mapuche, por lo que comienza la colonización, poblar y producir son las principales acciones por tomar.

El rápido desarrollo está íntimamente ligado a la llegada del ferrocarril, levantándose una vía férrea por razones de orden estratégico, que logra finalmente conectar el país en su totalidad.

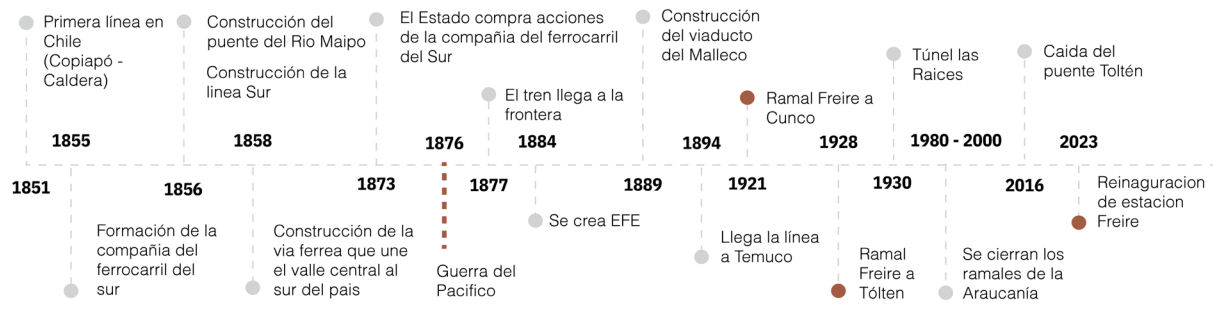
Una línea principal con sentido norte a sur es la que estructura todo el territorio, a esta se le adhieren una serie de ramales que permiten llegar a territorios desde la costa a la cordillera, conectando pueblos con la ruta principal.

Cerda (1983) señala que se incentiva la construcción del ferrocarril tanto por razones de orden económico como de orden estratégico, esto bajo el gobierno de Balmaceda, el verdadero impulsor del ferrocarril chileno. (p.36).²

“quisiera que todos los más recónditos extremos de nuestro suelo estuvieran cruzados por ferrocarriles, para que en todas partes la industria se levante y viva, y para que la población pueda movilizarse sobre líneas de acero de sur a norte y en todas direcciones, de modo que donde sea necesario la defensa del territorio, allí estén todos mis conciudadanos para resguardarlo.” (José Manuel Balmaceda).

La comuna de Freire ha forjado gran parte de su **identidad** en torno a la llegada de la actividad ferroviaria. Este acontecimiento marcó un paso crucial hacia la modernización de la comuna, transformando sus instalaciones en elementos centrales en la vida de sus habitantes y en el desarrollo de los poblados locales.

2. Cerda.G. (1983). Seminario de Título, Arquitectura Ferroviaria de la Araucanía. Universidad del Bio-bio.



Elaboración propia

Figura 1

La llegada del ferrocarril a Chile es de gran importancia al momento de conectar un país tan grande y estrecho, son distintos hechos los relevantes en la línea de tiempo de la llegada del ferrocarril, desde la construcción de la primera vía férrea en Copiapó hasta el inevitable abandono de estas a lo largo del país.

Sin embargo, no cabe duda que la infraestructura ferroviaria se convirtió en un pilar que influyó en las relaciones con la **actividad agropecuaria**, consolidando una estrecha interacción entre ambos aspectos de la vida comunal, por sobre todo en la región de la Araucanía.

“Tras la superación del río Malleco con la construcción del Viaducto, comienza la extensión de la red ferroviaria hacia el sur, la inauguración de la estación de Temuco en 1895 es la primera, tras ella la construcción de una serie de ramales, partiendo con el ramal de Carahue hacia la costa en 1908, hacia la cordillera con el Cherquenco en 1916, el de Freire a Cunco en 1924 y el de Villarrica en 1934. Con esto los poblados de la región comienzan a desarrollarse en torno a las estaciones y las bodegas.” (Merino, Neely.2013)

EL FERROCARRIL EN LA ARAUCANIA

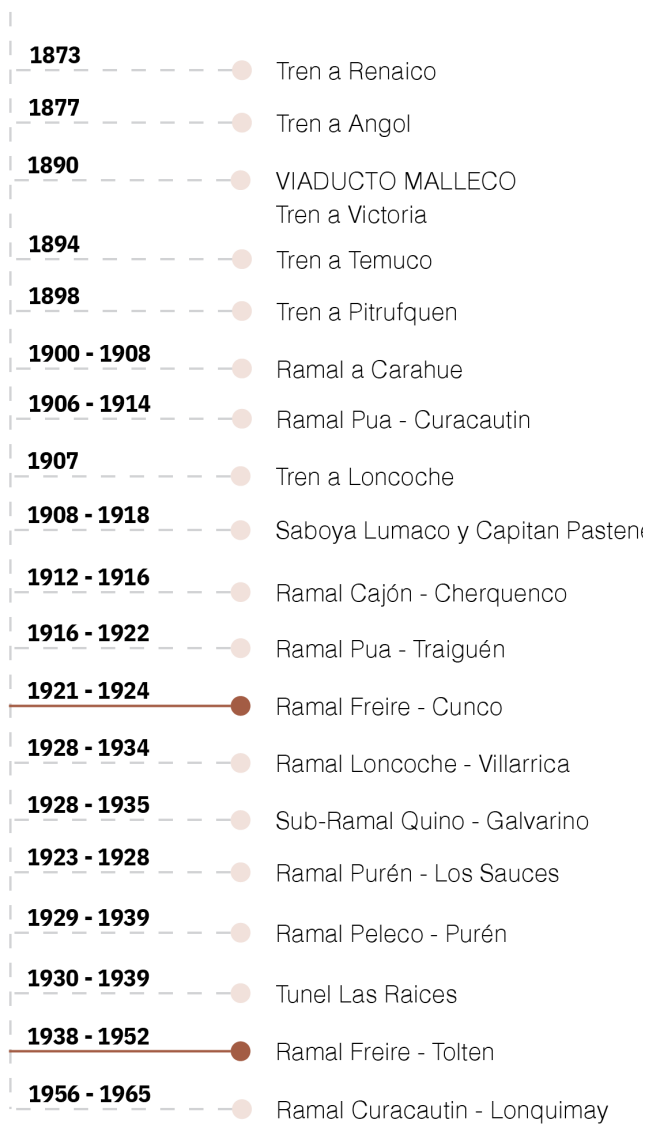


Figura 2 - Línea de tiempo del ferrocarril en la región de La Araucanía

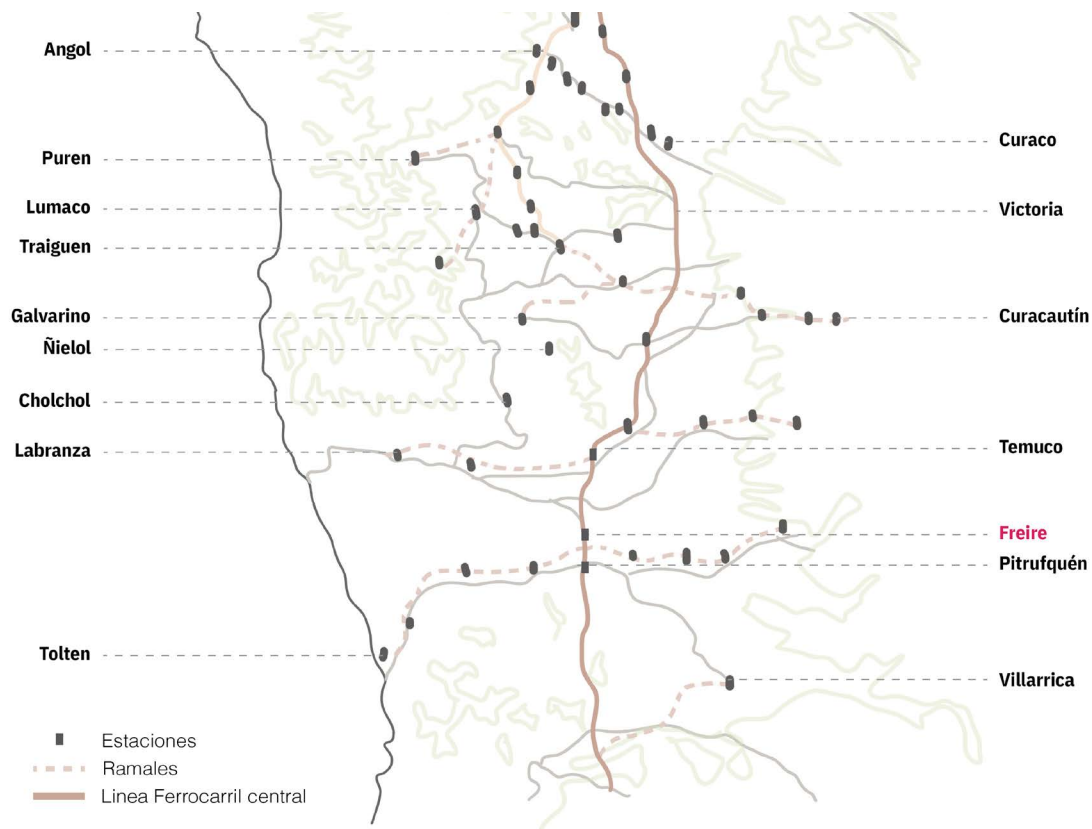


Figura 3

Gran parte de las estaciones en la Araucanía nacen a partir de los **fuertes** que se utilizaron durante el periodo de conquista del territorio, estos mismos lugres son los generadores de poblados. Los ramales se extienden desde cordillera a mar siendo la estación más cercana a la cordillera el pueblo de

Curacautín y la más cercana a la costa el pueblo de Toltén, pueblo que desapareció debido al mega terremoto del año 1960. La mayoría de **estos ramales ya no existen** o transformaron el uso de sus estaciones y bodegas.

FREIRE Y EL TREN

La estación de ferrocarriles de Freire si bien no es un elemento que de paso al poblado, es un referente importante para sus habitantes (Neely, 2013). Además, en las cercanías de la estación de Ferrocarriles de Freire se encuentra la bodega de ferrocarriles, estructura construida en madera que conserva **elementos arquitectónicos** característicos de la **era industrial** de la época. Este edificio también forma parte del patrimonio local y contribuye a mantener viva la **memoria histórica** de la actividad ferroviaria en la comuna.

“Dada la configuración del terreno atravesado por el ferrocarril, en su mayor parte plano, se han abierto a la agricultura grandes extensiones que antes no era económico explotar debido a la carestía de los fletes. Igualmente se ha hecho posible la elaboración de maderas que abundan en esta región y que hoy día esperan en todas las estaciones de la línea se las transporte al norte del país.” (Monografía del ferrocarril de Freire a Cunco. E.R.P)



Imagen propia

LOS RAMALES DESDE FREIRE

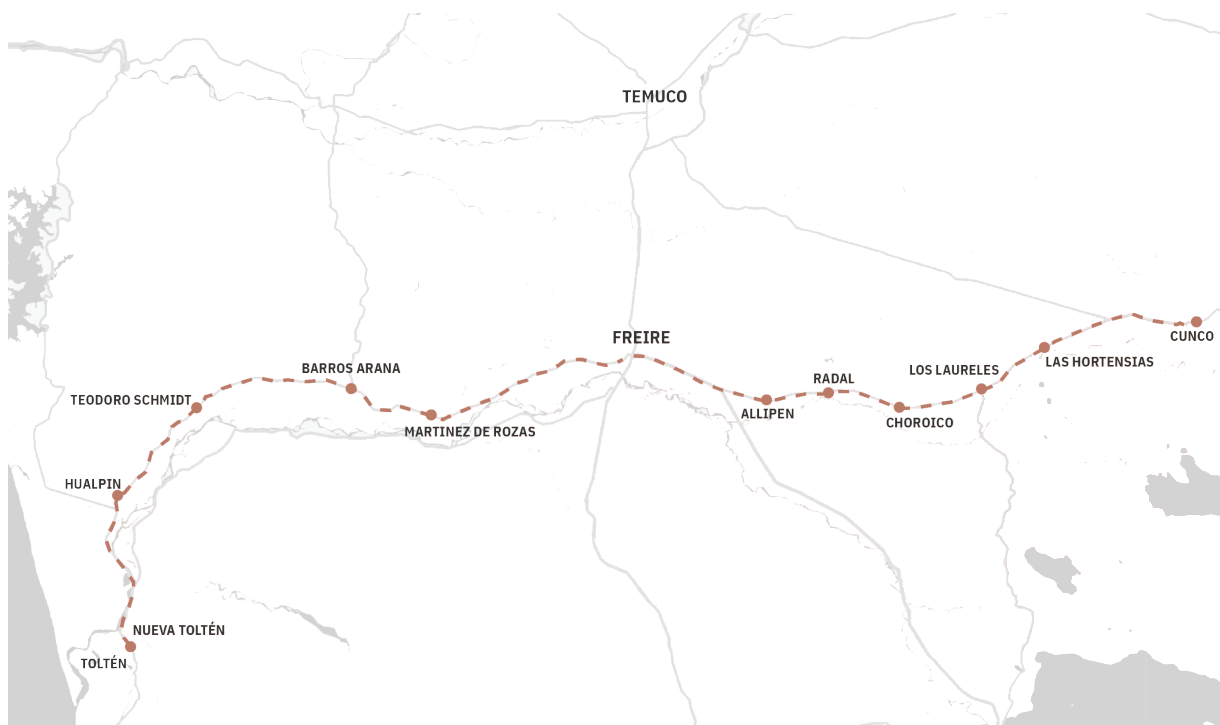


Figura 4

Elaboración propia

La estación de trenes de Freire, como se mencionó anteriormente, es la cabecera de dos ramales: el ramal **Freire – Toltén**, que se dirige hacia la costa, y el ramal **Freire – Cunco**, que se dirige hacia la cordillera. Estos ramales cuentan con cinco y seis paradas respectivamente, en los poblados que se muestran en la figura 4. En la actualidad, las vías por las que transitaba

el tren ya **no existen**. El único vestigio que se encuentra del ferrocarril en algunos de estos pueblos son las bodegas ferroviarias, las cuales han sobrevivido gracias a su adaptación a nuevos usos y su venta a los pobladores. Sin embargo, en otras áreas como Allipén o Radal, todo lo que queda son los cimientos de lo que alguna vez fue una bodega.

FREIRE - TOLTÉN



Bodega Martinez de Rozas



Bodega Barros Arana



Bodega Teodoro schmidt



Bodega Hualpin

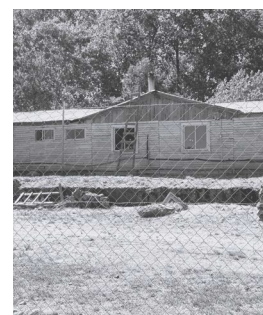
FREIRE - CUNCO



Cimiento Bodega Allipen



Cimiento Bodega Radal



Bodega Los Laureles



Bodega Las Hortensias



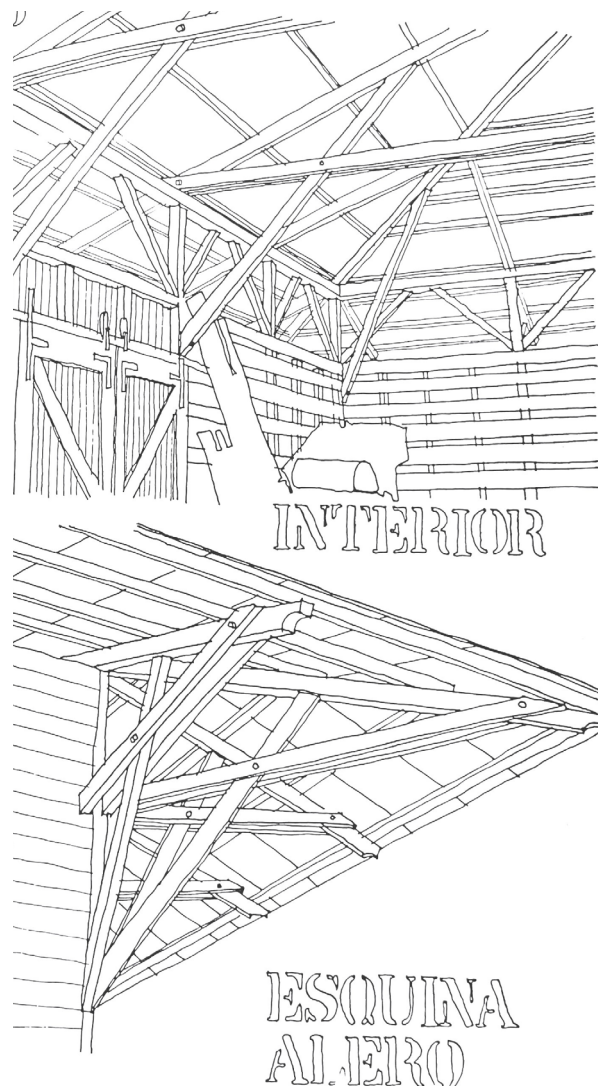
Bodega Cunco

LAS BODEGAS EN LA ARAUCANIA

“Frente a cada edificio de estación se construyo siempre, a lo menos una bodega. Estas también fueron construcciones “tipo”, que, así como las estaciones mismas, fueron repetidas a través de toda la Araucanía. Los 3 tipos que se construyeron (...) fueron clasificados sencillamente como de 20, 30 y 35 mts. Sobre fundaciones de hormigón, están estructuras y revestidas íntegramente en ROBLE PELLIN. Todas recibieron planchas zincadas como cubiertas.

Aunque su apariencia es sencilla, en las bodegas se encuentra una de las mayores riquezas de la arquitectura ferroviaria en la araucania, simples “barracas” de planta rectangular rodeadas de un pasillo cubierto, adquieren la cualidad de una riquísima obra de arquitectura gracias a los expresivos entramados estructurales en madera que quedan a la vista.” (Cerde, 1983).³

Las bodegas ferroviarias de la Araucanía exhiben una tipología definida y sencilla, como se evidenció en las imágenes de la página 17.



Bodega FFCC - Cerda.G (1983)

3. Cerda.G. (1983). Seminario de Titulo, Arquitectura Ferroviaria de la Araucanía. Universidad del Bio-bio.



Imagen propia - Bodega Freire

Las bodegas que aún permanecen en pie muestran diferencias principalmente en sus **dimensiones**, aunque conservan la misma **forma y estructura básica**. En comparación con las bodegas analizadas en los ramales, la Bodega Ferroviaria de Freire destaca por su tamaño considerable y su excelente estado de conservación. Se observan ligeras modificaciones destinadas exclusivamente a reforzar y apoyar partes deterioradas.

Su **buen estado de conservación** se debe principalmente a que esta bodega nunca se ha encontrado en desuso, siendo arrendada a múltiples pobladores para mantener objetos agrícolas, actualmente sigue en arriendo y funcionando.





--- Linea del Ferrocarril

Figura 5 - Plan Regulador Comunal Freire - Surplan LTDA

FREIRE

Freire es una comuna perteneciente a la provincia de Cautín de la región de la Araucanía, zona sur de Chile, se encuentra a 25 km de la capital regional, la ciudad de Temuco. Fundada el 7 de diciembre de 1882 por inmigrantes alemanes siendo su primer alcalde uno de estos, don Juan Schlayer. El año 1919 Freire se convierte en comuna. Actualmente según el censo del 2017 la comuna tiene una población de 24.606 habitantes.

Se incorpora tardíamente este territorio tras la llamada “pacificación de la Araucanía” a fines de la Guerra del Pacifico, por lo que existe un gran numero de comunidades mapuche junto con la afiliación de colonias extranjeras al territorio, esta región presenta una multiculturalidad distinta a la de otras regiones, la identidad de la comuna se basa principalmente en estos dos orígenes donde los primeros definen la **identidad rural** y los últimos constituyen los **poblados**.⁴

“transformó considerablemente la vida comunal, (con respecto al ferrocarril) en cuanto a las conexiones internas que otorgó posteriormente a pasajeros entre poblados de la comuna, evidenciando con esto el paso a la modernidad, dando paso a la construcción de más caminos, la incorporación de alumbrado y el aumento del tráfico interno.” (Merino,Neely. 2013)

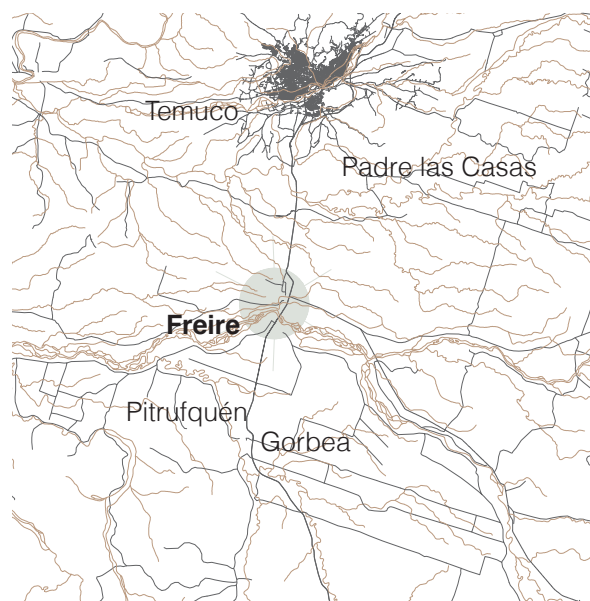


Figura 6 - Localización Elaboración propia en base a PRC

4. (Estudio De Recursos De Valor Patrimonial Cultural, Comuna De Freire, Surplan, 2013, p.5)

USO DE SUELO

La localidad de Freire dentro de su comuna se caracteriza por contar con **dos vías principales** que estructuran su organización urbana. La primera de ellas es la avenida Patricio Lynch, que ostenta el título de vía principal y se destaca por concentrar la mayor cantidad de comercios. Este importante corredor se convierte en el acceso principal desde la **carretera 5 sur**, contribuyendo así al dinamismo económico de la localidad.

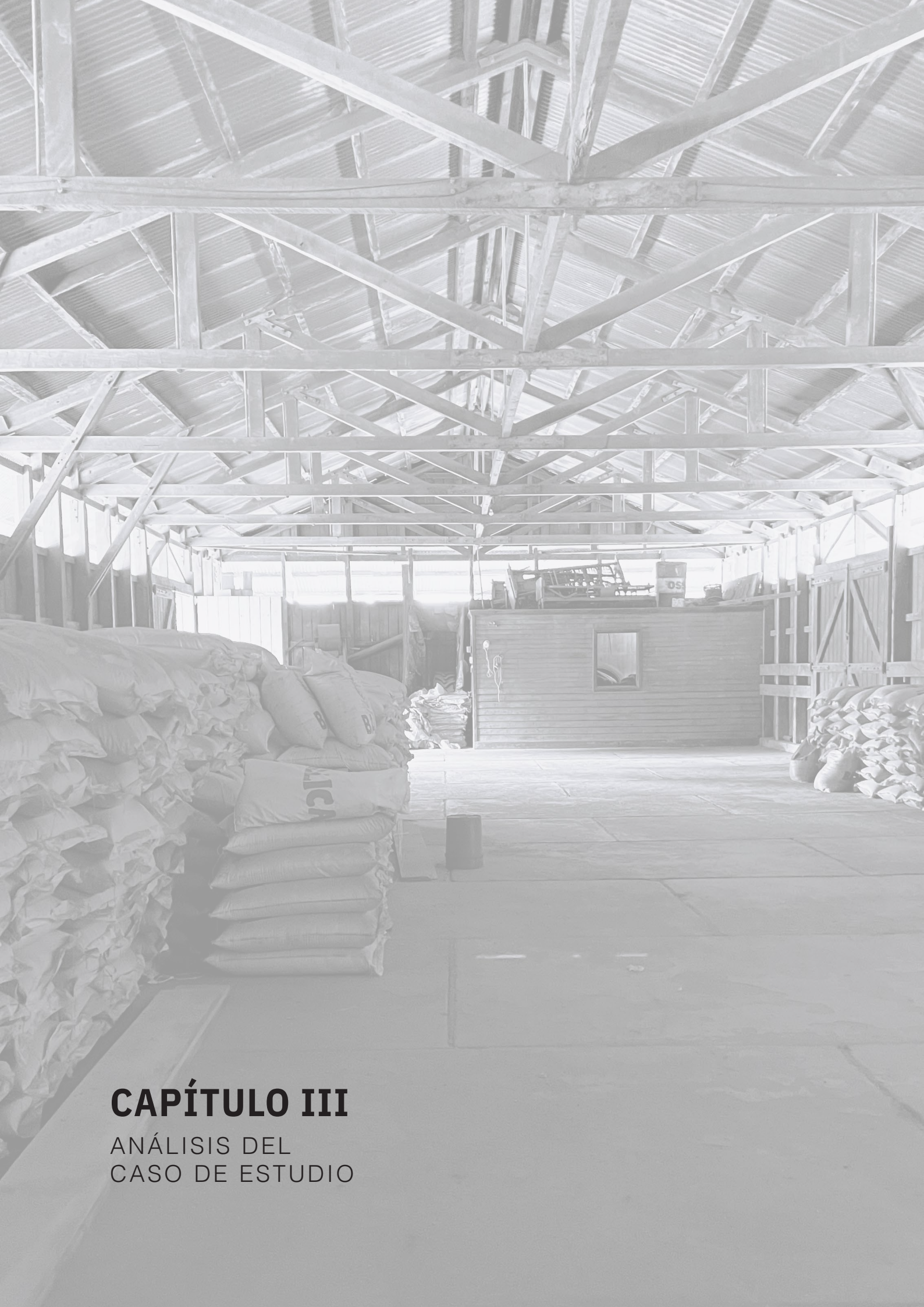
La segunda vía principal es la avenida Juan Schlayer, la cual despliega una función crucial al concentrar diversos servicios públicos y establecimientos educativos. Es en esta avenida donde encuentra su ubicación el **único mercado actual** del pueblo, un espacio que alberga tanto el comercio rural como el gastronómico, La Galería Municipal de Freire.

Además de sus principales arterias, Freire dispone de instalaciones deportivas, como un gimnasio y un estadio municipal. Asimismo,

la presencia de un Centro de Salud Familiar (Cesfam) en la calle Lautaro asegura la atención médica a la población local. La diversidad religiosa se refleja en la existencia de distintos lugares de culto distribuidos alrededor del pueblo.

Según el estudio de las características demográficas y socioeconómicas de la comuna de Freire del año 2022 los rubros que concentraron el mayor número de trabajadores al año 2019 fueron: Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca; Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; e Industria manufacturera, representando aproximadamente el 43%, 17% y 13% del total de trabajadores respectivamente (Biblioteca del Congreso Nacional, 2021).⁵

5. CIREN, Ministerio de Agricultura (2022). Características demográficas y socioeconómicas comuna de Freire.



CAPÍTULO III

ANÁLISIS DEL
CASO DE ESTUDIO

CASO DE ESTUDIO



Restos del Puente Toltén - Imagen propia

La estación de ferrocarriles de Freire se ubica al noroeste de la localidad, entre la avenida Estación y un camino público de tierra. A lo largo de los años, esta ha experimentado cambios significativos en su uso. Hasta la década de 1980, era utilizada de manera habitual por todos los habitantes de la zona. Sin embargo después de esto quedó en desuso para el público en general y se destinó exclusivamente al transporte de carga, como los trenes utilizados para transportar productos de aserraderos.

Esta situación se mantuvo así hasta el año 2023, cuando la estación fue reinaugurada

como parte del "**Plan Trenes de Cercanía 30-30**", impulsado durante el gobierno del presidente Gabriel Boric.

El terreno de la estación incluye no solo la propia estación, sino también la vivienda del jefe de estación, ubicada junto a esta, así como una bodega. Actualmente, en este terreno se pueden observar los restos del antiguo **puente Toltén**, una destacada obra de ingeniería construida por Verniory en su época. Desafortunadamente, el puente colapsó el 18 de agosto de 2016 debido a la falta de mantenimiento adecuado.

LA ESTACIÓN Y SU ENTORNO CERCANO

Cancha de Basquetbol Estación - Imagen propia



Como se indica en la figura 8, el terreno alberga actualmente la estación, la casa del jefe de estación, la bodega, así como los restos del puente Toltén, que están dispersos en dos grupos a ambos lados de la bodega, en dirección norte y sur.

Además, en el lugar se encuentra una **cancha de baloncesto** que actualmente se encuentra en estado de abandono. Cabe destacar que los arcos de esta cancha están elaborados a partir de rieles de las vías del tren, lo que representa un gesto simple y hermoso que hace referencia al terreno y su uso. Por último, el terreno también cuenta con **áreas verdes y vegetación**, que constituyen una parte significativa de su ocupación.

A pesar de que en las cercanías del terreno existen diversas viviendas y un área con silos, no se caracteriza por ser una zona altamente poblada. Esta baja densidad poblacional en los alrededores del terreno de la estación de Freire tiene un impacto significativo en la percepción del entorno y su uso. Aunque la presencia de viviendas y silos indica una actividad económica en la zona, la tranquilidad y la preservación de espacios verdes en el terreno ferroviario pueden considerarse ventajas para la conservación de su patrimonio histórico y su valor cultural.

Exploramos en detalle la historia del ferrocarril en Freire y su evolución a lo largo del tiempo, cual es realmente su valor dentro de la comuna y analizaremos lo más relevante a rescatar.

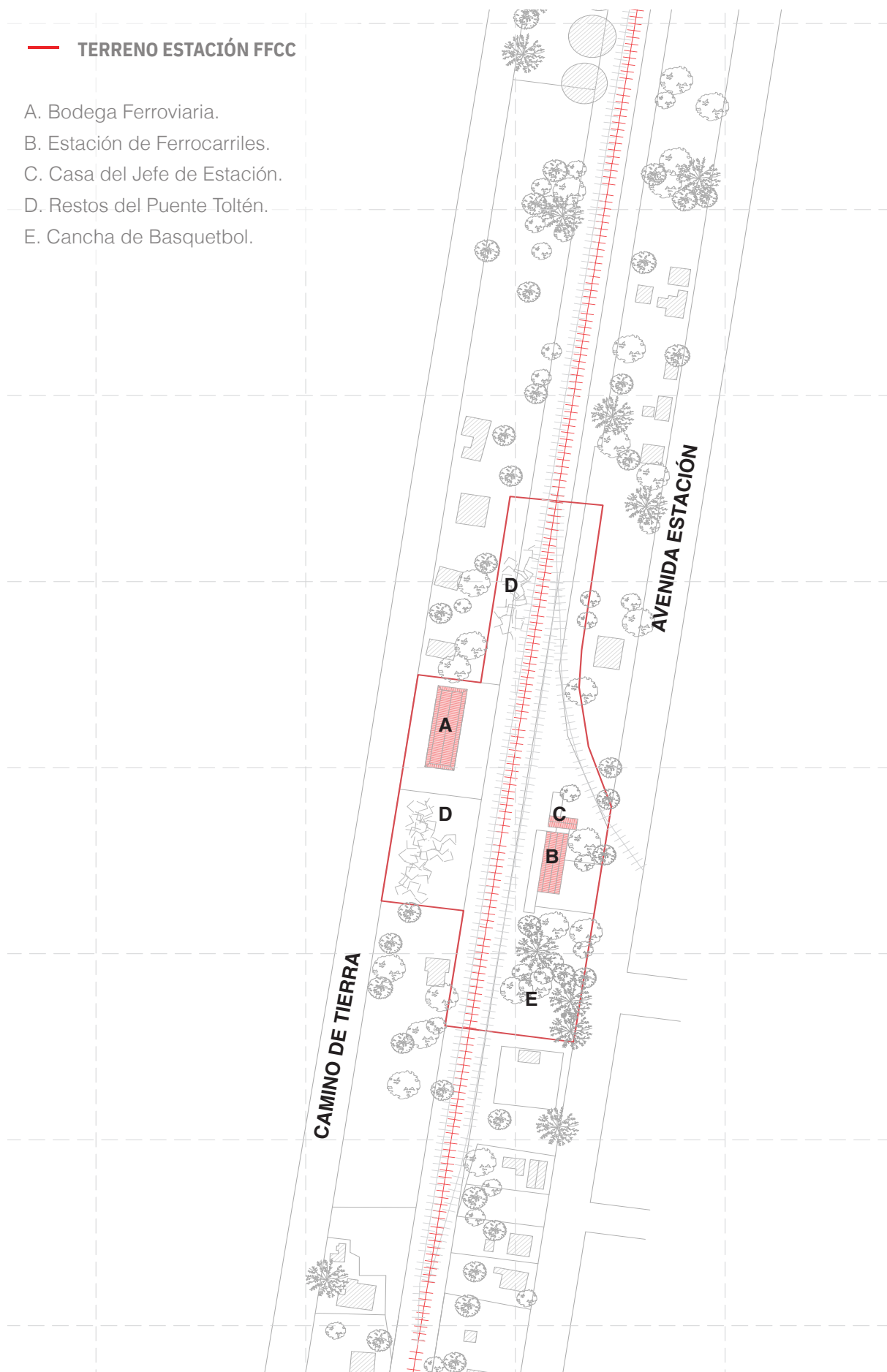


Figura 8 - Terreno de Estación. Elaboración Propia a partir de planimetría de EFE.

LEVANTAMIENTO TERRENO

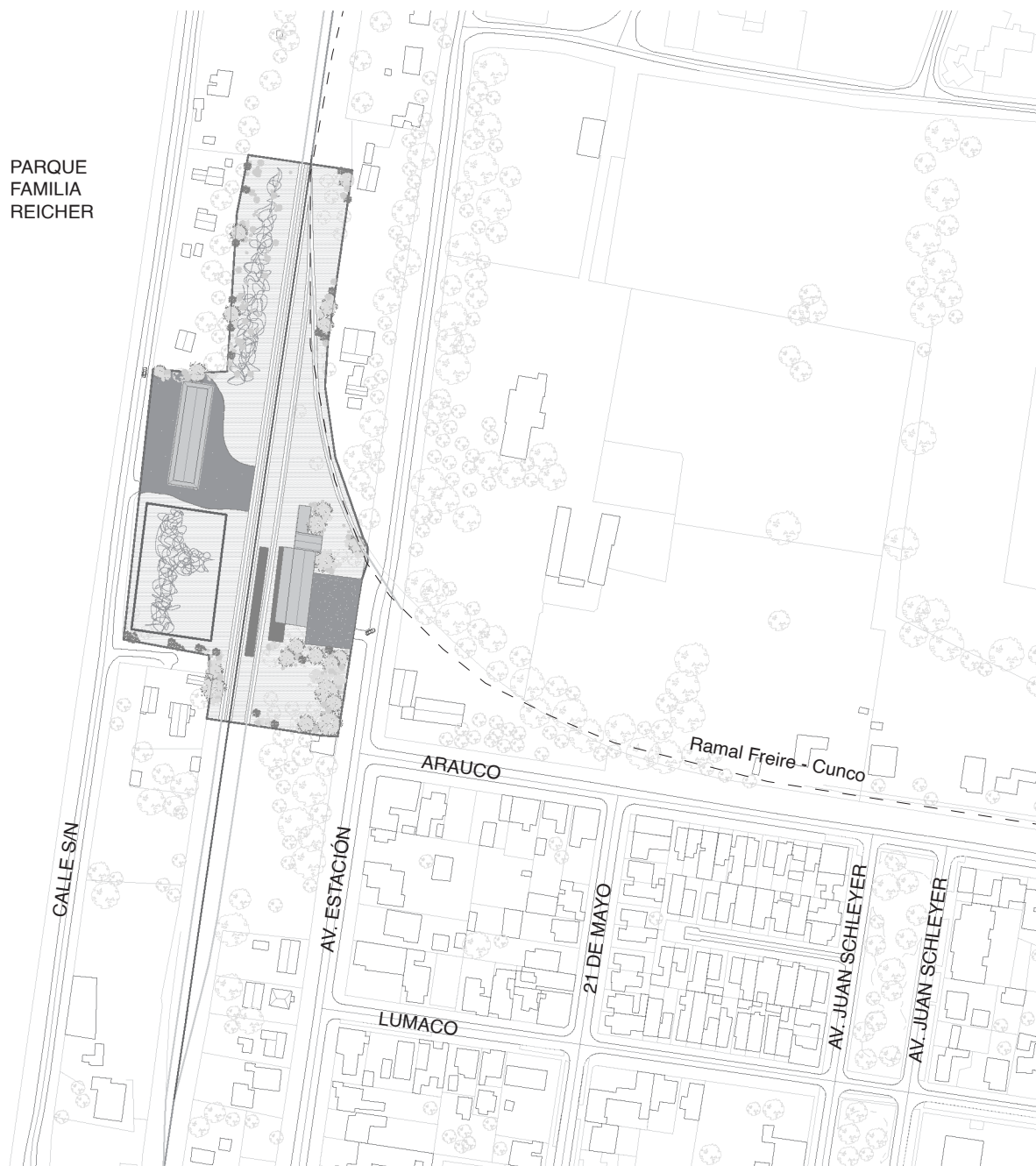
Planta Esc 1:1500



CONTEXTO URBANO

Planta Esc 1:3000

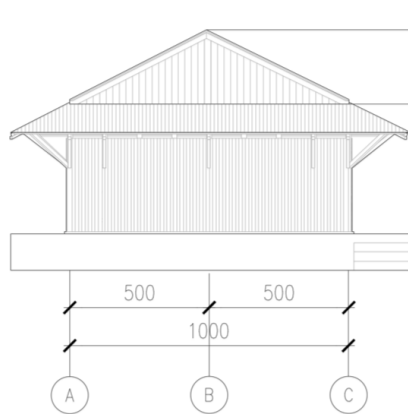
PARQUE
FAMILIA
REICHER



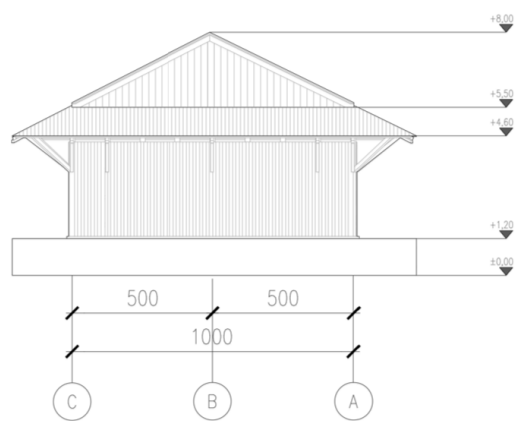
LEVANTAMIENTO BODEGA



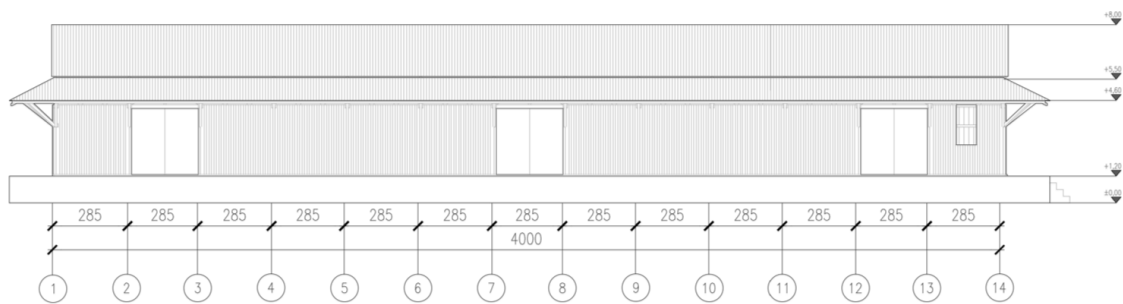
Fachada Poniente Bodega.



Fachada Norte Bodega.

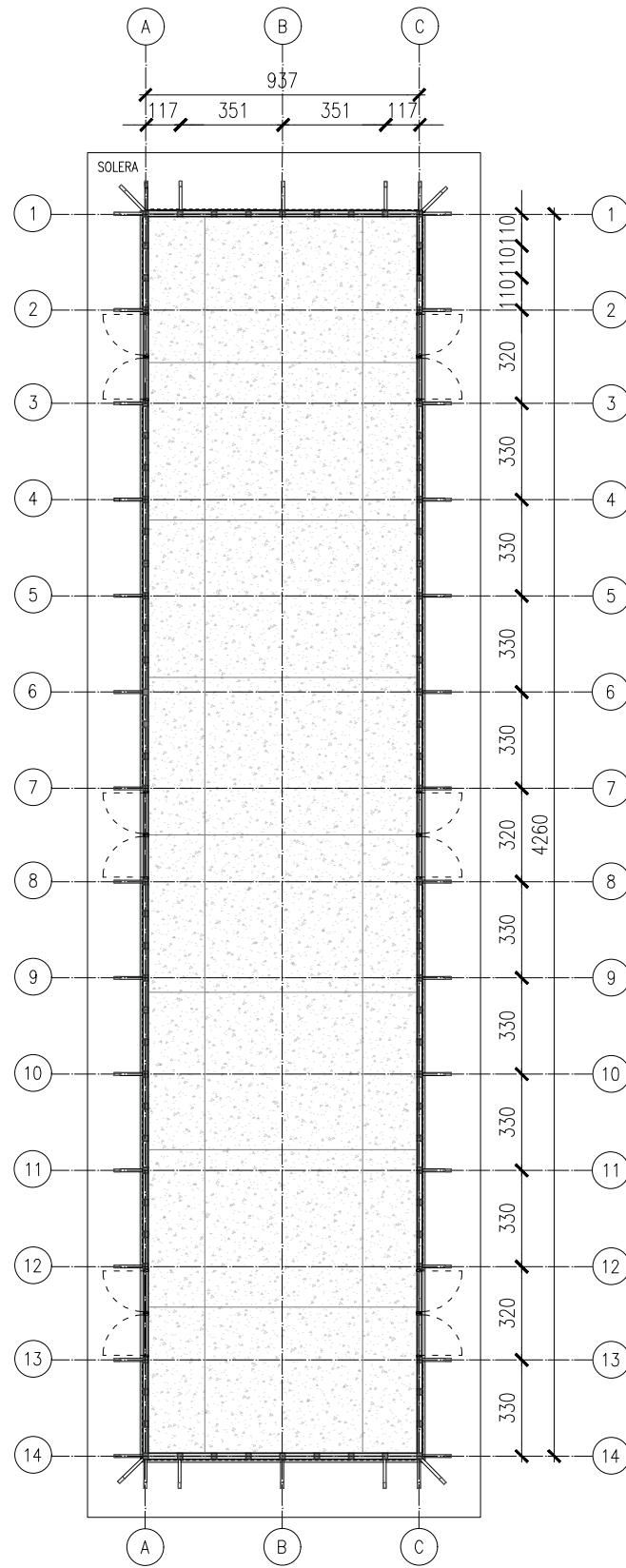


Fachada Sur Bodega.



Fachada Principal, Poniente Bodega.





LA ESTACIÓN Y SU HISTORIA

Como se puede observar en la figura 9, el terreno de la estación era de **gran magnitud**, tomando la calle en su largo completo, luego de su abandono se decide lotear este terreno como también se observa en el plano de la situación propuesta, si bien se lotean los terrenos y se venden a los pobladores, los terrenos 4e y 4f se mantienen actualmente como propiedad de EFE.

Las estaciones de ferrocarril a lo largo de la región de la Araucanía desempeñaron un papel fundamental en la configuración de las **tramas urbanas** de las ciudades. En algunos casos, estas estaciones fueron incluso los catalizadores principales de su desarrollo. Freire no es una excepción en este contexto, ya que se convirtió en un lugar de encuentro y de desarrollo económico importante para el pueblo.

Aunque la construcción de las estaciones de ferrocarriles en nuestro país fue encomendada a ingenieros europeos, estas no reflejan en exactitud el estilo ni la tecnología avanzada que predominaban en Europa en esa época. En su lugar,

adoptaron **modelos sencillos** inspirados en la arquitectura ferroviaria rural.⁶ Este enfoque se debió a las circunstancias particulares de nuestro país, dando lugar a lo que algunos han denominado “**una arquitectura de colonización**”, como señaló Cerda en 1983. Esta arquitectura se caracterizó por su rápida ejecución y bajo costo, aprovechando la estandarización de los modelos disponibles en ese momento.

“la profusión de motivos decorativos ensayados en sus predecesoras europeas acá desaparece. Por el contrario... se desarrolla una ornamentación muy elemental, pero que se adapta con gran propiedad a los recursos de ese momento y a su naturaleza de ‘Arquitectura de colonización’, en madera.” (Cerda, 1983).

6. (Estudio De Recursos De Valor Patrimonial Cultural, Comuna De Freire, Surplan, 2013, p.13)

MATERIALIDAD

Las estaciones y bodegas de la Araucanía aprovechan la riqueza forestal de la zona, siendo estas proyectadas casi en su totalidad en **madera**, con excepción de los cimientos que son de **hormigón** de una gran altura y la cubierta comúnmente hecha con planchas onduladas de **hierro cincado**; se trabajaba principalmente en esa época con el roble pellín⁷, con el que se construyen puentes, tablas, durmientes y todas las piezas estructurales para las estaciones, así mismo se trabaja con el Laurel, utilizado para tabiques, Radal, para el mobiliario, y Luma, una madera extremadamente dura y resistente para hacer herramientas de construcción y ruedas de carretas.



Bodega FFCC Freire - Imagen propia

7. pellín se refiere en la zona sur de Chile a la parte central del roble, el roble más 'viejo' este roble es mas duro y presenta una tonalidad oscura comparada con las capas exteriores del tronco.

PUESTA EN VALOR

El Ferrocarril como se explica en el capítulo anterior es de gran importancia para los pobladores de Freire, siendo un hito en la historia del pueblo y un lugar de gran relevancia en el trazado urbano, según el Estudio De Recursos De Gran Valor Patrimonial Cultural De La Comuna De Freire⁸ hecho por Surplan, responsables del plan regulador que se encuentra **actualmente en licitación**, dentro del pueblo de Freire son 10 los inmuebles con valor patrimonial como se observa en la figura 10. Dentro de estos se encuentra la Estación de FFCC y la Bodega de FFCC, así mismo se presenta una justificación sobre su relevancia;

“En Freire la estación de Ferrocarriles, si bien no es el elemento que da paso al poblado, este es un referente patrimonial importante para sus habitantes, se refaccionó el año 2005 para la conformación de la estación que daría paso al sector turístico hacia la cordillera, las intervenciones desmedran en gran medida el edificio, sin embargo le han devuelto en parte su integridad y función (...) Además cercana a la estación de FFCC de Freire está la bodega de

ferrocarriles, elemento construido en madera con ciertos valores en su imagen industrial típicas de la época.”

En las tablas de la figura 11 se presenta la evaluación hecha según el estudio del Plan Regulador Comunal sobre los inmuebles que se identificaron con un valor patrimonial, se establece una evaluación según los criterios de la **DDU 227**, referente a la planificación urbana, formulación y contenidos del Plan Regulador Comunal.

Al centrarse en el caso de estudio que es la bodega de la estación de ferrocarriles, se presenta según la tabla de valoración para definir inmuebles de conservación histórica que en el ámbito urbano, la imagen de la bodega contribuye a realzar el sector o paisaje urbano, forma parte de un conjunto con valor patrimonial y no se encuentra próxima a un elemento protegido de valor patrimonial. Respecto a su valor arquitectónico se señala que no es característico de un estilo o tipología, que no es un ejemplo escaso de un estilo o tipología y que es un inmueble de calidad estética y arquitectónica.

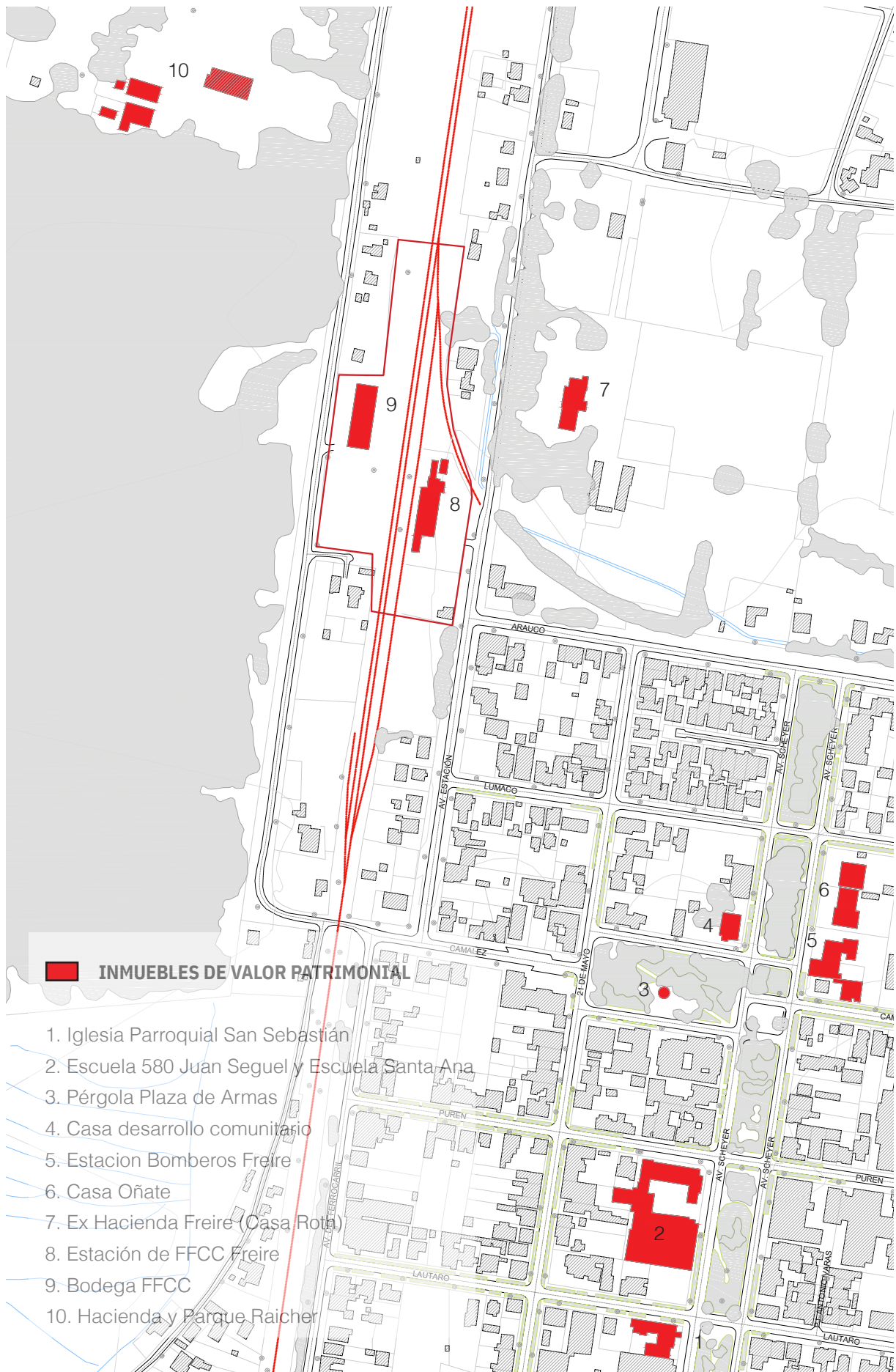


Figura 10 - Inmuebles de valor patrimonial en Freire.
Plan Regulador Comunal Freire - Surplan LTDA, Intervenido por autor

TABLA DE VALORACIÓN PARA DEFINIR INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA				INMUEBLES DE VALOR PATRIMONIAL FREIRE										QUEPE
VALOR	ATRIBUTO	CONCEPTO	PUNTOS (de 2 a 8)	Casa Desarrollo Comunitario	Casa Oñate	Iglesia Parroquial San Sebastián	Estación de Bomberos de Freire	Escuela N°340 Juan Seguel Y Escuela Santa Ana	Pérgola Plaza	Hacienda Reichler	Ex Hacienda Freire (Casa Roth)	Ex estación de FCCC Freire	Bottega FCCC	Ex estación FCCC
ARQUITECTÓNICO	REPRESENTATIVIDAD	Es un referente o es pionero de un estilo o tipología, o de un autor reconocido.	2											
		Es característico de un estilo o tipología.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1
		No es característico de un estilo o tipología.	0											0
	SINGULARIDAD	Es un ejemplo único en su estilo o tipología.	2											
		Es un ejemplo escaso de un estilo o tipología.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1
		No es un ejemplo escaso de un estilo o tipología.	0											0
	MORFOLOGÍA	Es un inmueble de gran calidad estética y arquitectónica.	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
		Es un inmueble de calidad estética y arquitectónica.	1			1	1		1				1	1
		Es un inmueble de escasa calidad estética y arquitectónica.	0											0

TABLA DE VALORACIÓN PARA DEFINIR INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA				INMUEBLES DE VALOR PATRIMONIAL FREIRE										QUEPE
VALOR	ATRIBUTO	CONCEPTO	PUNTOS (de 2 a 8)	Casa Desarrollo Comunitario	Casa Oñate	Iglesia Parroquial San Sebastián	Estación de Bomberos de Freire	Escuela N°340 Juan Seguel Y Escuela Santa Ana	Pérgola Plaza	Hacienda y parque Reichler	Ex Hacienda Freire (Casa Roth)	Ex estación de FCCC Freire	Bottega FCCC	Ex estación FCCC
URBANO	IMAGEN	Se destaca por su aporte al paisaje urbano.	2	2										
		Contribuye a realzar el sector o paisaje urbano.	1	1										
		No aporta a realzar el sector o paisaje urbano.	0											
	CONJUNTO	Articula y es determinante en un conjunto con valor patrimonial.	2											
		Forma parte de un conjunto con valor patrimonial.	1	1	1	1	1	1	1	1			1	1
		No forma parte de un conjunto con valor patrimonial.	0									0	0	
	ENTORNO PATRIMONIAL	Está colindante a un elemento protegido por valor patrimonial.	2											
		Está próximo a un elemento protegido de valor patrimonial.	1											
		No está próximo a un elemento protegido de valor patrimonial.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

TABLA DE VALORACIÓN PARA DEFINIR INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA				INMUEBLES DE VALOR PATRIMONIAL FREIRE										QUEPE
VALOR	ATRIBUTO	CONCEPTO	PUNTOS (de 2 a 8)	Casa Desarrollo Comunitario	Casa Oñate	Iglesia Parroquial San Sebastián	Estación de Bomberos de Freire	Escuela N°340 Juan Seguel Y Escuela Santa Ana	Pérgola Plaza	Hacienda Reichler	Ex Hacienda Freire (Casa Roth)	Ex estación de FCCC Freire	Bottega FCCC	Ex estación FCCC
HISTÓRICO	RELEVANCIA	Está vinculado a un acontecimiento histórico relevante de su historia nacional.	2											
		Está vinculado a un acontecimiento histórico relevante de la historia local.	1	1		1		1	1			1	1	1
		No está vinculado a acontecimientos históricos.	0		0		0		0	0			0	0
	RECONOCIMIENTO ESPECIALIZADO	Está publicado en libros (historia y arqueología).	2											
		Está publicado en revistas, catálogos o boletines.	1	1	1	1	1							
		No está publicado.	0				0	0	0	0	0	0	0	0

TABLA DE VALORACIÓN PARA DEFINIR INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA				INMUEBLES DE VALOR PATRIMONIAL FREIRE										QUEPE
VALOR	ATRIBUTO	CONCEPTO	PUNTOS (de 2 a 8)	Casa Desarrollo Comunitario	Casa Oñate	Iglesia Parroquial San Sebastián	Estación de Bomberos de Freire	Escuela N°340 Juan Seguel Y Escuela Santa Ana	Pérgola Plaza	Hacienda Reichler	Ex Hacienda Freire (Casa Roth)	Ex estación de FCCC Freire	Bottega FCCC	Ex estación FCCC
ECONÓMICO SOCIAL	ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL INMUEBLE (A)	Bueno	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
		Regular	1											1
		Malo	0											0
	ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ENTORNO (B)	Bueno	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		Regular	1											1
		Malo	0											0
RECONOCIMIENTO DE LA COMUNIDAD (C)	Es identificado y valorado como patrimonio importante por la comunidad.	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	Es mencionado como patrimonio por la comunidad.	1											1	
	No es mencionado por la comunidad.	0											0	
PUNTAJE TOTAL				16	13	16	11	14	13	11	11	12	8	8

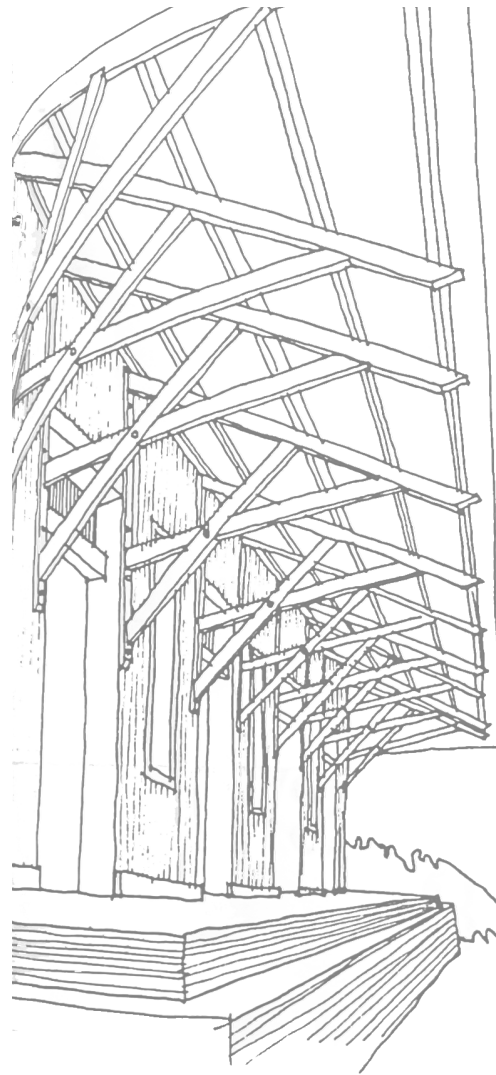
El PUNTAJE TOTAL determinará, de acuerdo a un rango, si se justifica su protección según la siguiente tabla:

PUNTAJE TOTAL OBTENIDO	RESULTADO
Entre 0 y 10 puntos	No cuenta con atributos patrimoniales que justifiquen su protección como Inmueble de Conservación Histórica.
10 a más puntos	Cuenta con suficientes atributos patrimoniales para ser reconocido bajo las disposiciones del artículo 60 LGUC, como Inmueble de Conservación Histórica.

Figura 11 - Evaluación de Inmuebles de acuerdo a criterios establecidos por DDU 227 Plan Regulador Comunal Freire - Surplan LTDA

Su valoración histórica señala que está vinculado a un acontecimiento histórico relevante de la historia local y no está publicado ni reconocido en libros, artículos ni seminarios. Por último, su valor económico social determina que el inmueble se encuentra en un estado de conservación regular, su entorno se encuentra en un estado de conservación bueno y es mencionado como patrimonio por la comunidad, algo importante de destacar. La conclusión de este estudio señala que **no alcanza** a cumplir con los requisitos para ser considerado como un inmueble de conservación histórica, sin embargo, la estación de trenes si los cumple.

Si bien esta investigación sirve como **base de análisis** del valor patrimonial de la bodega no hay que tomarlas como la única verdad sobre si la bodega es valiosa o no, se puede discrepar en distintos puntos dependiendo de por donde se tome la mirada del inmueble, como por ejemplo cuando se señala que no es característico de un estilo o tipología, algo que **contradice con lo analizado** anteriormente sobre las construcciones de bodegas en la región de la Araucanía.



Bodega FFCC - Cerda.G (1983)

VALOR URBANO



Figura 12 - Analisis Urbano
Elaboracion Propia.

El caso de estudio representa un lugar de gran relevancia dentro de su contexto. A pesar de no estar ubicado en el acceso principal del pueblo, forma parte de un trazado de gran importancia. La estación establece una división imaginaria en forma de **cuatro cuadrantes** que afecta las actividades clave para la comuna, tal como se ilustra en la figura 12.

Por un lado, encontramos el sector de la ciudad, donde se concentra el crecimiento urbano y las viviendas, siendo este el área de mayor flujo poblacional. A la izquierda, se extiende el sector de áreas verdes y naturaleza, destacando el fundo de la familia Reicher, que alberga una vasta extensión de árboles y plantaciones autóctonas. En la parte superior, se encuentra el área dedicada a la actividad agrícola, que incluye campos productores y silos, entre otros elementos.

Por último, existe el sector del crecimiento planificado, donde se proyecta que el pueblo de Freire se expanda hasta alcanzar la carretera Panamericana Sur, se planea esto con la extensión de la Avenida Schleyer hasta la ubicación actual del servicentro Copec generado una expansión de la ciudad hacia el norte.

El terreno de la estación podría desempeñar un papel fundamental como un **punto de encuentro** para todas estas actividades y potenciar el **crecimiento de la comunidad**.



VALOR CONSTRUCTIVO



Bodega FFCC Freire - Imagen propia

El valor con **mayor relevancia** para el inmueble de la bodega es su valor constructivo, esta edificación como analizamos anteriormente representa una **tipología** de modelo repetida a lo largo de la Araucanía durante fines del siglo XIX de las bodegas ferroviarias, contrario a lo señalado por el estudio del plan regulador comunal actualmente en licitación.

La bodega de Freire se mantiene en un excelente estado de conservación y con pocas modificaciones en el transcurso del tiempo por lo que sirve para entender como eran **originalmente** estas bodegas.

Es una de las bodegas de **mayor tamaño**, debido a que pertenece a una estación que mantenía un recorrido a travez de dos ramales ademas de la via central.

Es construida casi en su totalidad de madera, aprovechando la gran riqueza forestal de la zona, hecho relevante ya que en el periodo de construcción contrario a lo que se podría pensar, en la Araucanía los materiales de construcción más comunes eran la albañilería y el hormigón.

.....

VALOR HISTORICO - SOCIAL

La estación de trenes de Freire y su bodega desempeñan un papel fundamental en la historia de la comuna, ya que simbolizan la llegada del ferrocarril, el crecimiento, la llegada de oportunidades y empleos, y marcan el nacimiento del pueblo de Freire. Este lugar se convierte en un punto de encuentro emblemático en el territorio, arraigado en la memoria colectiva de todos los habitantes de la comuna. Así mismo toma una mayor relevancia al ser cabecilla de dos ramales en la región.

Estas instalaciones representan un hito que tuvo lugar a fines del siglo XIX con el propósito de conectar la Araucanía con el resto del país, cumpliendo con el anhelo del presidente Balmaceda. Hoy en día, continúan siendo un testigo tangible del progreso en la comuna.

La estación de trenes de Freire y su histórica bodega han sido de gran **contribución al desarrollo** a lo largo del tiempo. A lo largo de las décadas, han resistido las transformaciones y nos recuerdan la importancia de preservar nuestro patrimonio

cultural. Estas estructuras no solo son testimonios de un pasado vibrante, sino también faros que guían hacia un futuro en el que la comuna sigue creciendo y prosperando. Conservar su historia es un homenaje a las raíces y un compromiso con las generaciones futuras, para que también puedan apreciar el legado que se comparte en la actualidad.

Por último, los vestigios del ex puente Toltén presentes dentro del terreno de la estación son un recordatorio constante de la importancia que tuvo este puente en la región. Aunque en la actualidad estos restos se encuentren olvidados, es fundamental que no permanezcan en este **estado de abandono**. El puente Toltén desempeñó un papel crucial al conectar el extremo sur del país con el resto de Chile. Fue construido por destacados ingenieros y representó una obra de gran relevancia para la nación. Es esencial que estos vestigios sean preservados, para que las generaciones futuras puedan apreciar y entender su significado en la historia y el desarrollo de la región.



RECONOCIMIENTO DE PATOLOGIAS

DEFECTOS DE ORIGEN

la madera utilizada en la bodega presenta algunos defectos de origen como es aristas faltantes o escuadras irregulares, estos defectos tienen que ver con las piezas labradas manualmente con hacha.

DAÑOS ABIOTICOS

uno de los daños presentes en la bodega es la aparición de fendas a partir de la acción de las aguas lluvias en la madera junto con el envejecimiento de esta a causa de la radiación solar.

DAÑOS BIOTICOS

la madera utilizada en las soleras de la bodega presenta pérdida de masa debido a la pudrición por hongos, también como se observa en las imágenes de la siguiente pagina se logra observar la presencia de coleópteros en las vigas de estructura de la techumbre, insectos que dejan agujeros en la madera; en los cimientos de hormigón se observa existencia de hongos y de vegetación.

DAÑOS MECANICOS

A pesar de la gran antigüedad de la estructura y el paso del tiempo no se observan fallas mecánicas aparentes en la estructura, cabe señalar que algunos de los elementos presentan refuerzos para evitar esto.

DAÑOS QUIMICOS

los elementos de acero presentan corrosión, tanto los que se encuentran en la bodega como los presentes en los vestigios del puente o los ramales clausurados.

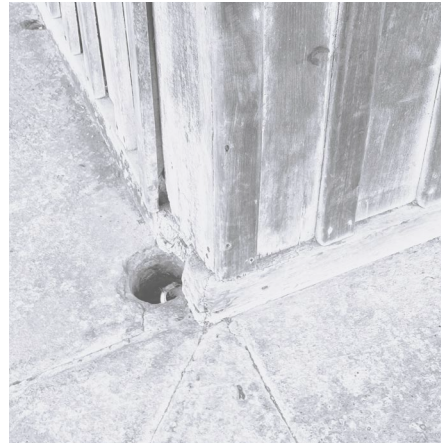
DAÑOS ANTROPICOS

los daños identificados son en su mayoría los grafitis que se encuentran alrededor de toda la fachada de la bodega, orines y materiales fecales de animales que alojan dentro de la estructura, sin embargo el daño antrópico más importante es la falta de cuidado del lugar y la crecida en desmedro de la vegetación.

.....



Sobre crecimiento de vegetación



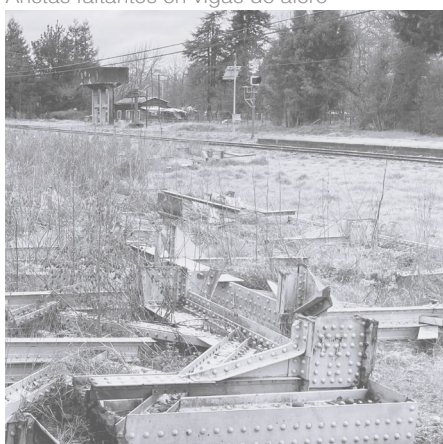
Humedad en entablado exterior



Aristas faltantes en vigas de alero



Graffitis en entablado exterior

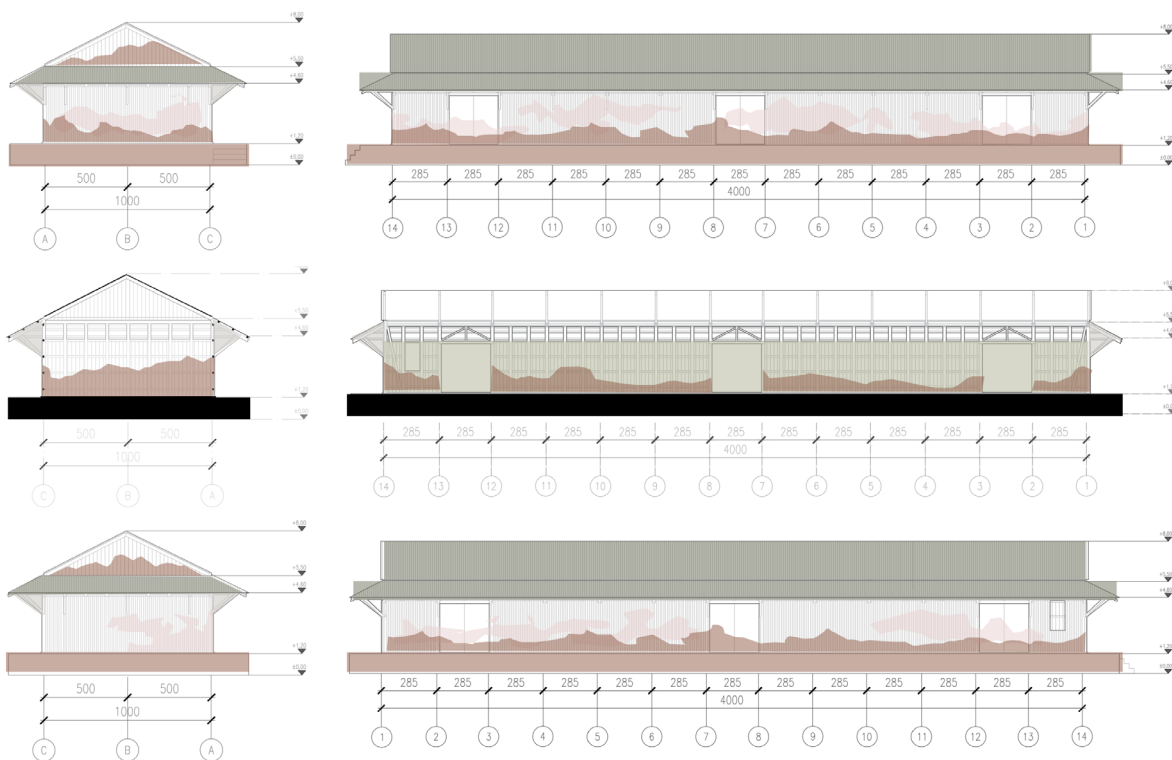


Vestigios del puente Toltén



Presencia de xilófagos en diagonales

LEVANTAMIENTO CRÍTICO BODEGA



SIMBOLOGIA

ORIGEN BIOTICO	ORIGEN ANTROPICO	ORIGEN QUIMICO	ORIGEN ABIOTICO
 HONGOS	 GRAFFITIS	 OXIDACIÓN	 FENDAS
 COLEOPTEROS			



ANÁLISIS ESTADO DE CONSERVACIÓN

El inmueble se encuentra en buenas condiciones para su contexto y para su antigüedad, recordando que esta bodega se edificó en 18998 y ha sufrido **leves modificaciones** desde ese entonces, modificaciones que generalmente se deben a daños por el clima en la zona entre otros, actualmente los daños patológicos que presenta son más que nada por el paso del tiempo, como lo es la humedad, el cambio de color de la madera por el actuar de la radiación, los actuales refuerzos que presentan algunas de las diagonales de los aleros entre otras cosas, sin embargo existen daños que provienen del ser humano como los grafitis presentes en todas las fachadas del inmueble.

Las técnicas a utilizar para la recuperación adecuada de la bodega deberán ser reguladas exclusivamente a las piezas que presenten daños y necesiten ser intervenidas para asegurar un buen funcionamiento y adaptación a nuevos usos de la bodega, analizando las piezas y estudiando el tipo de intervención pertinente para cada caso.



Imagen propia

CRITERIOS DE INTERVENCIÓN



La bodega presenta problemas bastante comunes y típicos de cualquier inmueble que se encuentre descuidado en la zona sur de Chile, Principalmente estos siendo los problemas de humedad, las plagas y los xilófagos. El más grave siendo el ultimo. Es ideal tomar como **consideración** al momento de una **futura intervención** los siguientes criterios:

Mantener la forma original del inmueble debido a su gran valor constructivo

Mantener su sistema material, ya que como se analiza en capitulos anteriores este sistema tiene un valor histórico relevante en la región de La Araucanía.

Diferenciar elementos restaurados de elementos nuevos.

Revitalizar la bodega de manera que se comunique con la estación de trenes ya reactivada, sin perder su actual conexión.



CAPÍTULO IV

PROGRAMA



Imagen propia

PRESENTACIÓN DEL PROGRAMA

A partir del estudio y análisis del caso específico y del contexto local, surge la propuesta de un programa que combina la creación de un mercado de abastos y un parque ferroviario. Esta iniciativa es promovida por el gobierno municipal y tiene como objetivo principal la creación de un espacio de encuentro en la **comunidad**, así como la apertura de una nueva **puerta de acceso** al pueblo, aprovechando la reciente inauguración de la estación ferroviaria.

Este **mercado de abastos y parque ferroviario** se plantea como un punto de convergencia para la diversidad cultural y el aprendizaje, al mismo tiempo que se convierte en un centro de intercambio a través de actividades comerciales relevantes y necesarias en la zona.

La ubicación estratégica de la estación ferroviaria se convierte en el corazón de esta propuesta, conectando a los visitantes y residentes con la rica historia y cultura de Freire. Además, el mercado de abastos promoverá el intercambio de productos locales, artesanías y actividades artísticas,

fomentando así el desarrollo económico y la identidad cultural del lugar.

Este programa ofrece una oportunidad única para fortalecer la identidad de Freire, atraer a personas de al rededor y brindar un espacio donde la cultura, el comercio y el paisaje se entrelazan de manera armoniosa, **contribuyendo al crecimiento y la prosperidad de la comunidad.**

Dentro del pueblo de Freire, se ha observado una carencia de espacios de encuentro, más allá de la Plaza de Armas y el Salón de la Cancha Municipal. Esta situación ha sido un reclamo constante por parte de los habitantes a lo largo de los años, quienes anhelan un lugar digno para la realización de eventos y actividades culturales. Además, es importante destacar que el mercado local se limita actualmente a la Galería Municipal de Freire y a los puestos situados junto al Banco Estado. Estos espacios resultan insuficientes para dar cabida a la cantidad de comerciantes que atienden a la población.

PERTINENCIA



Puestos de venta costado de Banco Estado - Imagen propia

De manera recurrente, se observa a los comerciantes vendiendo sus productos en las aceras, fuera de los supermercados o incluso en la plaza de la calle principal. Esto refleja la necesidad de un mercado ampliado y adecuado para atender a la comunidad de Freire. Además, es esencial considerar que los comercios existentes carecen de protección suficiente en los meses de invierno, cuando las lluvias y el frío son frecuentes.

La programación propuesta, podría abordar estas deficiencias al **otorgar un espacio versátil y protegido** que atienda tanto las necesidades de encuentro y actividades culturales como las de los comerciantes locales. Esta propuesta busca no solo satisfacer estas demandas, sino también **fortalecer la identidad y el bienestar** de la comunidad de Freire en su conjunto. Cabe destacar que la iniciativa de establecer un parque ferroviario y un mercado de



abastos una estación ferroviaria no es una idea nueva en la comuna de Freire. Ya en el año 2013, estudiantes de Arquitectura de la Universidad Autónoma plantearon una propuesta similar para la estación ferroviaria de Quepe. Lamentablemente, esta estación se encuentra en estado de abandono en la actualidad. No obstante, las necesidades que enfrenta Quepe son notoriamente similares a las de Freire en lo que respecta a la falta de espacios de encuentro y comerciales adecuados.

Esta historia pasada demuestra que la comuna de Freire ha estado buscando soluciones para sus carencias de espacios de convergencia y oportunidades comerciales durante un período prolongado.

Esto resalta la importancia de tomar medidas para revitalizar estos espacios y promover el desarrollo local en toda la comuna de Freire.

El programa se divide en distintas zonas, El Mercado, La Gastronomía, Áreas Verdes, Servicios, Parador Y Entretenimiento, cada uno de estos sectores es fundamental para el

funcionamiento del programa y se relacionan entre si, como se puede observar en la figura 13 se establecen recintos dentro de las zonas y se analiza el grado de permeabilidad de cada uno, siendo público, privado o colectivo, así también se relaciona el uso de los recintos con la actividad que fomentan, donde se generan intercambios entre las zonas.

Se centra en actividades fundamentales como aprender, intercambiar, vender y socializar. Por lo tanto, es de vital importancia diseñar espacios que no solo permitan, sino que también incentiven estas actividades.

Los espacios planificados no solo deberían ser **funcionales**, sino también **acogedores** y **atractivos**, de manera que inspiren a las personas a participar en estas actividades de manera activa.

ESTUDIO PROGRAMATICO

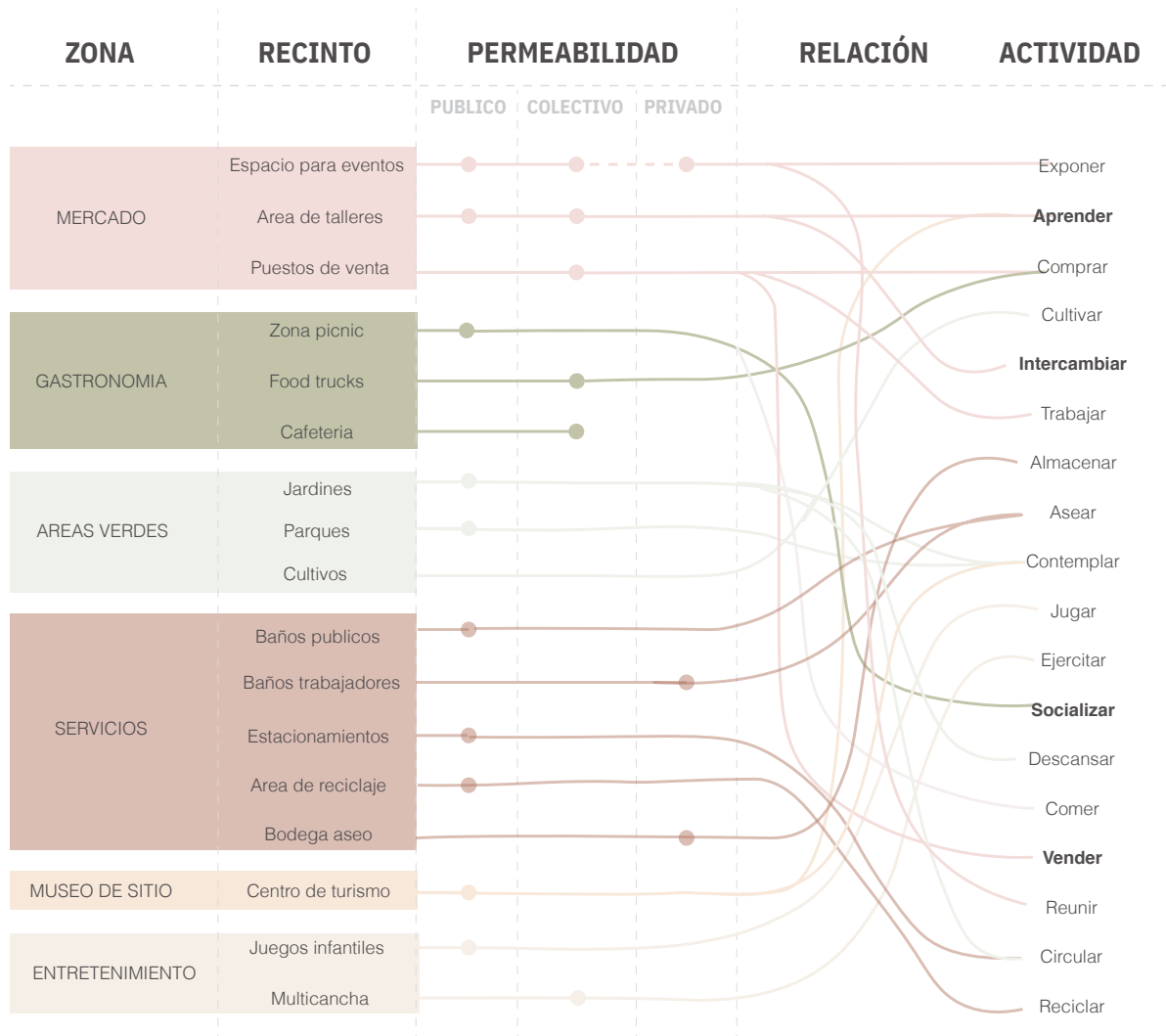


Figura 13 - Elaboración propia

El aprendizaje cultural y el intercambio de conocimientos deben ser promovidos a través de espacios que sean propicios para talleres, exposiciones y actividades educativas. Además, los espacios de venta deben ser atractivos y accesibles para los comerciantes, con la infraestructura adecuada para que puedan llevar a cabo sus transacciones de manera efectiva.

Por último, se debe diseñar **áreas de encuentro y socialización** que inviten a la comunidad a compartir y disfrutar del ambiente cultural y comercial, contribuyendo al fortalecimiento del tejido social local.

Con respecto a las conexiones, en la figura 14 se presenta un esquema de las relaciones entre las zonas, donde las áreas verdes serían protagonistas y partes de cada sector, en cuanto a la ocupación del terreno, aproximadamente 40% sería de áreas verdes, 20% de lugares de entretenimiento, 15% servicios, 12% mercado, 8% del parador turístico, y un 5% estaría destinado al sector gastronómico.

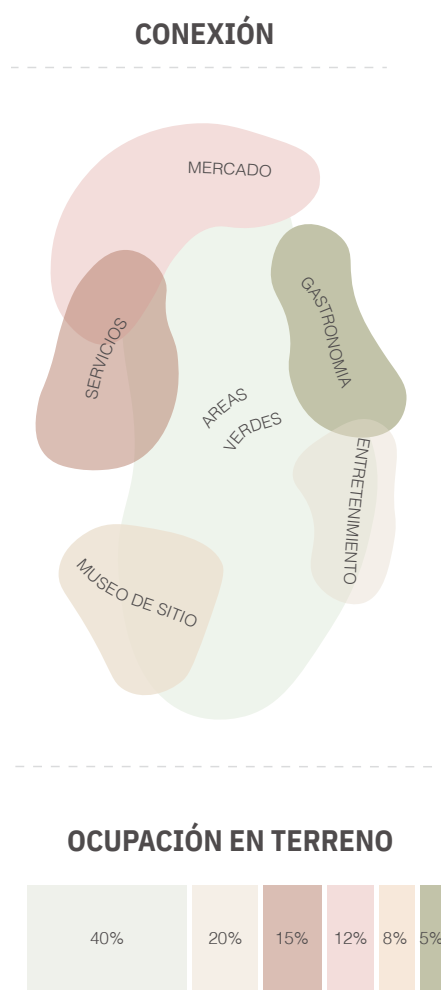


Figura 14 - Elaboración propia

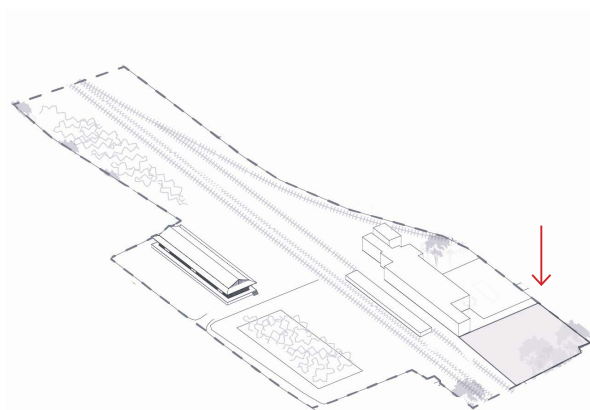
CAPÍTULO V

PROPUESTA



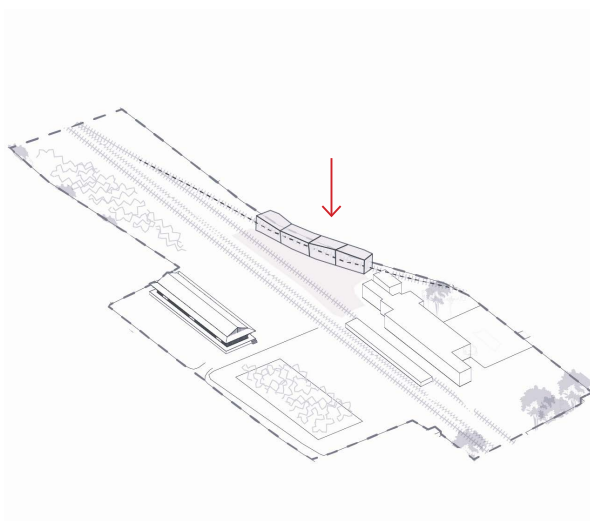
ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

La propuesta se centra en la recuperación de la bodega ferroviaria y su entorno, manteniendo su **valor constructivo y respetando su materialidad y estructura original**. El objetivo es transformar este espacio en un mercado vibrante y multifuncional que se integre perfectamente en la comunidad circundante mediante un paseo que logre una **simbiosis** entre los potenciales visitantes por medio del tren y la comunidad local.



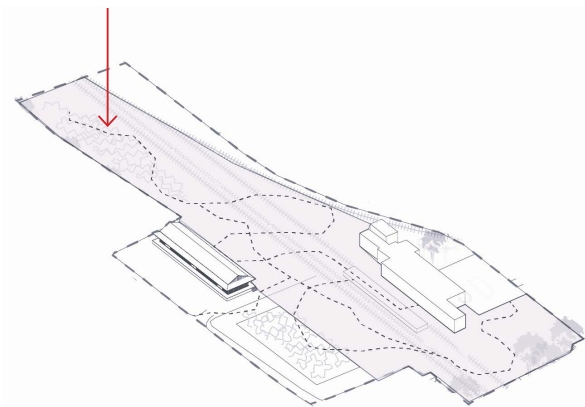
P.01 RECUPERACIÓN DE ESPACIOS DEPORTIVOS

La antigua cancha de baloncesto se restaurará, conservando los arcos hechos con vías de rieles, para crear una multi-cancha. Esta iniciativa no solo preservará un espacio deportivo importante, sino que también revitalizará la historia del sitio y fomentará la actividad física en la comunidad.



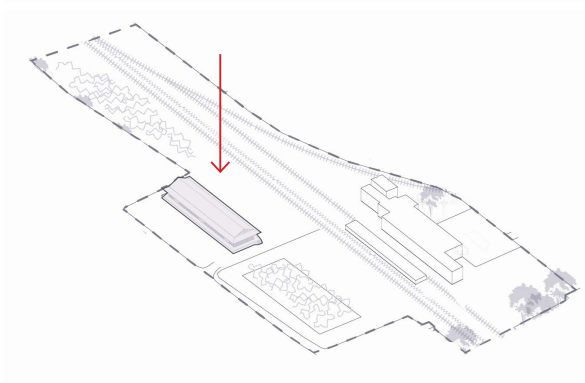
P.02 TRANSFORMACIÓN DEL RAMAL FREIRE-CUNCO EN UN CENTRO GASTRONÓMICO

El antiguo ramal Freire-Cunco se convertirá en un centro gastronómico único. Vagones de tren se adaptarán para albergar cafeterías y food trucks, creando un ambiente culinario diverso y atractivo. Este espacio no solo será un lugar para disfrutar de la comida, sino también un punto de encuentro para turistas y familias, promoviendo la interacción social y cultural.



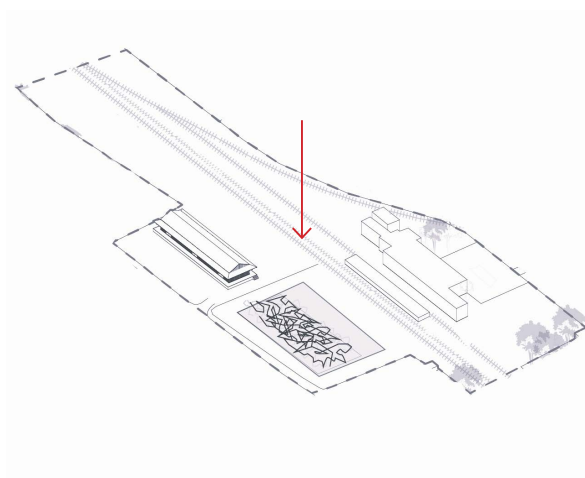
P.03 CREACIÓN DE AREA DE JUEGOS Y JARDÍN

El proyecto se completará con la creación de senderos, áreas verdes y el uso estratégico del color y condiciones visuales. Para complementar el recorrido se establece un area de juegos infantiles y jardines a lo largo del trayecto.



P.04 CONSERVACIÓN DEL VALOR CONSTRUCTIVO

Se conservará la esencia arquitectónica de la bodega ferroviaria, y se adaptara a un mercado multicultural respetando su estructura y materialidad. La intervención se realizará de manera cuidadosa, preservando los elementos materiales que le confieren carácter al edificio.

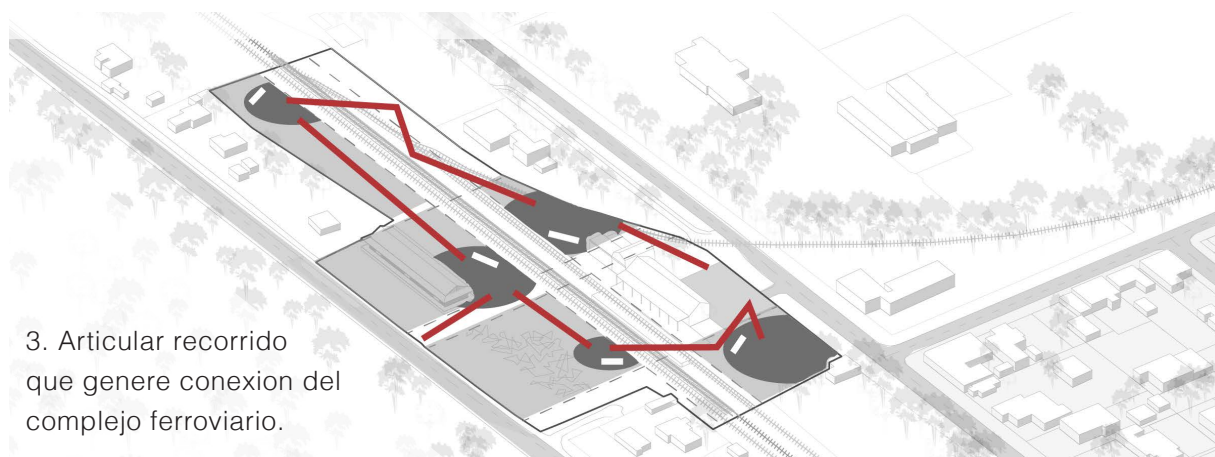
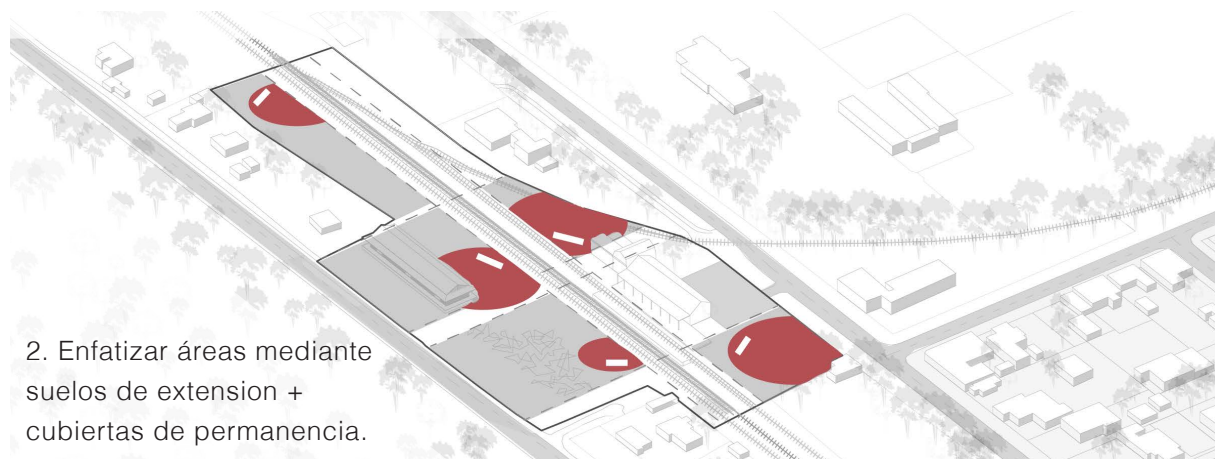
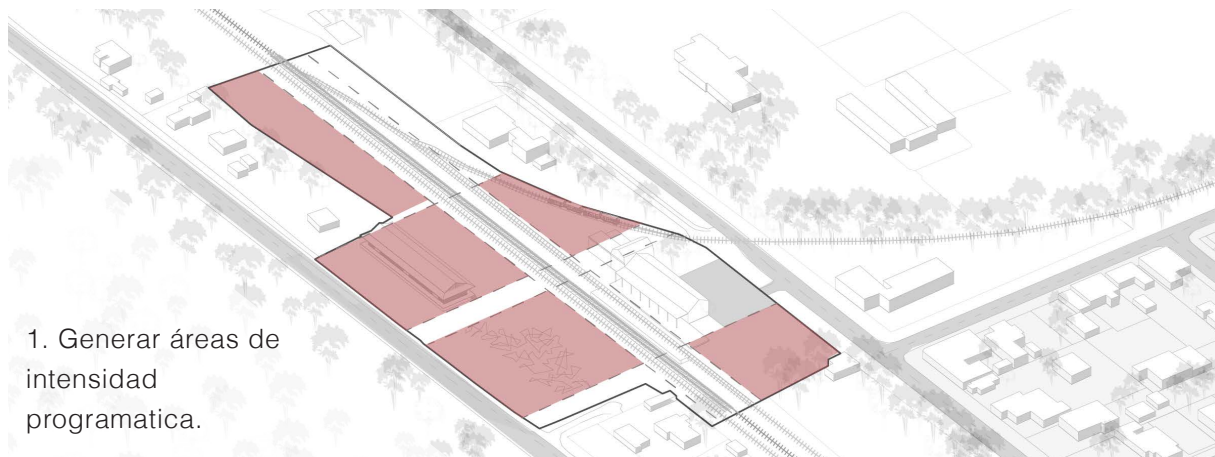


P.05 CREACIÓN DE UN MUSEO DE SITIO PUENTE TOLTÉN

Los vestigios del puente Toltén se utilizarán para establecer un museo de sitio. Este espacio ofrecerá una ventana al pasado, permitiendo a los visitantes explorar la estructura original del puente y aprender sobre la historia local. La reconstrucción parcial del puente proporcionará un contexto histórico completo y promoverá la apreciación por el patrimonio de la comuna.



ESTRATEGIAS DE DISEÑO



PLANIMETRIA

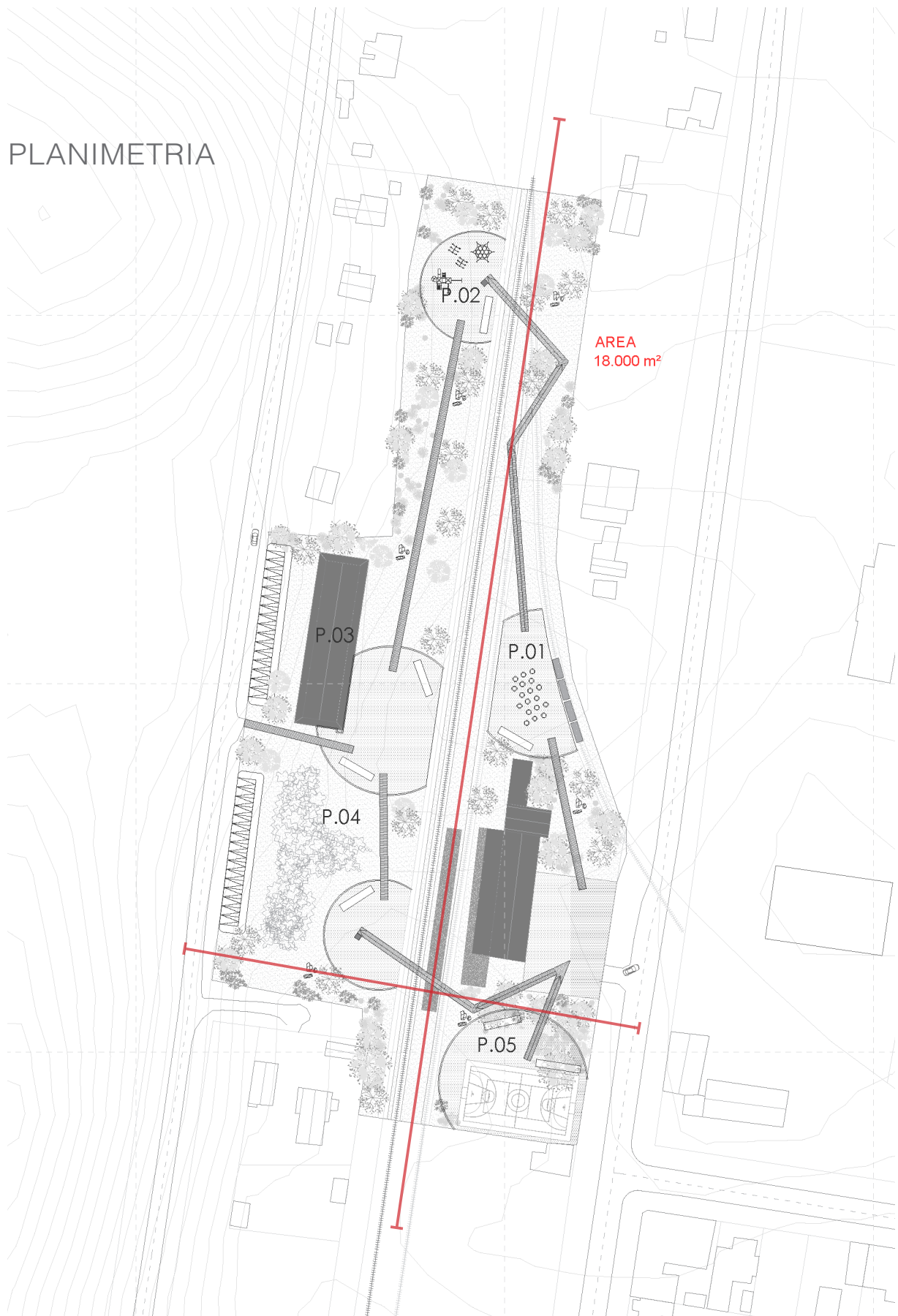
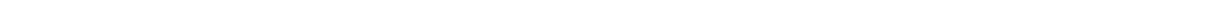


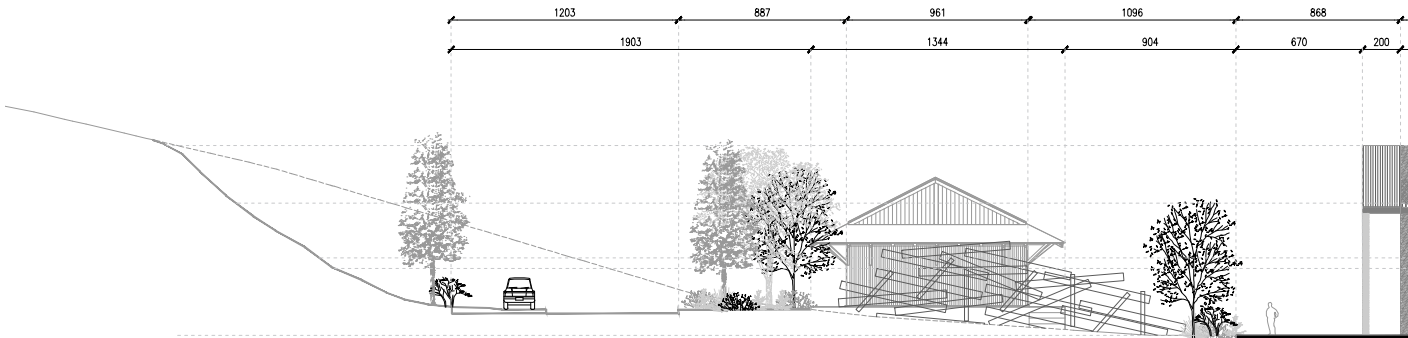
IMAGEN OBJETIVO



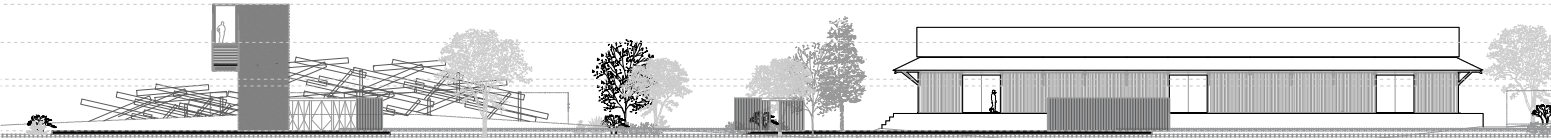
Vista desde multicancha



PLANIMETRIA



Corte Transversal Esc 1:400



Corte Longitudinal 1:600



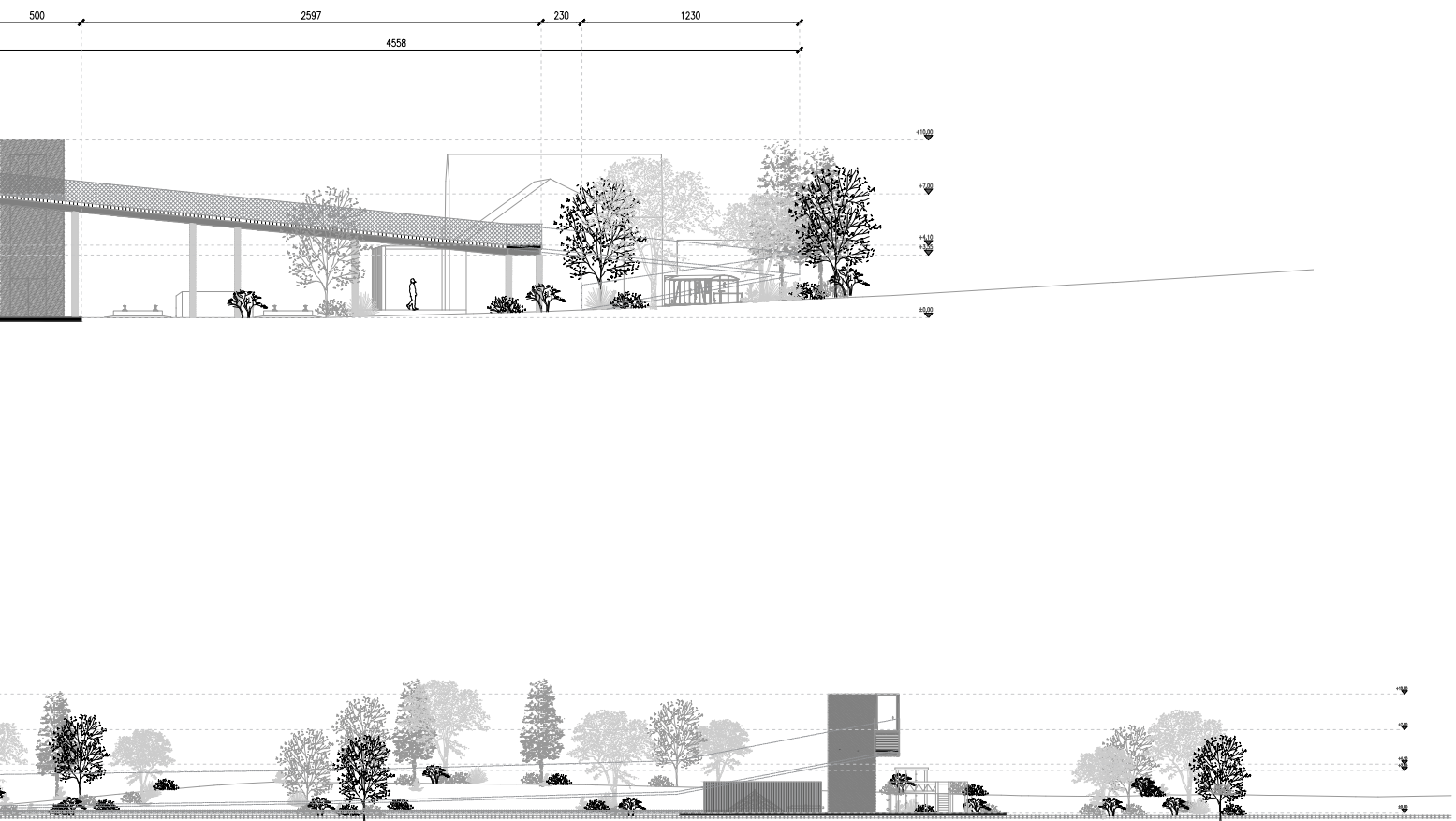


IMAGEN OBJETIVO



Vista desde via ferrea.

PLANIMETRIA

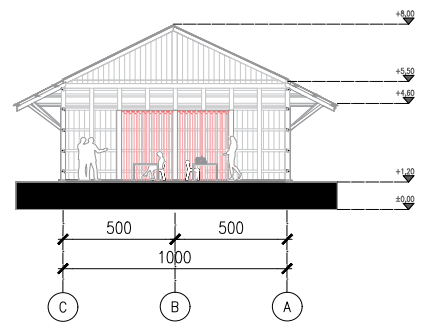
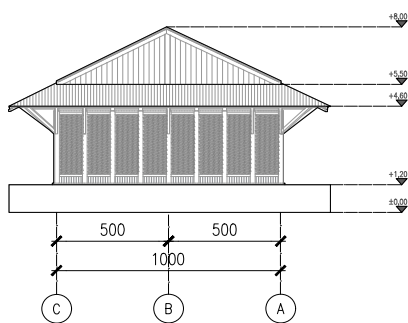
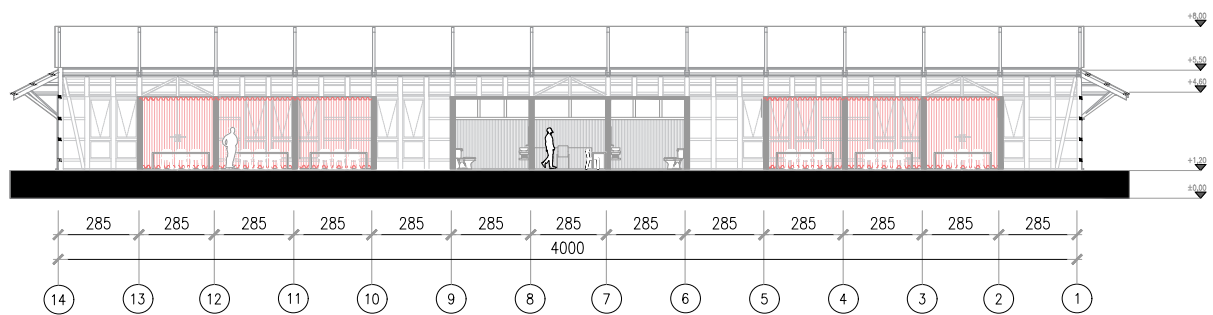
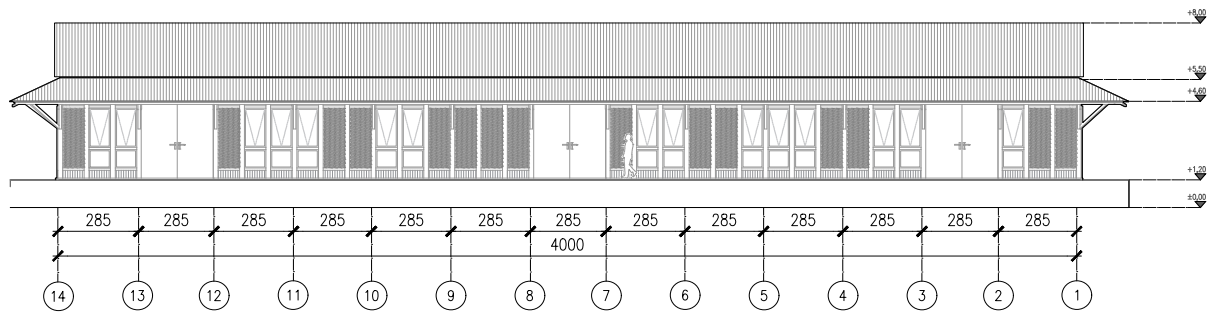


IMAGEN OBJETIVO

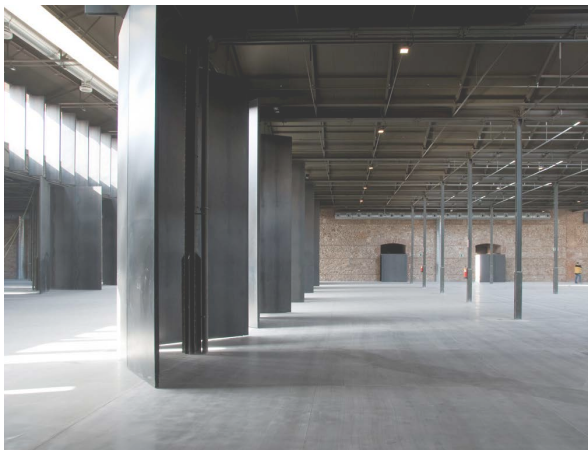


Vista interior bodega.

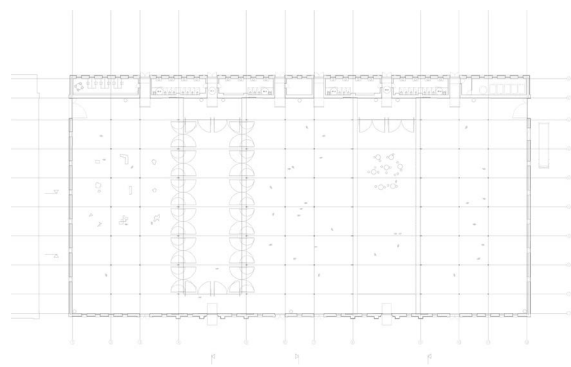


REFERENTES

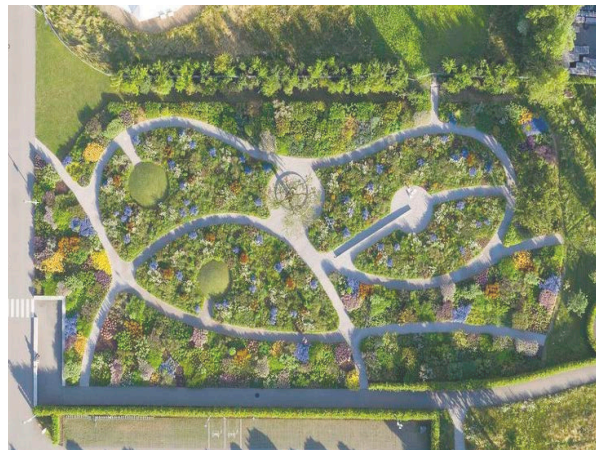
NAVE 16 MATADERO MADRID



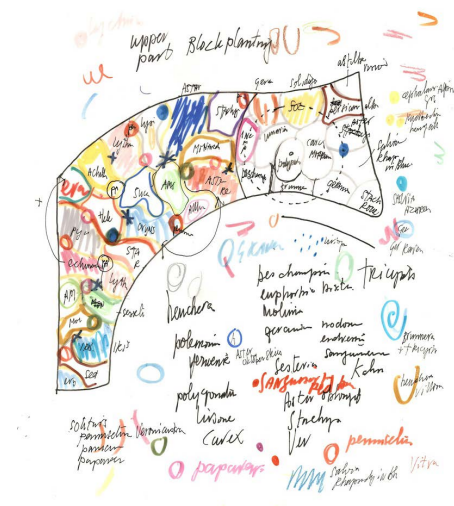
Arquitectos: ICA Arquitectura.
Ubicación: Madrid, España.
Año: 2007.
Area: 5200 m².



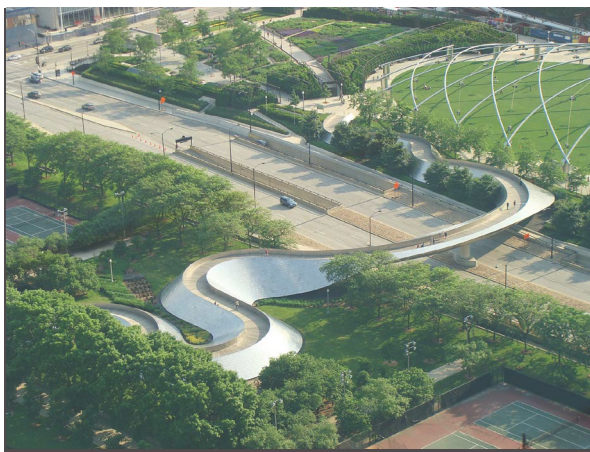
VITRA OUDOLF GARDEN



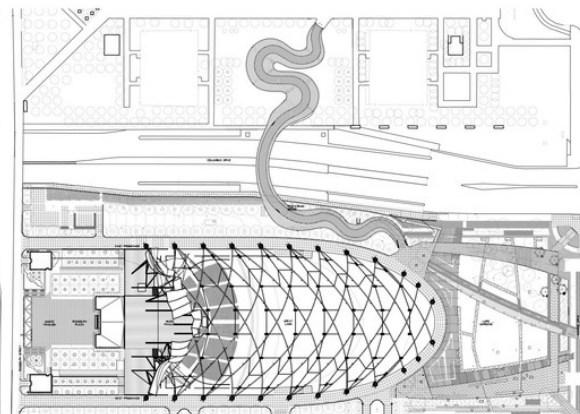
Arquitectos: Piet Oudolf
Ubicación: Weil Am Rhein, Germany.
Año: 2020.
Area: 4000 m².



BP PEDESTRIAN BRIDGE



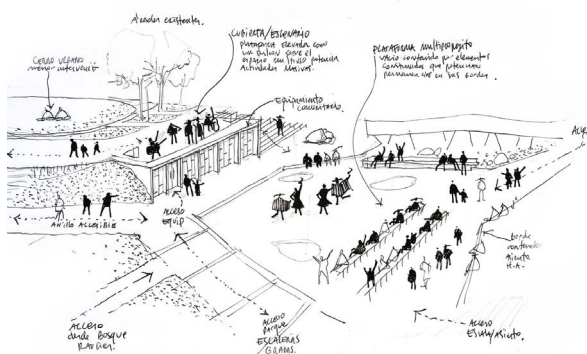
Arquitectos: Frank Gehry.
 Ubicación: Chicago, EEUU.
 Año: 2004.
 Largo: 285 m.



PARQUE MANUEL RODRÍGUEZ



Arquitectos: Impulso Arquitectos.
 Ubicación: Curacautín, Chile.
 Año: 2022.
 Área: 21000 m².



Agradecimientos

A la Municipalidad de Freire
Y a EFE por el gran aporte de
información para la investigación.

A Ivan, Pia, Claudia, Mapy, Patricio
y Sandra.

BIBLIOGRAFÍA

Ilustre Municipalidad de Freire (1 de agosto de 2015). *Historia de la comuna*. <https://munifreire.cl/historia/>

Merino, Neely. (2013). *Estudio De Recursos De Valor Patrimonial Cultural, Comuna De Freire*. Plan Regulador Comunal de Freire. Surplan LTDA.

Antivil. (2017) *Una Mirada A La Araucanía: Construcciones Territoriales En La Colonización Chilena En El Siglo XIX*. Revista Urbano N°35

Cerda.G. (1983). *Seminario de Titulo, Arquitectura Ferroviaria de la Araucanía*. Universidad del Bio-bio.

Cerda.G.(2009). *Arquitectura patrimonial de la región de La Araucanía, Chile*. Arqiteturarevista, Vol.5.

MINVU. (2009). *Circular General DDU N°227*. Gobierno de Chile.

IE+HABITAT. (2013). *Parador Turístico Multicultural: Estación Ferroviaria de Quepe*. Universidad Autónoma de Chile.

Espinoza. (2014). *La transformación del espacio ferroviario productivo al espacio cívico urbano de los poblados de los ramales de la Araucanía*. Universidad de Valparaíso.

Pérez, Arévalo, Fuentes. (2023). *Tramas urbanas y trazados ferroviarios de la Ocupación Estatal en la Araucanía*. Rev. Hist., N°30.

CIREN, Ministerio de Agricultura (2022). *Características demográficas y socioeconómicas comuna de Freire*.

Fernandez. T. (2007). *Arquitectura En El Paisaje*. Serie Monografías de Arquitectura Chilena Contemporánea, Vol. 19. Ediciones ARQ.

Beccar. M. (2022). *LA RAZÓN DEL PAISAJE. Elucidación de la Naturaleza en la génesis del proyecto arquitectónico: un diálogo con Glenn Murcutt*. Universidad Abierta Interamericana, Centro De Altos Estudios En Arquitectura Y Urbanismo.

MONTANER, Josep María (2015). *La condición contemporánea de la arquitectura*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

