

Paseo Espacio Parque Ultraestación

Intervención arquitectónica y urbana de el antiguo complejo
ferroviario de Chillán



2023

Anwar Sabagh Bahna

Autor

Anwar Sabagh Bahna

Profesor guía

Álvaro Farrú Betinyani



Semestre primavera 2023

Planteamiento Integral del Problema de Título

Carrera de Arquitectura

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Universidad de Chile

Agradezco a

Por su participación y hospitalidad, a los habitantes de Chillán y personas de Chillán viviendo en Santiago

Por su ayuda en mi viaje a terreno, a Daniel Sabagh y Soraya Jadue

Por su apoyo, a mi familia, amigos y amigas

Por su guía, a profesor Alvaro Farrú

Por su especial apoyo durante el proceso a mi mamá y a mi papá

Y por su apoyo emocional a Valentina Berg

Abstract

En el contexto actual de Chile nos encontramos con un impulso por recuperar los trenes como medio de transporte, provocando probablemente el inicio de la descentralización de nuestro país, junto a la revalorización de diversas ciudades y su cultura. Sin embargo, muchas de las estaciones de trenes se han encontrado en desuso varios años o décadas. Debido al olvido del tren como medio de transporte, las distintas ciudades de Chile, que anteriormente se conectaban a través de este, les dieron la espalda a las estaciones ferroviarias, dejándolas desconectadas de la vida urbana. A esta, se le suma una problemática inherente al transporte ferroviario: la división de la ciudad generada por las vías férreas. Provocando que no solo la estación se encuentre separada de la ciudad, sino que también el tren separó a la ciudad en su crecimiento urbano.

El caso a trabajar durante este proceso es el de la estación ferroviaria de Chillán. En este emplazamiento se trabajará específicamente el entorno de la estación; conectando la estación a la vida urbana que le rodea y recibiendo a los pasajeros del tren. Se busca realizar una pieza arquitectónica importante para la costura entre el barrio Ultraestación y la trama fundacional de Chillán, que debido a la estación ferroviaria se encuentran separadas, y a su vez reincorporar la estación de trenes a la vida urbana. Para generar esta costura se ha revisado la necesidad del emplazamiento de espacios y elementos de conexión, recibimiento y atracción. Estas acciones se realizarán en el sitio en estado de abandono que es parte de la estación. Se trabajará respetando y revitalizando la estructura de las ex bodegas de la estación, proponiendo un uso cercano a los habitantes y reconectando la ciudad a través de circulación y trabajo del entorno inmediato.

Alimentaciones

“De esta forma, a fines de la segunda década de este siglo, el crecimiento y expansión de las ciudades; la concentración de servicios en los centros urbanos y el aumento de la congestión vehicular han generado una necesidad y la oportunidad para el desarrollo del modo ferroviario.” (EFE, 2023).

La vuelta del tren en Chile como medio de transporte factible es cada vez más real, y habiendo planes transgubernamentales por recuperar esta infraestructura, invita a la revitalización de las instalaciones propias y cercanas al tren.

Motivaciones

Bajo el contexto de transporte ferroviario en el que se encuentra nuestro país divisé una pregunta casi de inmediato: ¿Cómo va a funcionar el tren en Chile si lleva tanto tiempo sin usarse? Esta interrogante abrió un problema y una oportunidad primigenios. Se detectaron bastantes estaciones ferroviarias de nuestro país en este estado de desuso y desconexión con la ciudad, por lo que se da el paso para poder aprovechar estos espacios, devolverles la vida, reintegrarlos a la ciudad y preparar las instalaciones de los trenes para un mejor funcionamiento del espacio.

Me motiva promover el medio de transporte ferroviario por su sustentabilidad y eficiencia. Busco mejorar los espacios en torno a las estaciones y su propia conectividad para recuperar el lugar en donde se recibe al tren y sus pasajeros, rescatando su arquitectura histórica.

El ferrocarril es un medio de transporte ejemplar y eficaz. Si bien es una inversión a nivel estatal, vale la pena apostar por esta manera de moverse, sobre todo en Chile. El tren es eficiente porque una vez iniciado el movimiento de los vagones la continuidad de su desplazamiento requiere muy poca energía. Si bien los automóviles impulsados por energía eléctrica aún no alcanzan suficiente tecnología para moverse

igual que uno a combustión, la poca energía que usa el ferrocarril en comparación, le permite ser un medio de transporte factible en el pasado, en la actualidad y en el futuro. Por lo que también le permite usar energía más limpia que otras formas de transporte.

A diferencia del automóvil, el servicio del ferrocarril mejora mientras más se usa. Ya existiendo la infraestructura ferroviaria, el tren solo mejoraría como medio de transporte, ya que sus viajes solo necesitarían hacerse más recurrentemente o incorporar más trenes a las vías. Sin embargo, mientras más personas usan el automóvil hay un punto límite en donde la ineficiencia espacial que ocupa este medio de transporte le cobra factura. Las calles colapsan y un viaje que debería ser de 20 minutos pasa a ser de una hora o más; además ocuparía mayor energía para mover a la misma cantidad de personas y presentando un mayor índice de huella de carbono.

La misma vuelta a considerar el tren como medio de transporte motiva la recuperación de su infraestructura. Así como mejorar su conexión con la ciudad y motivará a usar más el tren como medio de transporte.

Índice

	Página
01	
<i>Antecedentes</i>	
<i>El ferrocarril en Chile</i>	9
<i>El ferrocarril en Chillán.....</i>	12
<i>La estación ferroviaria y sus</i>	14
<i>ex bodegas</i>	
<i>Plan maestro de Parque</i>	18
<i>Intercomunal Ultraestación</i>	
<i>Concurso Museo Regional de...</i>	19
<i>Ñuble</i>	
02	
<i>Localización</i>	21
03	
<i>Problemática</i>	
<i>Problematica general</i>	26
<i>Dos barrios divididos</i>	27
<i>Anteproyectos, concurso y</i>	31
<i>preexistencias proyectadas</i>	
<i>Desafíos de las ex bodegas.....</i>	32
<i>Los habitantes de Chillán</i>	33
<i>Conclusiones</i>	36

		Página
04	<i>Propuesta</i>	38
	<i>Criterios de intervención</i>	39
	<i>Ideas de intervención</i>	40
	<i>Organigrama</i>	42
	<i>Estrategias de intervención</i>	43
	<i>Referentes</i>	53
	<i>Propuesta</i>	55
05	<i>Bibliografía</i>	58
06	<i>Anexos</i>	60

Antecedentes

El ferrocarril en Chile

El ferrocarril aparece en Chile bajo la administración privada del empresario estadounidense William Wheelwright, como método de transporte de mineral extraído en Chañarillo, por lo que el tramo de trenes se proyectó para viajar la distancia entre Copiapó y Caldera. La construcción de las vías fue desarrollada por ingenieros del mismo país de William, al igual que la máquina de vapor que movería el sistema.

El 4 de enero de 1884 el presidente de la República, Domingo Santa María creó a través de un decreto la empresa de ferrocarriles del estado: EFE. Esta es una empresa estatal que se encarga de desarrollar e impulsar los medios de transporte ferroviarios para pasajeros y de carga. EFE desde sus inicios nació como una forma de administración que se proyectaba para unir Chile a través del tren, tomando como primeras proyecciones el desarrollo del tren hacia el sur de Chile.

“La creación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado marcó el inicio de la expansión del tren como principal medio de transporte y comunicación del país en el siglo XX. Esto permitió consolidar la república

a través de la integración de territorios hasta entonces desconectados.” (EFE, 2023).

Con el desarrollo del ferrocarril en auge EFE desarrolla el tramo Iquique – Puerto Montt que unió a través de máquinas de vapor gran parte del largo de Chile. En su apogeo y dominio de las movilidades, EFE decide electrificar el tramo Santiago – Valparaíso que redujo a la mitad el tiempo de viaje desde la capital hasta la ciudad puerto.

A mediados del siglo XX el ferrocarril pierde competitividad debido a la aparición del automóvil, buses y camiones. Sumado a esto, y bajo el contexto de dictadura de Augusto Pinochet en Chile, el estado elimina el subsidio a los ferrocarriles; impulsando el uso de medios de transporte privados. Esta acción por parte de la dictadura condujo al término del ferrocarril como medio de transporte competitivo frente a los otros medios. La empresa estatal por la ausencia de financiamiento del estado debió suprimir tramos tanto en el norte como el sur. De esta manera lentamente fue desapareciendo el ferrocarril dejando el rastro de su infraestructura e historia en el territorio, siendo también parte importante de la historia de Chile.

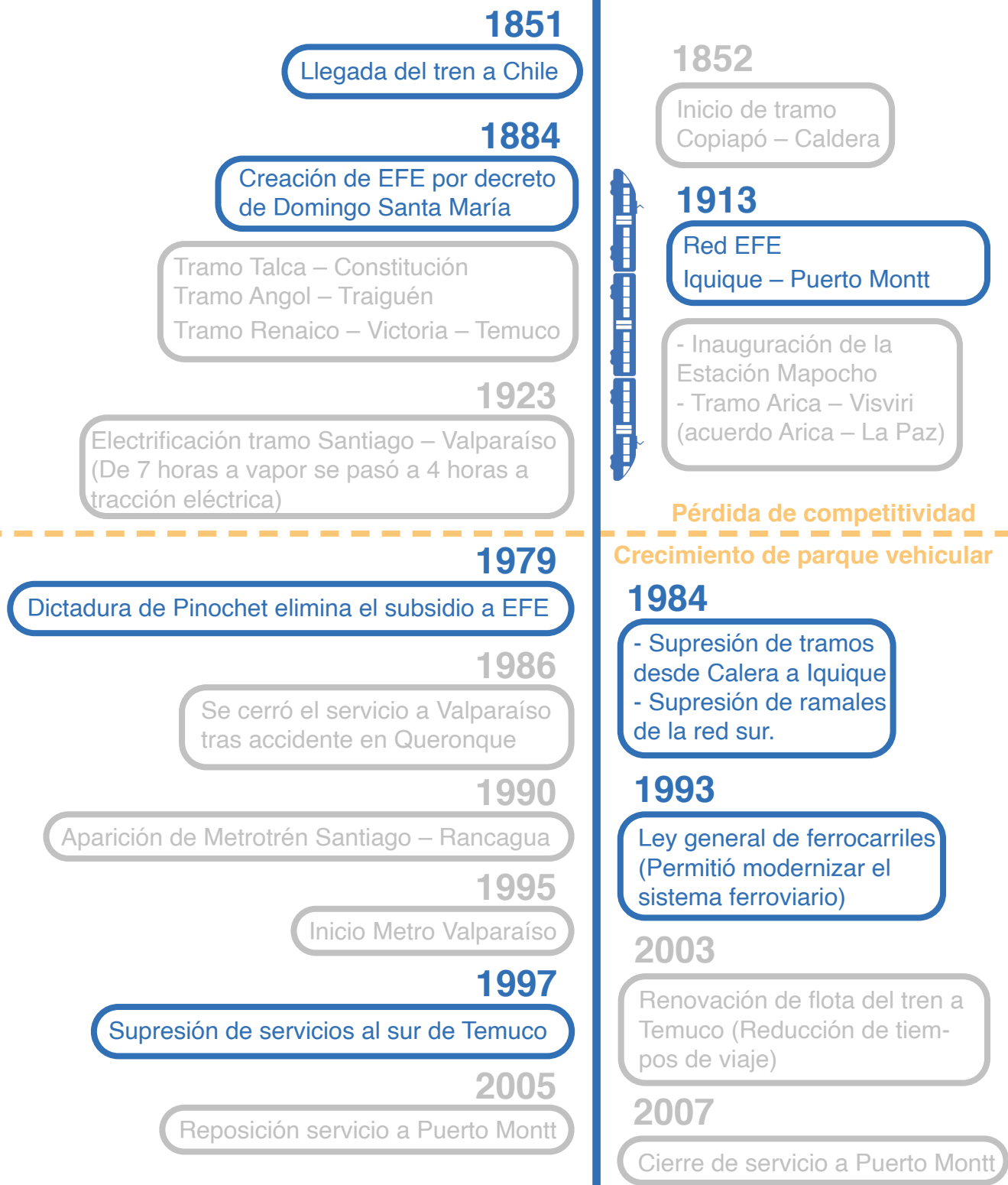


Figura 01: Elaboración propia. Nov, 2023. Línea de tiempo del ferrocarril en Chile. Esquema.

2011

Master plan: Nuevos horizontes

- Mejora de servicio en:
- Biotren Concepción – Coronel
- Metro Valparaíso
- Nuevos servicios en metrotrén Nos y Rancagua

2022

Trenes para Chile

Unificación de redes y aumento de capacidad de uso

Proyectos

2026 – 2032

Nuevo servicio Santiago – Valparaíso

2026 – 2032

Corredor ferropuerto y centro de intercambio modal puerto exterior San Antonio

2028 – 2030

Conexión Estación Central – Quinta Normal

2026 – 2029

Nuevo servicio Santiago – Concepción

2025 – 2027

Nuevo servicio Temuco – Pitrufquén

2025 – 2028

Extensión Biotren Lota - Coronel

2019

Chile sobre rieles

- Importante inversión para EFE y nuevos trenes
- Mejora la red del metro de Santiago

2023

Nuevos trenes para el tramo Santiago – Chillán

Suspensión tramo Santiago – Chillán por mal estado de puente tras lluvias y sistemas frontales



Figura 01: Elaboración propia. Nov, 2023. Línea de tiempo del ferrocarril en Chile. Esquema.

El ferrocarril en Chillán

El tren llegó a Chillán el 29 de marzo de 1874 con el tramo de Concepción-Chillán que completaba el tramo largo de Santiago-Concepción. Este quedó en funcionamiento oficial el año 1877, siendo un acontecimiento histórico que conmovió a la ciudadanía. Esta nueva conexión a través del ferrocarril generó movimiento económico,

generando empleos y atrayendo trabajadores. Chillán se situó en medio de esta vía de transporte emergente en Chile, que generaba un imán para las nuevas tecnologías de la revolución industrial. “Hacia 1920, Chillán se había convertido en un dinámico núcleo de vías férreas interconectadas.” (Reyes. M, 2023) (fig. 02)

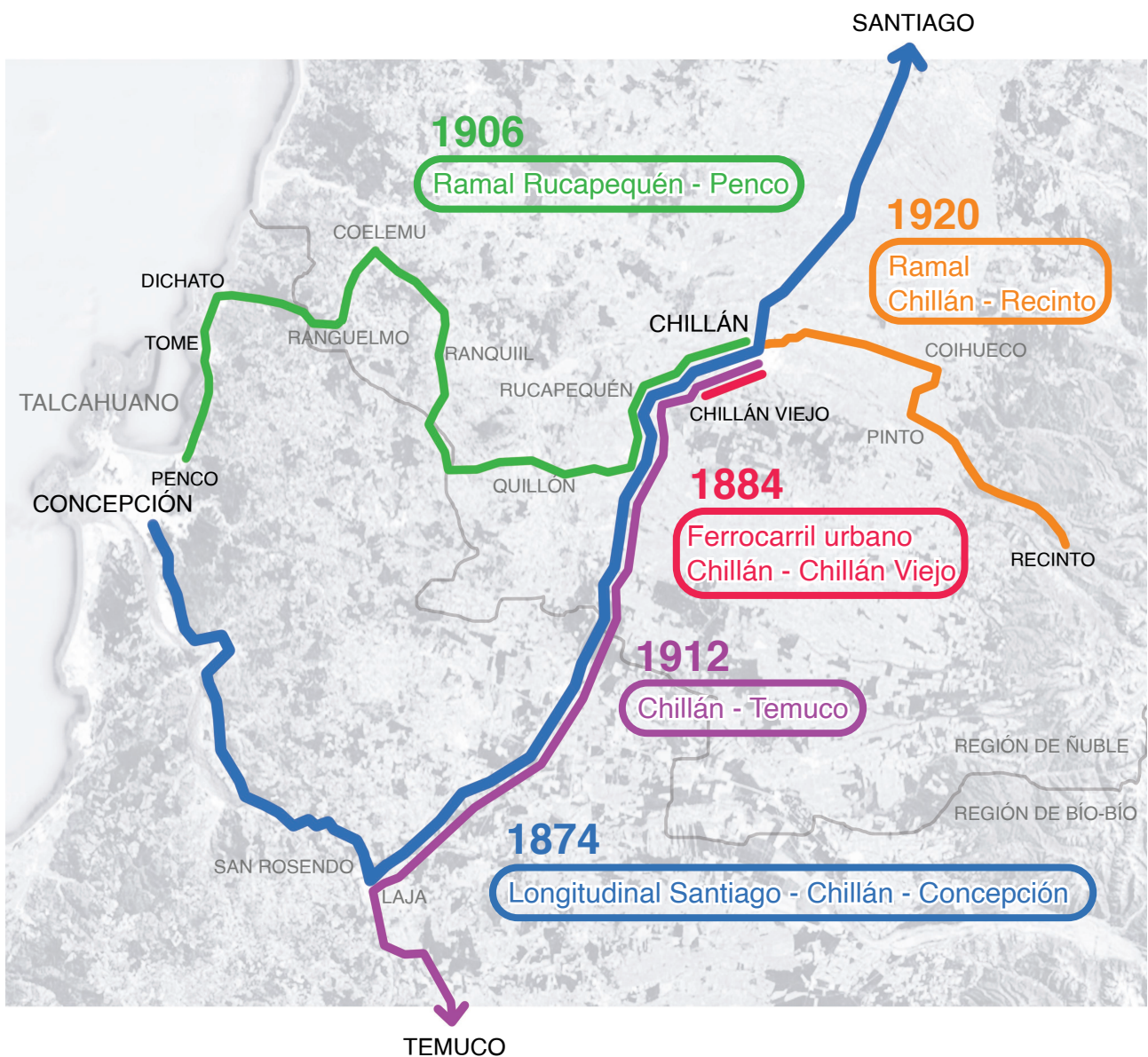


Figura 02: Elaboración propia. Nov, 2023. Mapa de inauguración de vías ferreas. Intervención a mapa de Google Earth.

El ramal Rucapequén-Tomé-Penco fue pensado para exportar la riqueza agrícola de Linares y la región de Ñuble. Esta vía de transporte traería conexión de Chillán a la costa regional, atrayendo cada vez más personas de la ciudad a localidades como Tomé y Dichato, que eran utilizados como balnearios por los chillanejos. Estas localidades son altamente reconocidas por los habitantes a través de esta conexión hasta el día de hoy, siendo parte del recuerdo principal que le atribuyen al tren en Chillán (Ver anexo 01).

El ramal Chillán - Recinto, al igual que el anteriormente referido, promovía la conectividad aumentando el turismo y cultura, acercando Chillán a las Termas. Esta conexión es otra razón por la que los locales de Chillán recuerdan el tren. La relación del ferrocarril con Chillán a lo largo de su historia fue de gran riqueza; impactando al crecimiento económico, turístico y cultural, no solo de Chillán, sino que de toda la región de Ñuble.

La estación de ferrocarriles de Chillán en la actualidad se debería encontrar en funcionamiento a través del tramo reactivado en el presente gobierno del presidente Gabriel Boric y como parte de un plan proyectado planteado de manera transgubernamental entre este gobierno y el anterior de Sebastián Piñera. En la actualidad el gobierno ha promovido el transporte

en ferrocarriles, continuando con el plan del gobierno anterior; sin embargo, el tramo Santiago – Chillán se encuentra en pausa momentáneamente. Las lluvias del 24 de junio de 2023 provocaron daños en el puente ferroviario a la altura del río Longaví que detuvieron el uso momentáneamente del tramo. “EFE proyecta que podría tardar hasta 10 meses en reponer la infraestructura ferroviaria dañada por sistemas frontales”. (Guerra, I. Emol. 2023)

Los primeros días tras la lluvia se pensó que por lo menos tendrían que destinar 5 días a reparar los daños, pero pasado el tiempo se alargaron los plazos. Esta información se complementa con la entrevista a personal de EFE en la estación de Chillán. Según información del entrevistado el tren no volvería a Chillán antes de mayo de 2024.

“Presentamos el trazado del tren que conectará el Gran Santiago con el Gran Valparaíso y también recibimos los trenes más rápidos de Sudamérica, que pronto comenzarán a transportar pasajeros entre Chillán y Santiago en tan solo tres horas y 40 minutos”. (Boric, G. 2023)

Una vez se restaure la infraestructura dañada el gobierno podrá retomar el plan de trenes que se pensaba reactivar también este año. Se sumarán 3 nuevos trenes

rápidos para reconectar a la red ferroviaria, a la región del Maule, de Los Lagos y de La Araucanía; se conectarán las capitales regionales con las localidades internas de la región. De la misma manera se reincorporará el tramo de Santiago – Concepción y a menor plazo se pondrá en marcha nuevamente el tramo Santiago – Chillán.

La estación ferroviaria y sus ex bodegas

El valor arquitectónico que presenta el complejo ferroviario de Chillán es alto considerando su historia y origen. La Estación de Ferrocarriles de Chillán junto a los edificios de la Catedral, Servicios Públicos, Bomberos, los Cines O`Higgins y Central, entre otros, forman parte del conjunto de edificios construidos como consecuencia del terremoto de 1939, que según G.Cerda “adoptaron la arquitectura moderna, su expresión y la nueva espacialidad propuesta, como un camino para reconstruir la ciudad en la década del 1940”. Siendo entonces, junto a otros grandes edificios de la ciudad, ejemplos de la arquitectura moderna de nuestro país. (fig. 03 - 08)

“Los testimonios de varios de los investigadores del desarrollo urbano de Chillan concuerdan en que estas maestranzas/bodegas fueron construidas al mismo tiempo



Figura 03: Elaboración propia. Oct, 2023. Estación ferroviaria de Chillán. Fotografía.

Figura 04: Elaboración propia. Oct, 2023. Catedral de Chillán. Fotografía.

Figura 05: “La Casa del Jotta”. Mayo, 2021. Edificio Servicios Públicos. Fotografía.

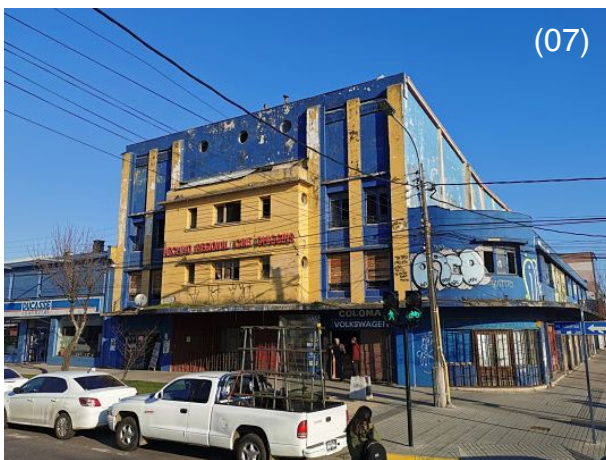


Figura 06: “La Casa del Jotta”. Julio, 2021. Edificio de Bomberos. Fotografía.

Figura 07: S/A. Junio, 2021. Cine O’ Higgins. Fotografía.

Figura 08: “La Casa del Jotta”. Oct, 2022. Cine Central de Chillán. Fotografía.

(o en el mismo periodo) que la estación central de Chillan (ubicada en avenida Brasil), la cual comenzó a construirse después del terremoto de 1939 en el marco de un plan nacional de reconstrucción urbana.” (Mincap, MOP, Colegio de Arquitectos de Chile. 2021).

Las ex bodegas fueron parte de la misma ola rectora de la ciudad después del sismo, y construida bajo un mismo proyecto junto a la reconocida estación de ferrocarriles de Chillán (fig. 09). Se convirtieron en piezas arquitectónicas de valor y carácter moderno, estructuras que no pasan a ser ruinas desapercibidamente. Las bodegas y maestranzas fueron construidas entre los años 1941 y 1944, con varias paralizaciones de las obras durante su proceso de construcción. Siendo emplazadas en el apogeo de la modernidad global. Las bodegas de carga y almacenaje se construían en esos años, con una tipología industrial modular, estándar y aparentemente, con elementos prefabricados, que se repetían en muchos complejos ferroviarios del país.

No se especifica cual fue el arquitecto a cargo del proyecto del complejo, pero se menciona al contratista, llamado Darío López. Sin embargo, se teoriza que el arquitecto diseñador del proyecto completo pudo haber sido el mismo que aquel que desarrolló el diseño de la estación ferroviaria. Convirtiéndose



Figura 09: Elaboración propia. Oct, 2023. Ex Bodegas de complejo ferroviario de Chillán. Fotografía.

probablemente en el arquitecto del “Recinto Estación Chillán” completo.

“Por información de una importante historiadora de Chillán, Alicia Romero... el arquitecto de la Estación de Ferrocarriles habría sido Guillermo Bustos Muñoz, con lo cual podemos suponer que fue el mismo arquitecto de las Bodegas.” (Mincap, MOP, Colegio de Arquitectos de Chile. 2021).

Hoy en día las ex bodegas y maestranzas se encuentran en desuso y rodeadas por un entorno inmediato abandonado y dejado al paso del tiempo. Aun así, podemos evidenciar lo que un día fue el “Recinto Estación Chillán”.

Los restos de la edificación que antes conformó a las bodegas

de la estación de ferrocarriles se ubican en la calle Italia, con Centenario; y teniendo acceso por la dirección Ejército de Chile N°83. Italia es una calle de adoquines que se encuentra en deterioro, que conecta longitudinalmente el predio del complejo ferroviario, pero que difícilmente es utilizada en la actualidad para la movilidad en la ciudad. (fig. 10)

“Esta calle no se encuentra habilitada (no cuenta con acera, calzada ni pavimentos duros), por lo cual se puede inferir que esta vía fue creada con posterioridad a la construcción original de los edificios en cuestión. Con alta probabilidad este espacio de circulación era parte de las áreas de operaciones de carga y descarga.” (Mincap, MOP, Colegio de Arquitectos de Chile. 2021).

La condición sísmica de nuestro país provocó que el mismo accidente que detonó la construcción del complejo tal como se conoció en sus años, quedara en desuso definitivo. El sismo de 2010 provocó daños en las instalaciones del complejo ferroviario dejándolos en su estado actual, que a pesar de los intentos por conservarlos por su valor histórico aún siguen en estado de abandono.

“Después del terremoto de 2010 la Estación de Ferrocarriles de Chillán y sus inmuebles aledaños sufrieron algunos daños no estructurales, lo que motivó que, durante el año 2016, se declaran Inmuebles de

Conservación Histórica por el Plan Regulador.” (Mincap, MOP, Colegio de Arquitectos de Chile. 2021).

Según Camila Gallardo, las Maestranzas de Ejército Chileno 83 *“Forman parte (no protegida oficialmente) del patrimonio histórico de la ciudad post terremoto del 39’. En su estado actual de abandono y deterioro, podrían definirse como ruinas de la modernidad”*.



Figura 10: Elaboración propia. Nov, 2023. Predio de Recinto Estación Chillán. Mapa de Google Earth intervenido.

Plan maestro de Parque Intercomunal Ultraestación

Si bien la estación de ferrocarriles de Chillán volverá a su funcionamiento junto con el tramo Santiago – Chillán gracias al buen estado de la estación ferroviaria, el complejo ferroviario de Chillán sigue en estado de desuso. Para el amplio predio que emplaza las ex bodegas y ex maestranzas se plantea un plan maestro de parque urbano, que ayudará a proporcionar parte de las áreas verdes que escasean en la ciudad. (fig. 11)

El plan maestro se desarrolló por parte de la municipalidad de Chillán y plantea generar espacios de interacción al aire libre, con una circulación ondulante y espacios de permanencia en la naturaleza. Buscan amortiguar el ruido generado por la actividad ferroviaria a través de vegetación y proyección topográfica.

El proyecto cumple bastante con lo requerido por los habitantes en las entrevistas realizadas para el presente documento. Espacios familiares, actividad física, áreas verdes e interacción de las personas que lo visiten. Es un proyecto completo, planteado para resolver urbanística y paisajísticamente el espacio; sin embargo, no aborda el diseño de las ex bodegas. Si bien el proyecto para las ex bodegas queda a la deriva, el plan maestro aborda las ex maestranzas de buena



Figura 11: Mincap, MOP, Colegio de Arquitectos de Chile. Nov, 2021. Propuesta Masterplan Parque Urbano de Chillán. Plano de Masterplan.

manera. Proyecta un jardín botánico completamente acorde a la situación actual, debido a la ya existente presencia de vegetación arbórea y arbustiva al interior de la estructura en estado de abandono. De esa manera se está de acuerdo con esta forma de promover la vegetación nativa y otorgarle un espacio al interior de esta estructura de valor histórico; ya que de esa manera se articula el patrimonio arquitectónico y natural en un mismo espacio.

Si bien el plan maestro ya está diseñado desde 2021, las primeras etapas de construcción están proyectadas para el año 2023. A pesar de ello a fecha de noviembre de 2023 no se han iniciado actividades, dejando a los habitantes de la zona en estado de espera atenta a este espacio que enriquecerá el barrio y ayudará a disminuir la segregación urbana de Chillán.

Concurso Museo Regional de Ñuble

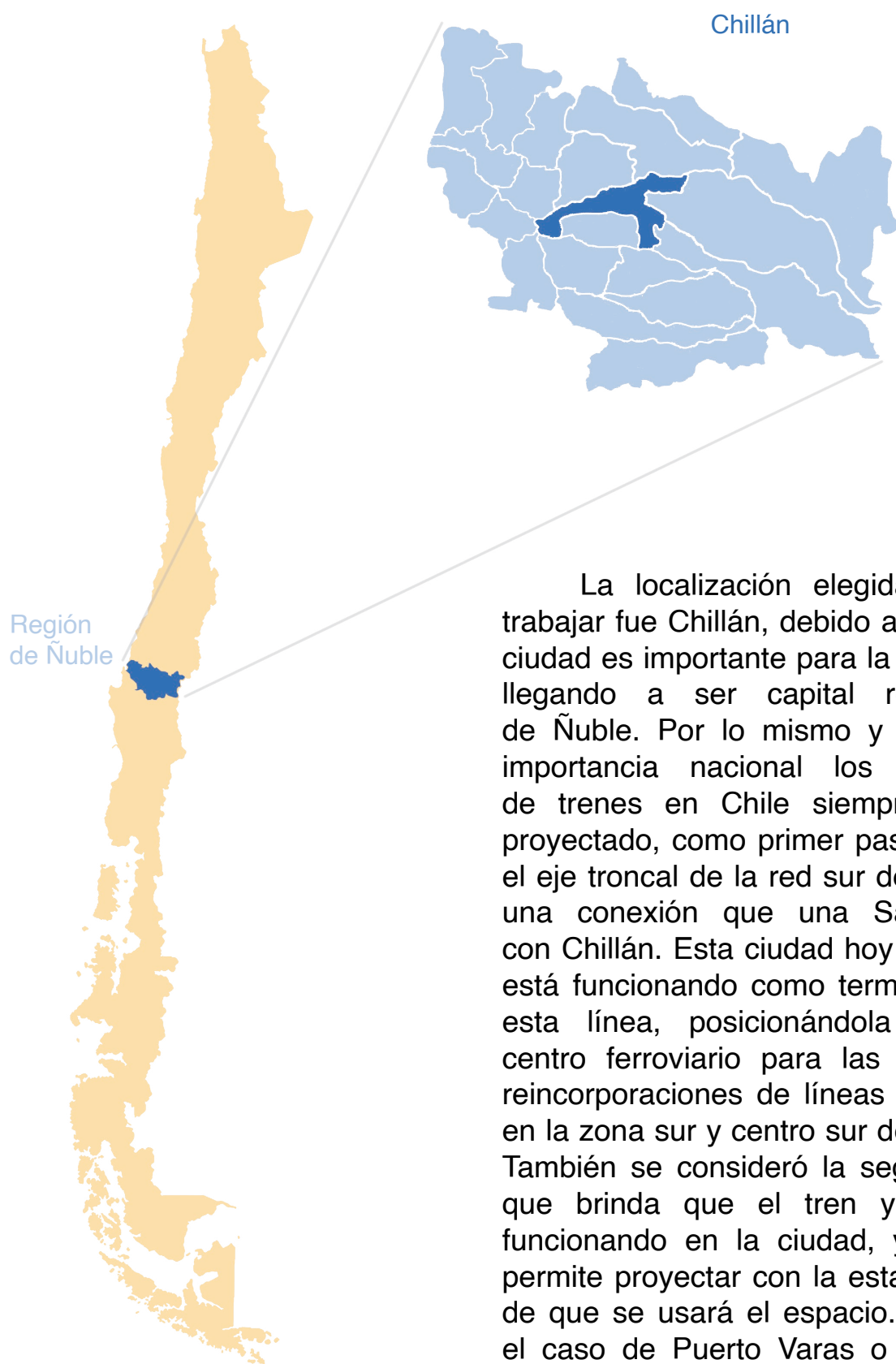
El Servicio Nacional del Patrimonio Cultural fue el mandante del concurso para diseñar un museo en el espacio de las ex bodegas, con el MOP de unidad técnica y el Colegio de Arquitectos de Chile de patrocinador. Este concurso se abrió en agosto del 2021 y cerró en septiembre del mismo año teniendo tan solo un mes y medio para los concursantes para desarrollar el proyecto. Se presentaron diversas soluciones formales al programa de museo, articulando el entorno preexistente con el proyectado para el parque y soluciones requeridas como el paso sobre nivel. El proceso de concurso del Museo Regional de Ñuble generó una interesante experimentación formal de los distintos concursantes, obteniendo el primer lugar la propuesta realizada por Cristóbal Tirado. (fig.12)



Figura 12: Tirado, C. Sept, 2021. Ganador del concurso de museo regional del ñuble. Render.

La propuesta ganadora proyectó una torre en el lado norte de las ex bodegas que sirviera de administración, que sobresale en el paisaje del entorno a la estación. Las principales estrategias de la propuesta de intervención a la preexistencia en sí misma fue la creación de una circulación interna en un 2do nivel que genere una doble altura abierta visualmente. Por otro lado, se usó una de las bodegas como invernadero pero que además presentaba una cafetería que proponía una pausa en el programa. Por otra parte, la estrategia que unifica el programa es más bien la creación de una placa de circulación exterior que sirva de espacio intermodal entre el exterior y el museo proyectado. Las estrategias espaciales de la intervención son bastante rescatables para un programa diferente, sin embargo, elementos como la torre administrativa o la pasarela proyectada desde la torre de agua interrumpen demasiado con la escala del paisaje y su estética.

Localización



La localización elegida para trabajar fue Chillán, debido a que la ciudad es importante para la región, llegando a ser capital regional de Ñuble. Por lo mismo y por su importancia nacional los planes de trenes en Chile siempre han proyectado, como primer paso para el eje troncal de la red sur del país, una conexión que una Santiago con Chillán. Esta ciudad hoy mismo está funcionando como terminal de esta línea, posicionándola como centro ferroviario para las futuras reincorporaciones de líneas férreas en la zona sur y centro sur del país. También se consideró la seguridad que brinda que el tren ya esté funcionando en la ciudad, ya que permite proyectar con la estabilidad de que se usará el espacio. No es el caso de Puerto Varas o Puerto Montt (estaciones que también se evaluaron para proyectar) ya que,

Figura 13: Elaboración propia. Oct, 2023. Emplazamiento. Mapa de emplazamiento



Figura 14: Elaboración propia. Oct, 2023. Ubicación de estación en Chillán. Intervención mapa de google earth.

aunque existan intenciones de extender el alcance ferroviario hasta allí, aún no existen plazos concretos de EFE para realizarla.

A pesar de encontrarse virtual y socialmente desconectada, la estación ferroviaria de Chillán tiene grandes posibilidades de poder reincorporarse a la vida urbana de la ciudad, debido a que se ubica cerca de la trama fundacional y de su infraestructura cultural importante. Además, presenta áreas verdes en sus cercanías, que si bien no están conectadas entre sí ayudan a atraer vida vecinal al barrio y a generar respiros de las masas de personas que atraerá la vuelta del tren en Chillán.

La estación de Chillán también tiene bastantes posibilidades para proyectar su reincorporación, por la presencia en el complejo de un paño extenso en estado de desuso de aproximadamente 115.000 m². En este se busca plantear un plan maestro por parte de la municipalidad para realizar un parque urbano, pero que aborda con poca preocupación y escaso entendimiento de la escala vecinal, la incorporación de las ex bodegas. Estas últimas son un espacio clave para la conexión de la estación y el barrio Ultraestación, además de servir de punto de recibimiento y atracción de los pasajeros del tren y de los habitantes de la ciudad. Por lo tanto, se busca centrar el proyecto

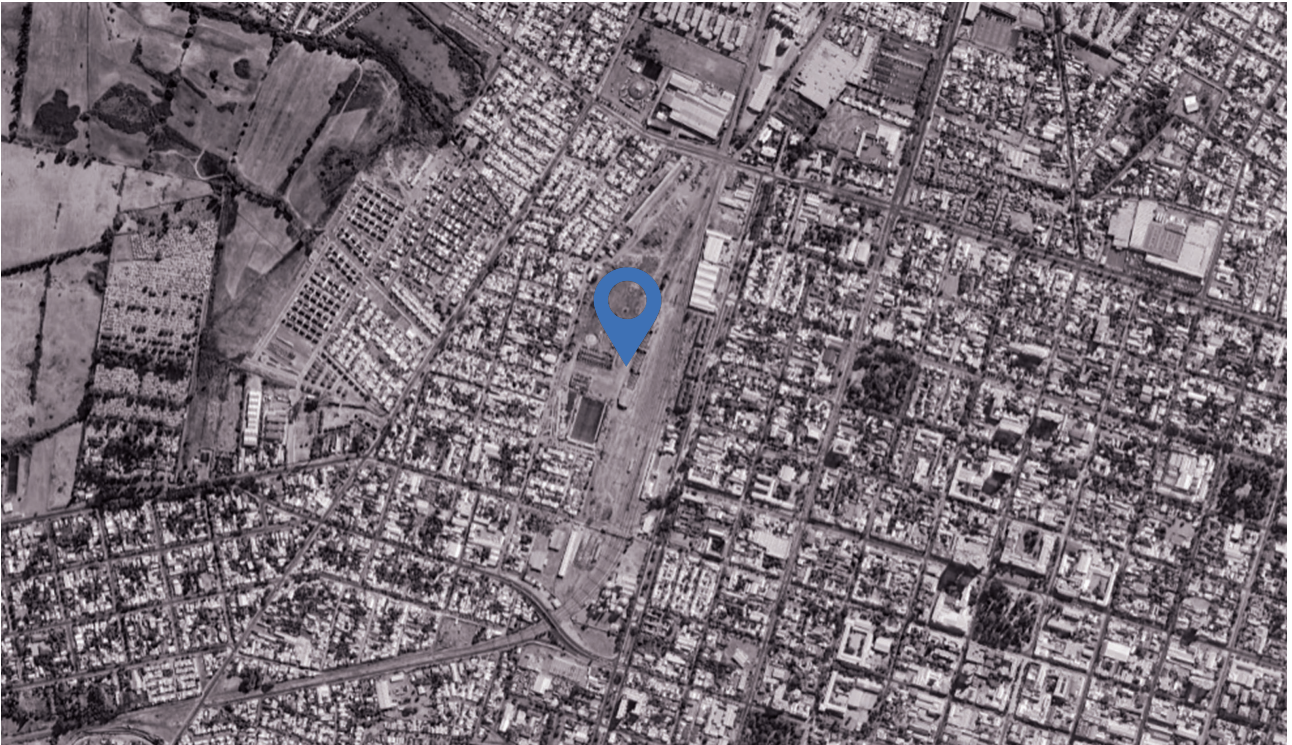


Figura 15: Elaboración propia. Oct, 2023. Ubicación de Exbodegas en Chillán. Intervención mapa de google earth.

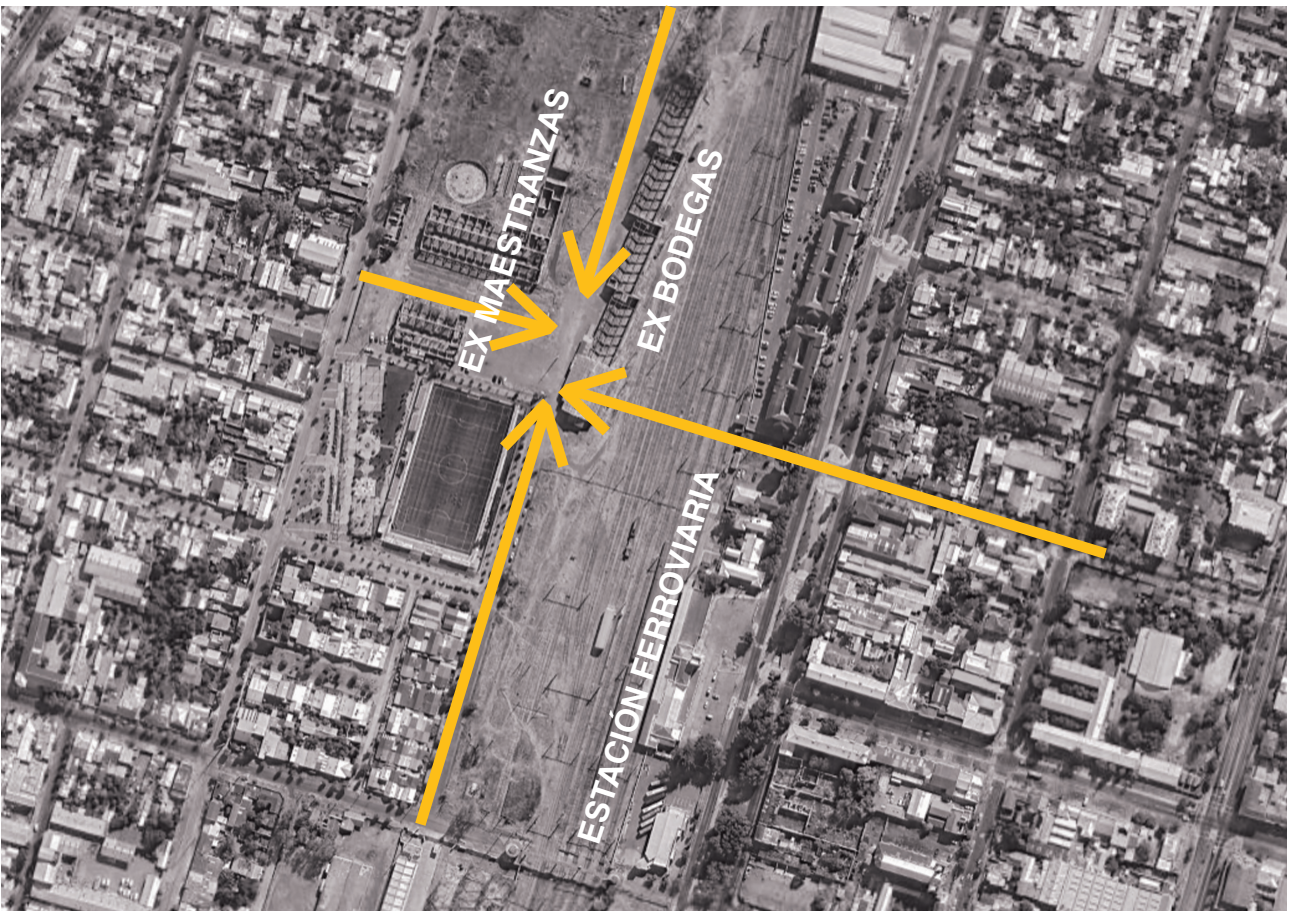


Figura 16: Elaboración propia. Oct, 2023. Intersección con potencial articulador de barrios divididos. Intervención mapa de google earth.

sobre esta intersección clave en el complejo ferroviario más que en toda la extensión del terreno disponible. Se busca realizar una propuesta aprovechando la estructura existente de las ex bodegas, pero otorgándole un uso cercano a las personas para generar atracción a este y un momento de pausa que sirva de desahogo para la estación, y de matiz para hacer el paso estación ferroviaria – Barrio Ultraestación. Se plantea potenciar esta intersección para generar la articulación entre los espacios que rodean a la estación con esta misma.

El lugar exacto en donde se busca abordar las problemáticas del emplazamiento serán las ex bodegas, para generar la articulación y unión de ambos lados divididos por el tren. De esa manera se buscará realizar una unión para que el complejo ferroviario se vea como un punto de unión de la ciudad más que una barrera como es en la actualidad. Completando la escasa conectividad del barrio Ultraestación y el barrio fundacional; y a la vez generar una puerta de entrada al parque urbano proyectado para el predio en estado de desuso.

Si bien los módulos de las ex bodegas presentan desgaste visible, según su ficha técnica aún presentan su estructura intacta. Por lo anterior se establece una seguridad para abordar la preexistencia para realizar un punto de atracción que ayude

a recibir a los pasajeros del tren, involucrar a los vecinos y desahogar los espacios de la estación dándoles la bienvenida a la ciudad de Chillán a los visitantes.

Las ex bodegas presentan 4000m² construidos y aprovechables para activar la intersección. El edificio se compone de 4 módulos de dos aguas que se unen con un desfase de 5m aproximadamente, generando un ritmo que forma parte de su valor estético. Presentan una estructura prefabricada de hormigón armado al descubierto, sin recubrimiento, pero con un cerramiento exterior de albañilería de ladrillos (fig. 17). Las ex bodegas se encuentran 90cm levantados del suelo utilizando parte de la losa sobresaliente del espacio interior como circulación exterior. El edificio se encuentra enfrente a las ex maestranzas, las cuales se separan por un espacio amplio de las ex bodegas dejando un espacio de dispersión entre ambos edificios. Además, las ex bodegas se encuentran al inicio de la posible intersección entre la estación ferroviaria, las ex maestranzas y el futuro parque urbano del barrio Ultraestación.



Figura 17: Elaboración propia. Oct, 2023. Interior de las ex bodegas. Fotografía

Problemática

Problemática general

En el contexto actual de Chile nos encontramos con un impulso por recuperar los trenes como medio de transporte, provocando probablemente el inicio de la descentralización de nuestro país, junto a la revalorización de diversas ciudades y su cultura. Sin embargo, muchas de las estaciones de trenes se han encontrado en desuso varios años o décadas. Debido al olvido del tren como medio de transporte, las distintas ciudades de Chile, que anteriormente se conectaban a través de este, les dieron la espalda a las estaciones ferroviarias, dejándolas desconectadas de la vida urbana. A esta, se le suma una problemática inherente al transporte ferroviario: la división de la ciudad generada por las vías férreas. Provocando que no solo la estación se encuentre separada de la ciudad, sino que también el tren separó a la ciudad en su crecimiento urbano.

El caso a trabajar durante este proceso es el de la estación ferroviaria de Chillán. En este emplazamiento se trabajará específicamente el entorno de la estación; conectando la estación a la vida urbana que le rodea y recibiendo a los pasajeros del tren. Se busca realizar una pieza arquitectónica importante para la costura entre el barrio Ultraestación

y la trama fundacional de Chillán, que debido a la estación ferroviaria se encuentran separadas, y a su vez reincorporar la estación de trenes a la vida urbana. Para generar esta costura se ha revisado la necesidad que tiene el emplazamiento, de espacios y elementos de conexión, recibimiento y atracción.

Las instalaciones de la estación ferroviaria de Chillán se encuentran en un desuso general, tanto la estación en sí misma, como sus alrededores. Estos últimos incluso se encuentran en estado de sitio eriazos o basurales. Sin embargo, el estado de la estación es suficiente para un funcionamiento mínimo, considerando que solo se necesitara del andén para entrar y salir de los vagones. El estado actual de la línea de trenes se compara con el esqueleto de un ser humano, la red se sostiene entre sí, pero la estación es incapaz de ponerse de pie por su cuenta. Al esqueleto de la estación de Chillán, como a varias estaciones del país, le hace falta "carne". Y es aquella ausencia de músculo programático y arquitectónico la que vuelve difícil la incorporación de la estación a la vida urbana.

Como se mencionó, este medio de transporte requiere de una inversión, dependiente sobre todo de su infraestructura. El ferrocarril para

funcionar requiere de infraestructura, que en esencia son las vías férreas y los edificios de las estaciones. Puesto en términos urbanos expuestos por Kevin Lynch en “The Image of the City”, las primeras vendrían siendo “sendas” y las segundas “nodos”, que también se comportan como “hitos” en la ciudad. La estación no es solo un hito para la red férrea, sino que también es para la trama y vida urbana. Se buscará trabajar con esta condición de hito urbano debido a que en la actualidad su importancia se ha visto olvidada. Una problemática importante por lo tanto es: ¿Cómo potenciar la estación de trenes como hito urbano? ¿Cómo reincorporarla a la vida urbana?

Dos barrios divididos

Las vías del tren de por sí dividen las ciudades y su crecimiento urbano. Esta desconexión por lo general se aborda en la trama urbana de cada ciudad, pero es una problemática que asecha este medio de transporte, al construirlo a nivel de suelo. En el caso de Chillán se acentúa la separación en el tramo de la estación. Esto no era un problema en un inicio ya que antiguamente la ciudad no era más que su trama fundacional, y la estación se situaba en el límite de esta. Sin embargo, una vez aparecido el tren, Chillán comenzó a recibir mucha actividad, económica, social y por lo tanto más personas. La llegada del tren



Figura 18: Elaboración propia. Oct, 2023. Ubicación complejo ferroviario de Chillán. Intervención mapa de google earth.

provocó el crecimiento urbano, y naturalmente comenzó a crecer la trama urbana al otro lado de las vías. (fig. 18)

“El barrio Ultraestación (también conocido como Villa Alegre) se ubica al oeste de la ciudad de Chillán. Siempre tuvo un fuerte factor identitario ligado al ferrocarril, ya que una buena parte de sus habitantes eran trabajadores ferroviarios. Conocido por ser “El primer asentamiento formado fuera del límite virtual impuesto por las cuatro “alamedas”, detrás de la línea ferroviaria” (Mincap, MOP, Colegio de Arquitectos de Chile. 2021).

Al otro lado de la vía apareció, el

ya mencionado, barrio Ultraestación, nombrado así por su relación en su origen con la estación de ferrocarriles. La ciudad creció y generó un Chillán a un lado de las vías y otro fuera. El mismo lugar que genera la rotura es capaz de atender la problemática, por lo que el municipio tiene un latente interés por desarrollar, en aquel punto, la costura entre estos dos barrios que debido a la historia de la ciudad quedaron separados el medio de transporte que los une a otras ciudades.

Los dos barrios son bastante distintos entre sí, el barrio fundacional es activo económica y socialmente. Después de todo se trata del centro de Chillán, denso agitado y



Figura 19: Elaboración propia. Oct, 2023. Visual de torre de la Estación ferroviaria de Chillán desde Avenida Libertad. Fotografía.



Figura 20: Elaboración propia. Oct, 2023. Intersección Avenida Libertad con Avenida Brasil frente a la estación ferroviaria de Chillán. Fotografía.

turístico. Desde la plaza de armas de Chillán se logra ver la torre de la estación ferroviaria 5 cuadras hacia el oeste por Avenida Libertad (fig. 19). A medida que se avanza por la avenida, hacia la visible torre de la estación de trenes, se va reduciendo la densidad de personas y la actividad económica, se vuelve más residencial y de comercio específico. Presenta comercio automotriz, una clínica dental, restaurantes, viviendas y oficinas principalmente.

Avenida Brasil da paso final hacia la estación que junto a sus vías férreas generan el “borde” urbano que aísla el barrio Ultraestación de la vida urbana (fig. 20). Se accede a la estación sin ningún problema, sus instalaciones se encuentran atentas

al eventual recibimiento del tren. Los pasajeros en el andén a la espera del ferrocarril logran divisar al otro lado de las vías las antiguas instalaciones que apoyaban la actividad ferroviaria y atrás de ellas el barrio Ultraestación.

Para llegar al barrio del otro lado de las vías no se puede cruzar directamente desde la estación, se debe salir de ella y caminar al final de la cuadra hacia el sur, en esquina con una estación de buses temporalmente cerrada; exponiendo el potencial intermodal de transporte del barrio. En aquella esquina se encuentra la única pasarela para cruzar a pie desde el barrio fundacional al barrio Ultraestación. La trama fundacional se corta en ese momento y aparece esta pasarela



Figura 21: Elaboración propia. Oct, 2023. Pasarela Ultraestación. Fotografía.

en forma de caracol que proyecta la calle Constitución al otro lado de las vías. La condición de ascenso en caracol junto con el estado de abandono de esta conexión entre los barrios es propicia para actividades clandestina, como se pudo evidenciar en la visita a terreno.

El paso sobre nivel a pesar de su condición de abandono es bastante usado, debido a ser el único cruce peatonal que conecta un barrio comercial con uno más bien residencial (fig. 21). El barrio ultraestación tiene una escala vecinal con viviendas unifamiliares de un solo nivel. Es por ello que la circulación de personas son principalmente de vecinos que habitan allí. El parque recreativo Ultraestación que se encuentra a la entrada del barrio, y

una condición principalmente familiar. Este parque será una extensión del proyectado plan maestro para el Parque Intercomunal Ultraestación, que ayudará a combatir la división de los barrios.

Esta problemática de dos barrios importantes dentro de la historia de la ciudad genera inquietudes que deben ser abordadas por los proyectos que busquen trabajar en esta conexión. ¿De qué manera se puede diluir el borde urbano generado por las vías férreas? ¿Entiende el plan maestro del Parque Intercomunal la escala de los barrios y las condiciones para lograr la conexión?

Anteproyectos, concurso y preexistencias proyectadas

Se escoge las ex bodegas del complejo ferroviario para abordar el problema de la activación del entorno de la estación. Durante un inicio la estación hacía uso de las ex bodegas y ex maestranzas, pero por factores sísmicos y desuso del medio de transporte quedaron en estado inutilizable. Se busca abordar el proyecto aprovechando el esqueleto restante de las ex bodegas. Para esto se enfrenta el proyecto frente a un anteproyecto de Parque Intercomunal, pero sobre todo a un concurso para intervenir las ex bodegas.

La municipalidad de Chillán busca recuperar el predio en donde se emplazaba este complejo ferroviario, pero que hoy se encuentra en estado de abandono. Se planteó un concurso en 2021 para la realización de un parque urbano, que aún no se realiza, pero ya se escogió el plan maestro que se desarrollará. Este proyecto ayudará bastante a la reincorporación de ambos barrios. Sin embargo, aún se encontrarían divididos, por lo que la pieza arquitectónica que haga de hilo para la costura y puerta de entrada sigue siendo necesaria para la conexión de la estación con la vida urbana, ya que no se aborda su incorporación de manera íntegra.

La propuesta de parque tiene bastante para rescatar como propuesta ya que entiende las necesidades de espacios de recreación deportivos y en familia de los habitantes de Chillán. Sin embargo, sumayorfallaesjustamente la ausencia de una propuesta de diseño para las ex bodegas ya que se presentará en un concurso posterior a esa primera entrega de plan maestro para el parque. El anteproyecto de parque articula de manera suficiente la circulación, pero estableciendo de manera arbitraria circulaciones rectas que irrumpen el proyecto. Además de proponer una laguna que de igual manera expone un escaso entendimiento del lugar.

Por otro lado, se realizó un segundo concurso para la recuperación de las ex bodegas que se encuentran en el mismo predio. Para la recuperación de este objeto arquitectónico plantean por parte de la municipalidad un museo regional, que visto según la desconexión y abandono que sufre esta intersección viene siendo un programa de escala lejana a los habitantes del barrio, además de ser un programa pasivo, en donde no se involucra a las personas.

Durante las entrevistas realizadas en la visita a terreno se entrevistó a una artesana y emprendedora de Chillán, en el Paseo Arauco. Por su avanzada edad e interés cultural tenía una

opinión interesante y bien construida sobre el patrimonio de la ciudad. “La cultura está muy lejana de los habitantes. Chillán debe bajar a O’ Higgins del podio, dejarlo a nivel de suelo para que las personas interactúen con él” (Virginia, 2023) (fig. 22). A modo de metáfora la artista nos presenta una necesidad de la ciudad de bajar la cultura a una escala cercana y vecinal. Esta frase estuvo emplazada sobre la pérdida del conocimiento y conservación del patrimonio de Chillán, por lo que para la entrevistada hace sentido acercar la cultura a los habitantes de la ciudad como solución al problema planteado en la realidad contemporánea.

Aquella es la acción que se necesita en el espacio de las ex bodegas, reconocer su valor patrimonial y acercarlo a la actividad cultural desde una escala vecinal. La proyección para intervenir las ex bodegas desde un programa de museo,entérminosdelaentrevistada, seguiría siendo cultura en un podio. Por esto es que una de las primeras acciones de la contrapropuesta al Museo Regional de Ñuble, no es a la propuesta ganadora, sino que es a su programa en sí. Se busca abordar con este documento y el futuro proyecto, una solución al problema de escala que presenta este proyecto. Se busca hacer parte a los habitantes de la cultura, para de esa manera pueda reproducirse y comunicarse. El presente documento busca rescatar la experimentación



Figura 22: Elaboración propia. Oct, 2023. Estatua de Bernardo O’ Higgins en el podio, Plaza de Armas de Chillán. Fotografía.

formal del concurso para plantear una nueva considerando de referente sus soluciones espaciales.

El proyecto a presentar en este proceso deberá abordar la conexión con el plan maestro de parque urbano, plantear un programa activo y cercano a los vecinos, y acabar de realizar la costura entre dos barrios que aún se encuentran separados por una barrera urbana.

Desafíos de las Ex Bodegas

Las ex bodegas de la estación de ferrocarriles presentan una estética rítmica que las hace sobresalir en su contexto, por lo que se genera un choque demasiado

brusco entre afuera y dentro, además de encontrarse espacialmente levantado por sobre el nivel del suelo. El proyecto buscará integrar el entorno de las ex bodegas y el plan maestro proyectado a través de la estructura de esta preexistencia. Deberá solucionar el problema de las alturas de los niveles del suelo y su fluides de circulación y programático de tal modo que el exterior entre al interior y el exterior también sea capaz de salir.

Por otro lado, la preexistencia al tener un valor histórico y estética moderna de la década de 1940 presenta el problema de la intervención a un elemento ya construido. Si bien no se encuentra en un estado de construcción completo de igual manera plantea la problemática de la intervención. En donde no solo estéticamente deberá solucionarse, sino que también se debe abordar la estructura del proyecto arquitectónico que se superpondrá. Estas problemáticas a su vez se articulan con la materialidad de la intervención en relación con la preexistencia. Se buscará realzar las ex bodegas maniobrando estas problemáticas de intervención.

La presencia de la ex maestranza frente a las ex bodegas también se abordará, ya que si bien se está de acuerdo con la elección programática del plan maestro para el parque urbano con respecto a este espacio se debe articular la relación

con la preexistencia principal que se trabajará. Ambas preexistencias presentan una impronta en común al ser parte no solo de una ola moderna, sino que también al ser parte de la misma proyección del complejo ferroviario que antes se ubica en extensión con ellas.

Finalmente, las ex bodegas en conjunto con la propuesta de parque exponen una problemática de circulación. Se deberá articular las circulaciones interiores y exteriores, en conjunto con las diferencias de nivel y la pasarela conectora con la estación de ferrocarriles. Además, se atenderá la circulación de la propuesta de parque con las modificaciones necesarias para que tenga sentido con esta.

Los habitantes de Chillán

En la actualidad Chillán presenta una población de aproximadamente 200.000 personas según la proyección del Censo para 2021. Tiene una proporción de hombres y mujeres en su población de cerca del 49% de hombres y de mujeres del 51%. Siendo bastante equitativo en género, pero en cuanto a la edad presenta una mayoría de población de personas entre 45 y 64 años. Las personas dentro de este rango de edad son aproximadamente el 30% de la población, proyectándose un envejecimiento de la población de la ciudad. Por lo anterior se vuelve

crucial la valorización de la cultura de la ciudad y la reproducción de esta, como una forma de mantenerla viva.

Para abordar el problema cultural de Chillán, y el proyecto a desarrollar, se realizó una visita a terreno activa en donde se realizaron tres actividades principalmente: registro fotográfico, toma de medidas claves y entrevistas a habitantes de la ciudad. El registro fotográfico se realizó para generar material propio de imágenes actuales que ayuden al desarrollo del proyecto, además de dejar en evidencia el estado de las ex bodegas, sus alrededores y

lugares de interés. Por su parte la toma de medidas ayudó a aclarar las dimensiones exactas de puntos claves de la preexistencia para su futura intervención. Finalmente, las entrevistas a habitantes ayudaron a generar un registro de los habitantes de la ciudad, para evidenciar problemas divisados anteriormente, y registrar nuevos. La conversación directa con habitantes claves para el proyecto pone en valor la disposición programática proyectada a continuación debido a que responde a una necesidad de los habitantes de otorgarles un espacio, y sobre todo en un lugar tan importante para la ciudad como



Figura 23: Elaboración propia. Nov, 2023. Nube de palabras. Esquema de palabras condensando respuestas de entrevistas a habitantes de Chillán.

es la estación de trenes de Chillán que recibe a sus propios residentes y a los visitantes. Se evidencia a través de entrevistas el valor cultural que los habitantes reconocen de su ciudad y las ausencias urbanas que necesitan ser abordadas.

A través de las entrevistas y conversaciones con habitantes se produce una nube de palabras claves (fig. 23), que resume gráficamente las respuestas a preguntas sobre su cultura y ausencias de espacios (ver anexo 01). Utilizando esta información se proyectará la intervención al espacio de las ex bodegas, otorgando un espacio a las actividades que caracterizan a la ciudad, revalorizando su cultura y brindando un espacio a las actividades que necesitan de uno.

Existe una valorización por parte de los habitantes de su cultura gastronómica y artesanal. Una necesidad de espacios de dispersión en familia, que acerque a los habitantes a sus áreas verdes y naturaleza de la zona. Existe una gran presencia de emprendedores que promueven la cultura y arte del lugar, además de involucrarse en los espacios públicos promoviendo una forma de vida de escala vecinal y buscando transmitir su conocimiento artesanal. Se evidencia un reconocimiento por parte de los locales de su cultura musical, poniendo en valor y recuerdo a músicos como Violeta Parra y Claudio Arrau. Y finalmente

se reconoce como parte importante para la historia de la ciudad y sus habitantes al ferrocarril y su estación. Muchos de los habitantes incluso destacando su valor moderno en conjunto con la catedral de la plaza de armas. Los habitantes de Chillán presentan intensos y buenos recuerdos entorno al tren, no solo para su transporte a otros lugares sino del viaje en sí mismo y de la espera en la estación. La estación era parte importante de sus vidas por su posición en la trama urbana y por su relación con las personas. Es presente la intención de Chillán por recuperar su cultura ferroviaria y reincorporar su patrimonio ferroviario a la vida urbana.

Conclusiones

El proyecto será una contrapropuesta al concurso de Museo Regional de Ñuble. Se critica principalmente su programa alejado en escala, por lo que se propondrá un programa de escala vecinal. Sin embargo, se rescatará la experimentación formal de las propuestas del concurso como referentes. Por su parte las modificaciones que se plantearán para plan maestro del Parque Intercomunal Ultraestación serán principalmente de circulación, el entorno cercano de las ex bodegas y de relación con las ex maestranzas, manteniendo el uso que se le destino de jardín botánico.

Se plantea abordar el problema de la actual división de los dos barrios en conjunto con la propuesta de parque ya que aporta a su solución. Sin embargo, la propuesta que se propondrá en este proceso de título busca replantear los espacios cercanos a las ex bodegas para que, en conjunto con la intervención en sí de las bodegas, se cree un espacio articulador entre ambos barrios. Se buscará estimular la intersección de la que es parte las ex bodegas para potenciar la unión de ambos sitios a través de la circulación y de programas de atracción.

Se atenderá las necesidades programáticas de los habitantes, a través de la valorización de su cultura. Ya que la cultura al habitar en las personas que la practican propone una necesidad de un espacio destinado para ellas, en donde a través de los habitantes se reproduzca. Se deberá escuchar las voces de las personas que valoran su gastronomía, artesanía y música; y todo esto articulado a través de un espacio familiar y recreativo para los habitantes y vecinos.

Objetivos Generales

- 01 Rehabilitar patrimonio ferroviario poniendo en valor inmuebles relevantes dentro de la historia de la ciudad y para la vida urbana
- 02 Desarrollar un elemento articulador importante para la costura del barrio fundacional de Chillán y el barrio Ultraestación
- 03 Articular la propuesta de proyecto a través de la cultura de la ciudad de Chillán

Objetivos Especificos

- 01 Completar la circulación de ambos barrios divididos por el complejo ferroviario
- 02 Otorgarle a los habitantes de Chillán un espacio público para el desarrollo de su cultura y para atraer a la población local
- 03 Definir un espacio de identidad local para crear un sentimiento de pertenencia de la comunidad con su ciudad
- 04 Intervenir y revitalizar la estructura de las ex bodegas reconociendo su valor en el predio
- 05 Brindar conectividad y acceso a los habitantes a las ex maestranzas y ex bodegas



Propuesta

Figura 24: Elaboración propia. Oct, 2023. Ex bodegas de estación ferroviaria de Chillán. Fotografía

Criterios de intervención

01 Accesos

Acceso sur desde intersección peatonal incorporando una pasarela de paso sobre nivel de las vías del tren

Acceso vehicular desde el norte del parque

02 Eficiencia de recursos

Materiales sustentables

Uso eficiente de agua

Uso eficiente de energía

03 Estructura

Recuperar daños estructurales

Poner en valor la preexistencia

Mínima intervención

04 Vegetación

Vegetación nativa para bajo consumo hídrico

Generar zonas de sombra

05 Diferenciación entre lo preexistente y la intervención

Dialogar con la preexistencia evidenciando la diferencia de las construcciones y potenciando el valor de su estética

06 Condiciones ambientales

Ventilación cruzada

Iluminación natural indirecta

07 Materialidad

Usar materiales que se diferencien de la preexistencia

Uso de materiales sustentables

Ideas de intervención

Escala urbana

Articular la conexión del barrio fundacional al proyecto a través de espacios de recibimiento, conexión y atracción

Unificar la red de áreas verdes a nivel urbano

Escala parque

Generar un sistema de circulación unificada entre sobre nivel y nivel de suelo

Diseñar nueva vegetación y áreas verdes según plan maestro de parque urbano

Integrar y distribuir el programa cultural a lo largo del parque

Escala ex bodegas

Difuminar los límites de la preexistencia con su exterior

Establecer diferentes permeabilidades según el programa

Diseñar una cubierta permeable a la luz del sol

Implementar un sistema de cubierta modular que se adapte a las diferentes espacialidades del proyecto

Estructurar la intervención independiente a la estructura preexistente

Poner en valor la preexistencia destacando su forma y potenciándola a través de la intervención

Crear una circulación de formas orgánicas que se diferencie formalmente de la preexistencia

Organigrama

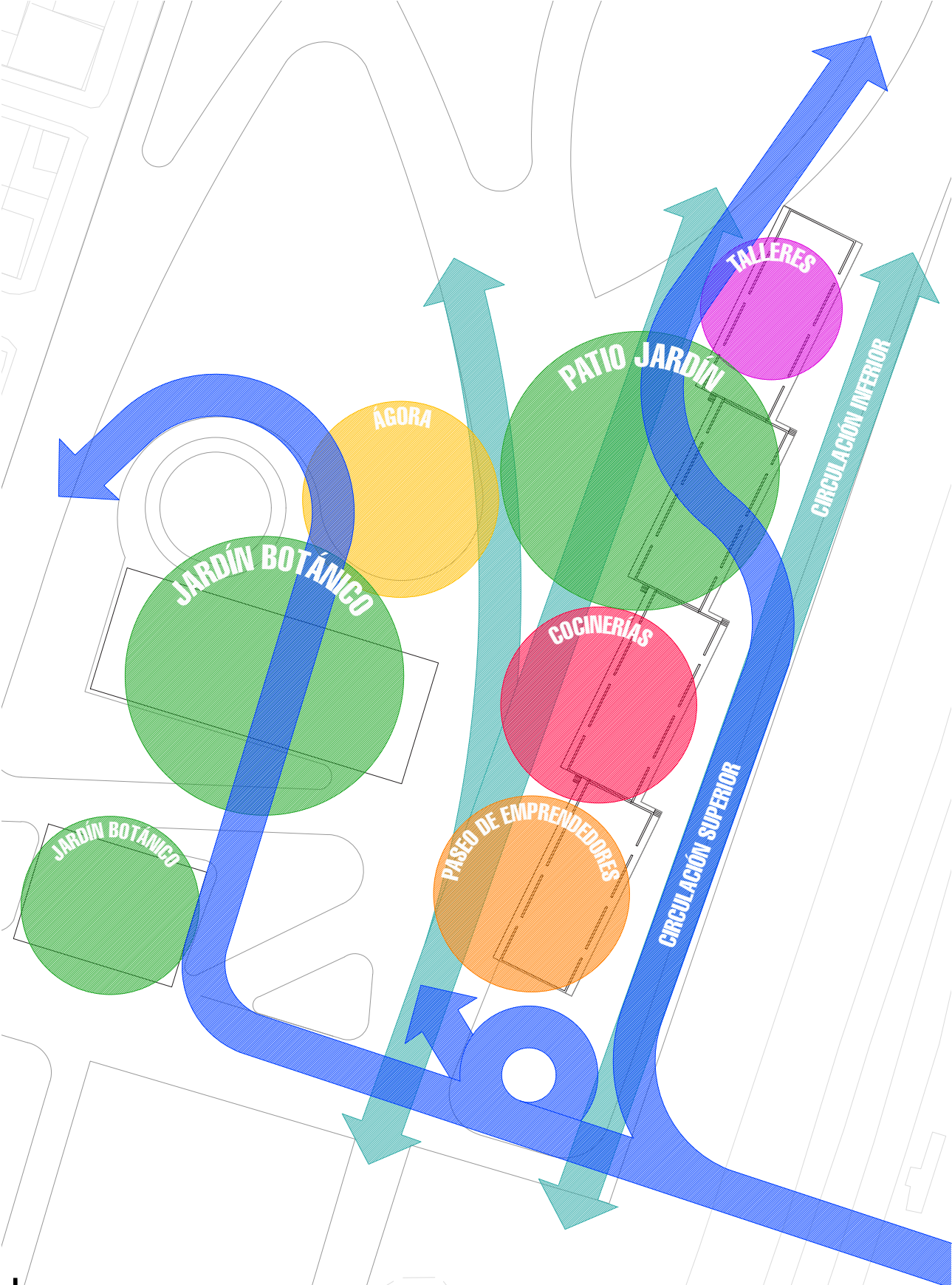


Figura 25: Elaboración propia. Nov, 2023. Organigrama. Dibujo digital.

Organigrama

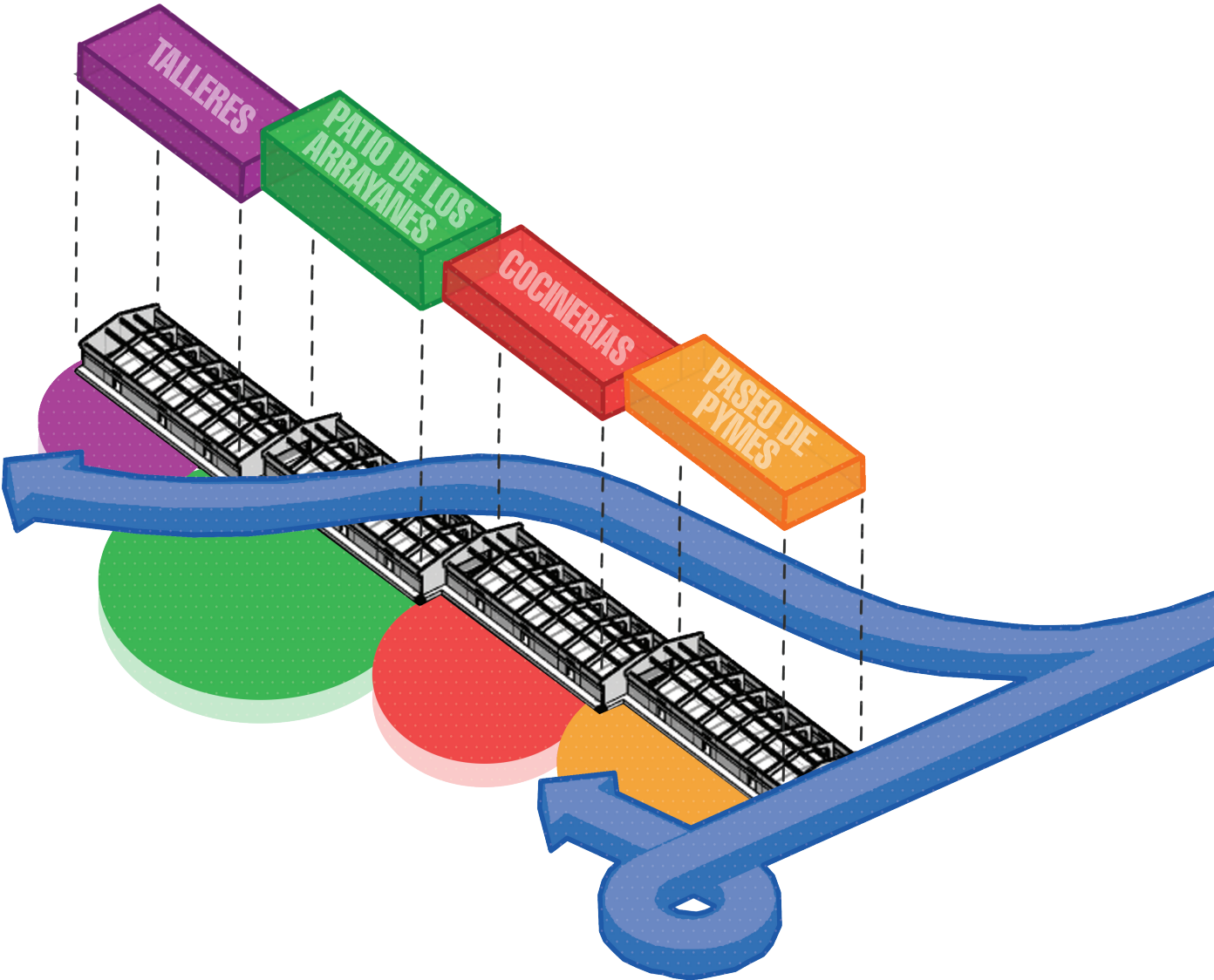


Figura 26: Elaboración propia. Oct, 2023. Organigramas. Dibujo digital y modelado en 3D

Contrapropuesta al Plan Maestro de Parque Urbano

Se mantienen estrategias como la dirección de la circulación a la intersección articuladora, se mantiene el trabajo topográfico de las áreas verdes y la definición programática de jardín botánico para las ex maestranzas.

Se modifica el programa de museo para las ex bodegas por otros más cercanos a la escala vecinal, se simplifica el gesto de las circulaciones, se incorpora una circulación sobre nivel que continúe la pasarela, se cambia la ubicación del ágora al norte de las ex maestranzas en lugar del sur de estas.

Se elimina la laguna artificial por su poco entendimiento de las cuencas hídricas naturales de la zona, se incorporarán programas de ocio y juegos infantiles según las entrevistas realizadas. (Anexo 01).

Escala Urbana

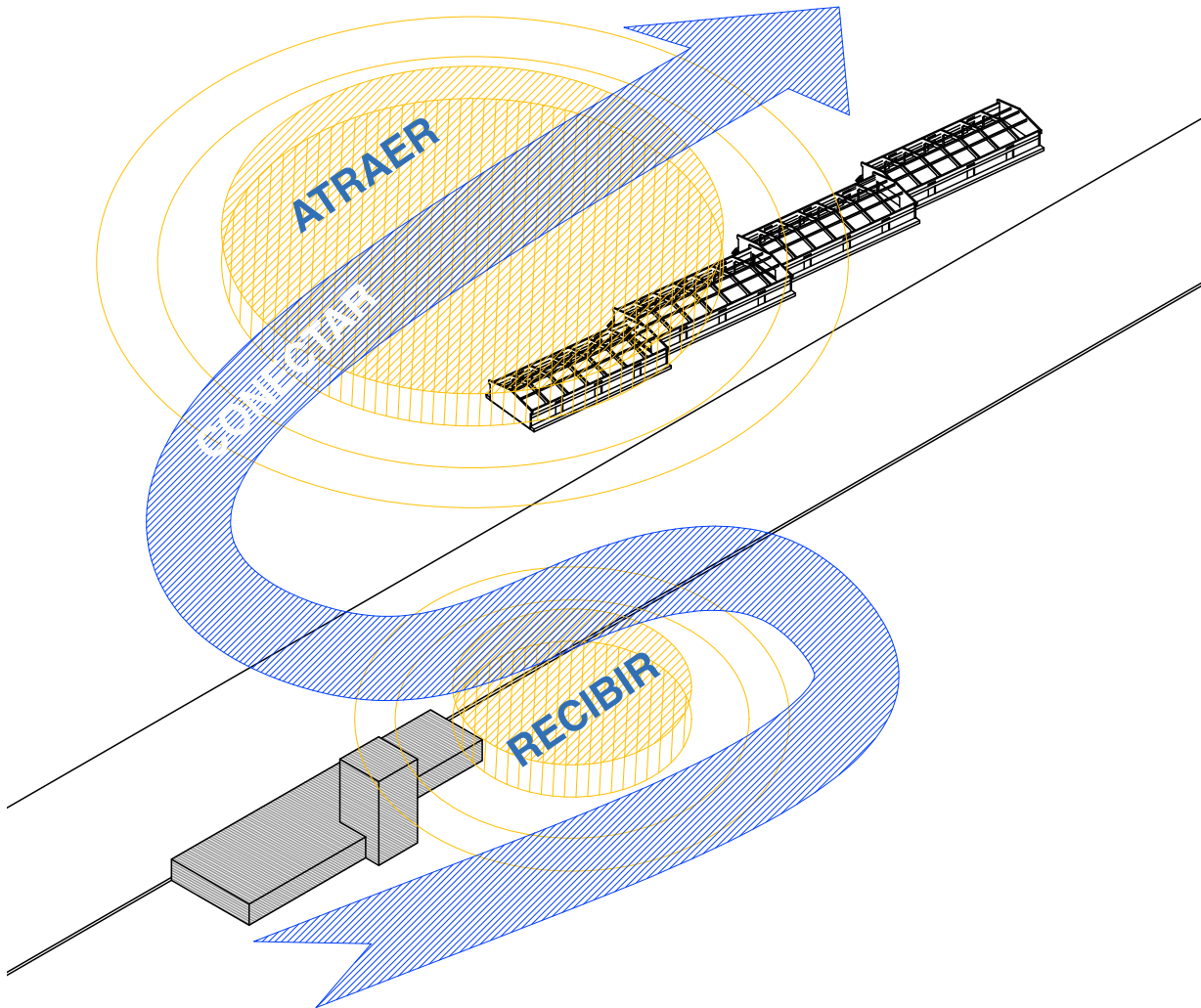


Figura 27: Elaboración propia. Oct, 2023. Esquema de atracción. Dibujo digital

Para realizar la costura de ambos barrios se plantea una intersección clave dentro del predio a intervenir. Para aquella acción se ejecutará una estrategia de recepción de los visitantes desde el lado de la estación y barrio fundacional. Desde el recibimiento se busca crear una conexión que que atravesase el parque y busca activarse a través de programas culturales que atraigan tanto a visitantes como a vecinos y locales de la ciudad.

Escala Urbana

A través de la incorporación del parque se completa y conecta la red de áreas verdes de ambos barrios de la ciudad.

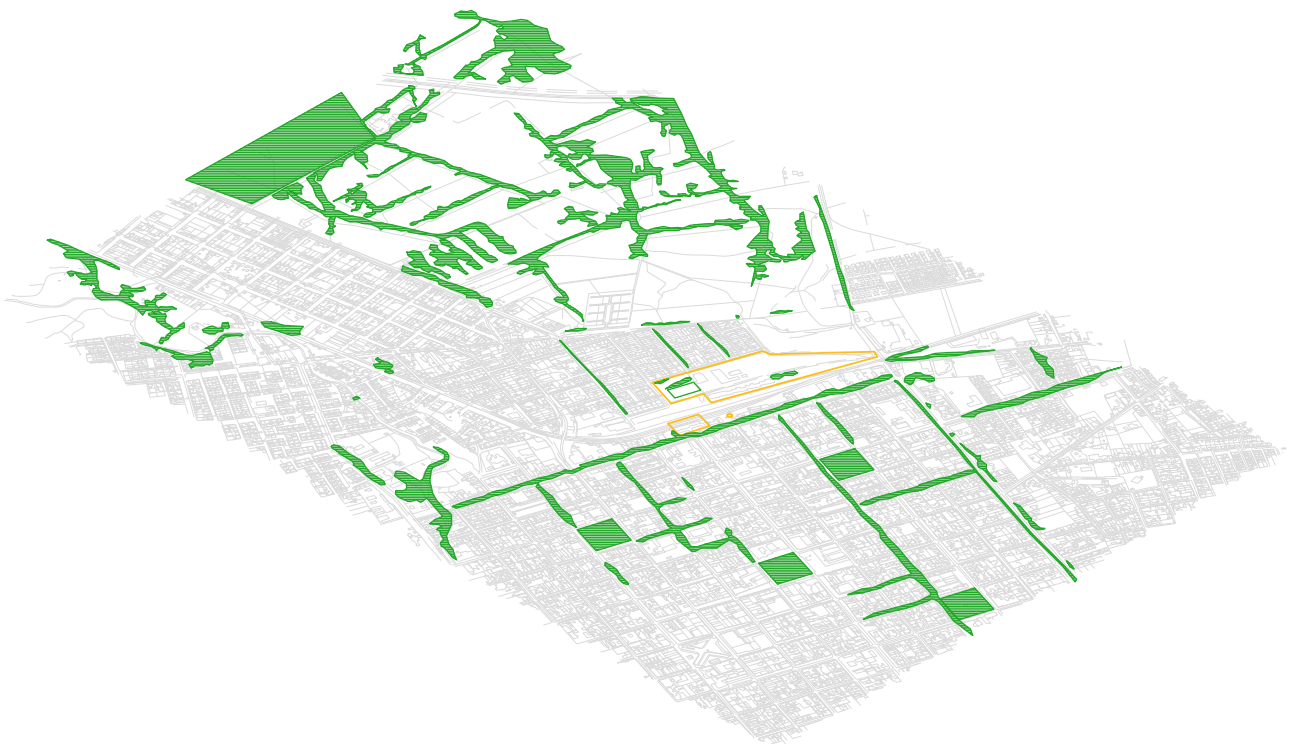
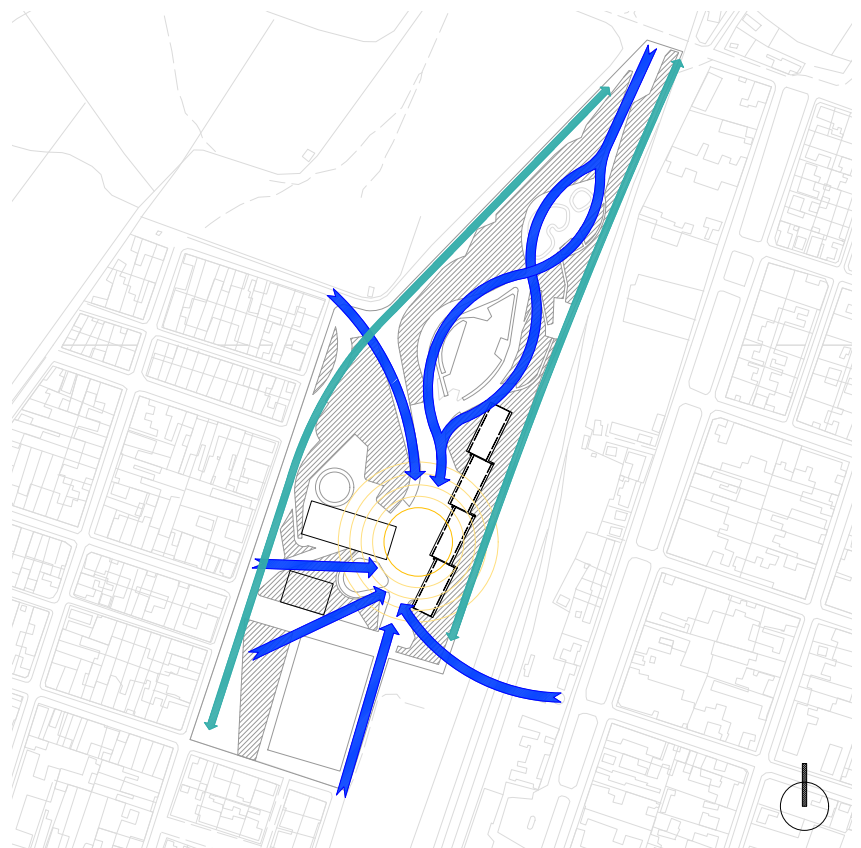


Figura 28: Elaboración propia. Nov, 2023. Plano de áreas verdes. Dibujo digital

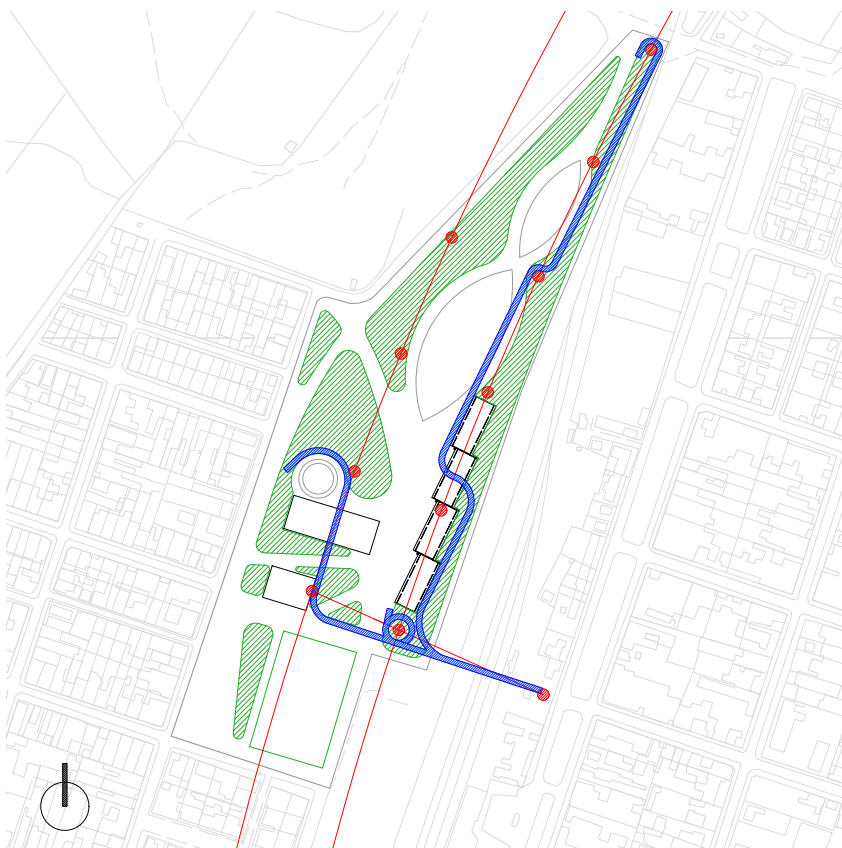
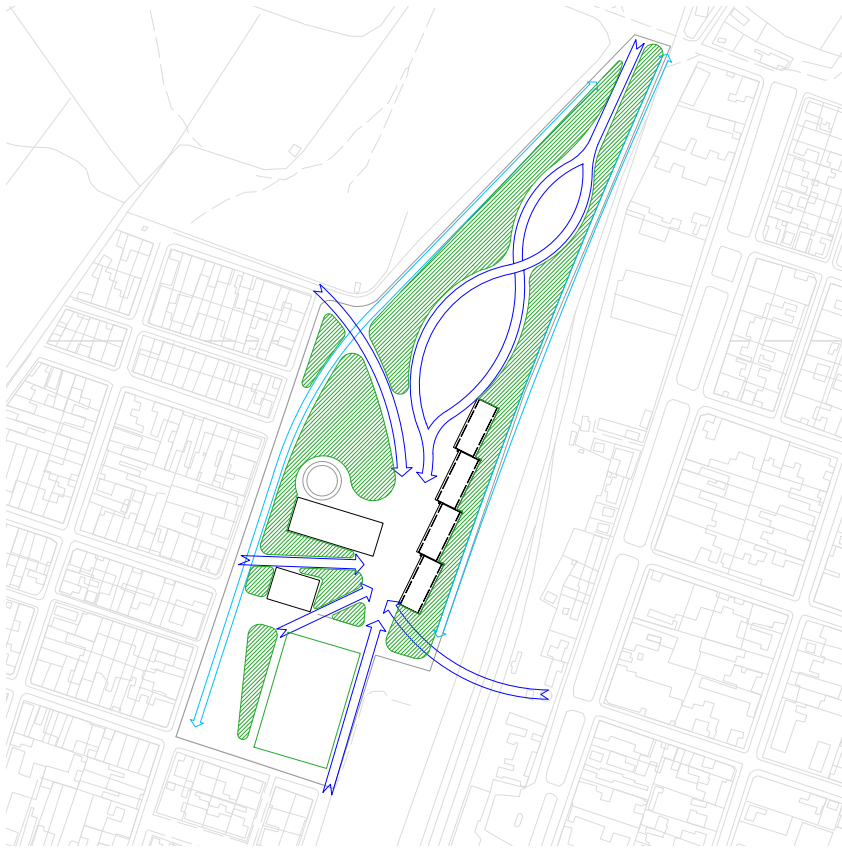
Escala Parque



Se reformula el plan maestro propuesto por la municipalidad reconociendo el gesto de la circulación de este simplificándolo.

Figura 29: Elaboración propia. Nov, 2023. Estrategias de intervención. Dibujo digital





Escala Parque

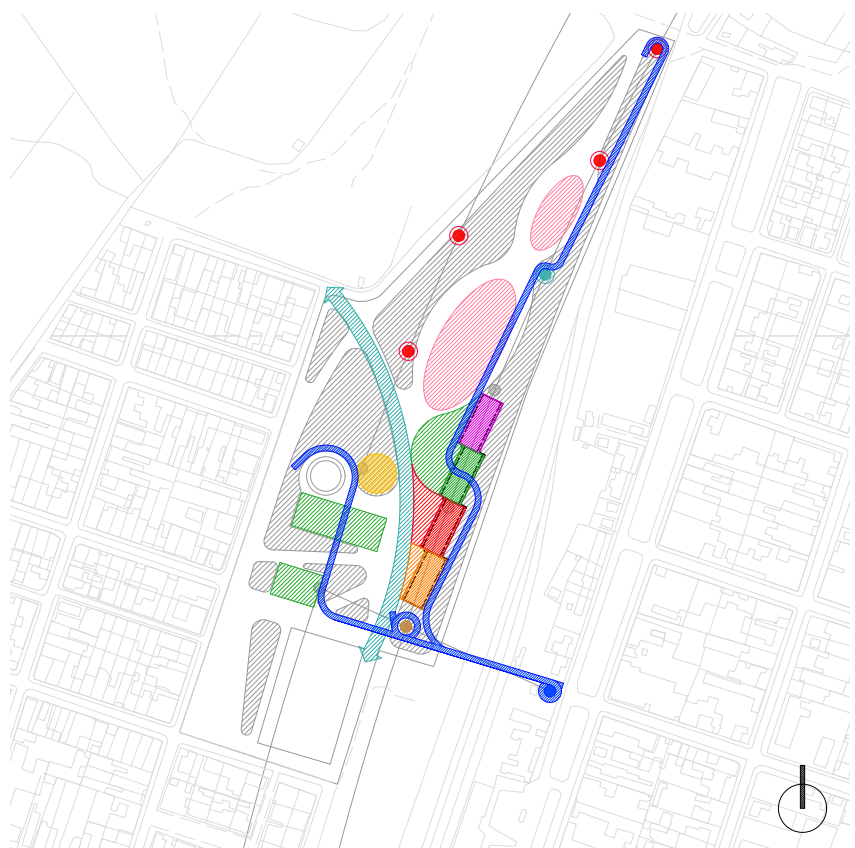
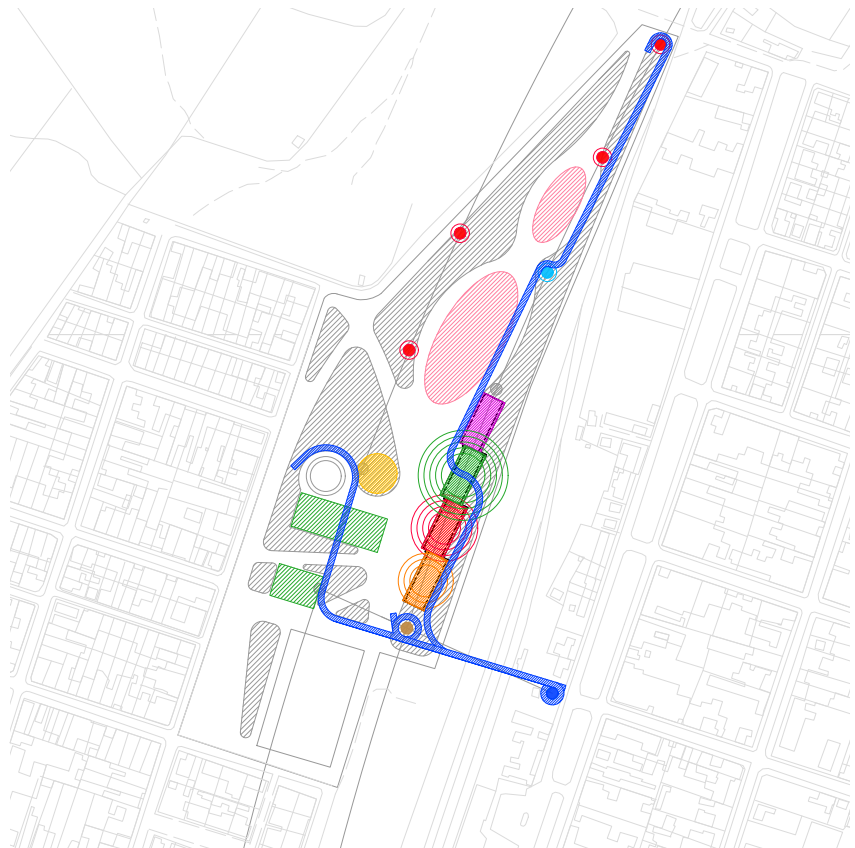


A partir de la nueva circulación se plantean posibles áreas verdes. Por sobre el parque resultante de la relectura del plan preexistente se posiciona por sobre este una trama de puntos programáticos que distribuyan las actividades culturales a través del parque. La nueva circulación se complementa a través de una circulación superior que genere el gesto continuo desde el paso sobre nivel de las vías, articulando las diferentes actividades del parque.

Figura 30: Elaboración propia. Nov, 2023. Estrategias de intervención. Dibujo digital

Escala Parque

-  Paseo de emprendedores
-  Cocinerías
-  Jardines
-  Talleres
-  Ágora
-  Ocio y juegos infantiles
-  Mirador
-  Administración
-  Circulación



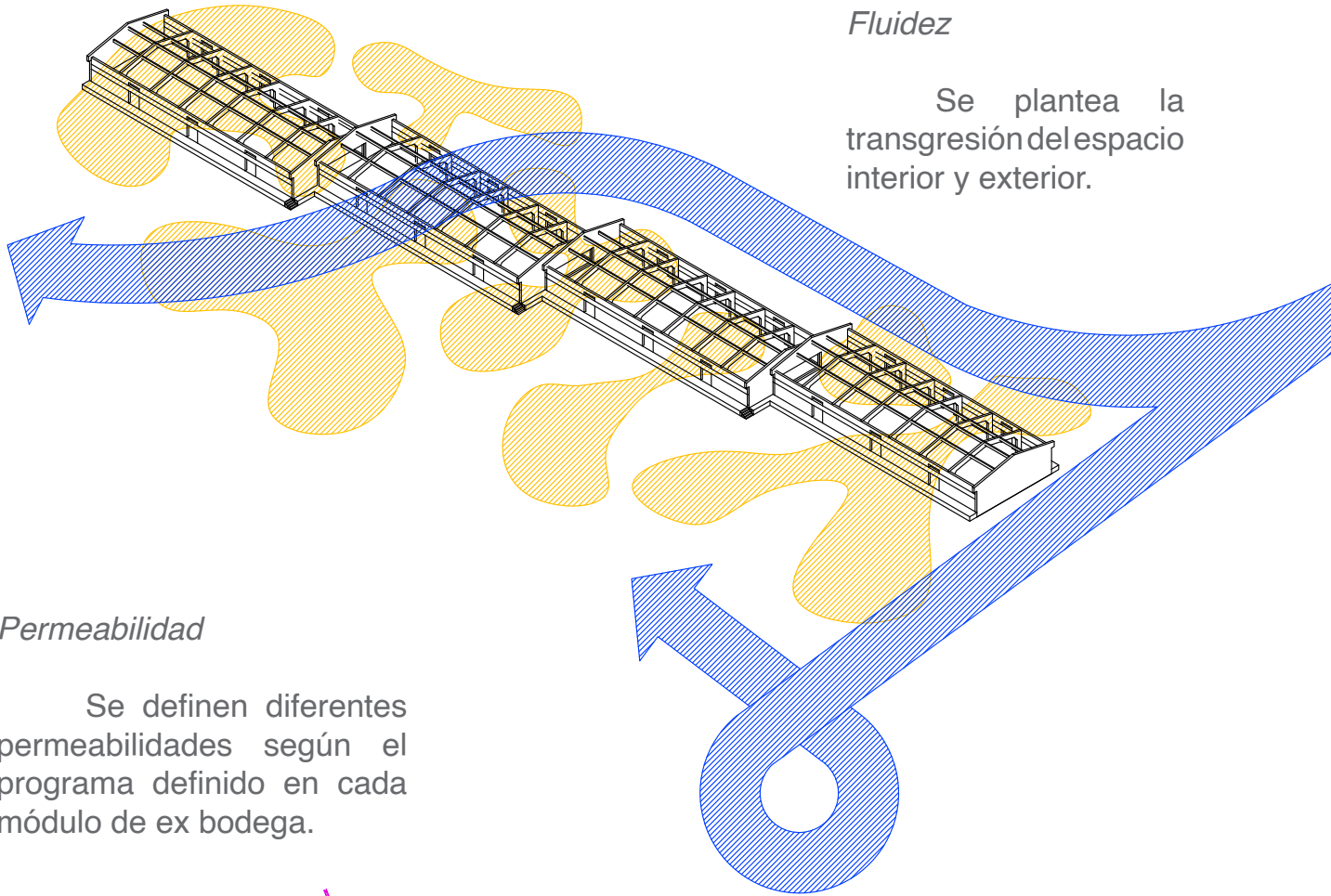
En las preexistencias y puntos de la trama relevantes se plantean diferentes programas que activen el parque a través de la cultura que la misma población de Chillán destacan sobre su ciudad y otorgando los espacios que escasean en la ciudad (Anexo 01).

Figura 31: Elaboración propia. Nov, 2023. Estrategias de intervención. Dibujo digital

Escala ex bodegas

Fluidez

Se plantea la transgresión del espacio interior y exterior.



Permeabilidad

Se definen diferentes permeabilidades según el programa definido en cada módulo de ex bodega.

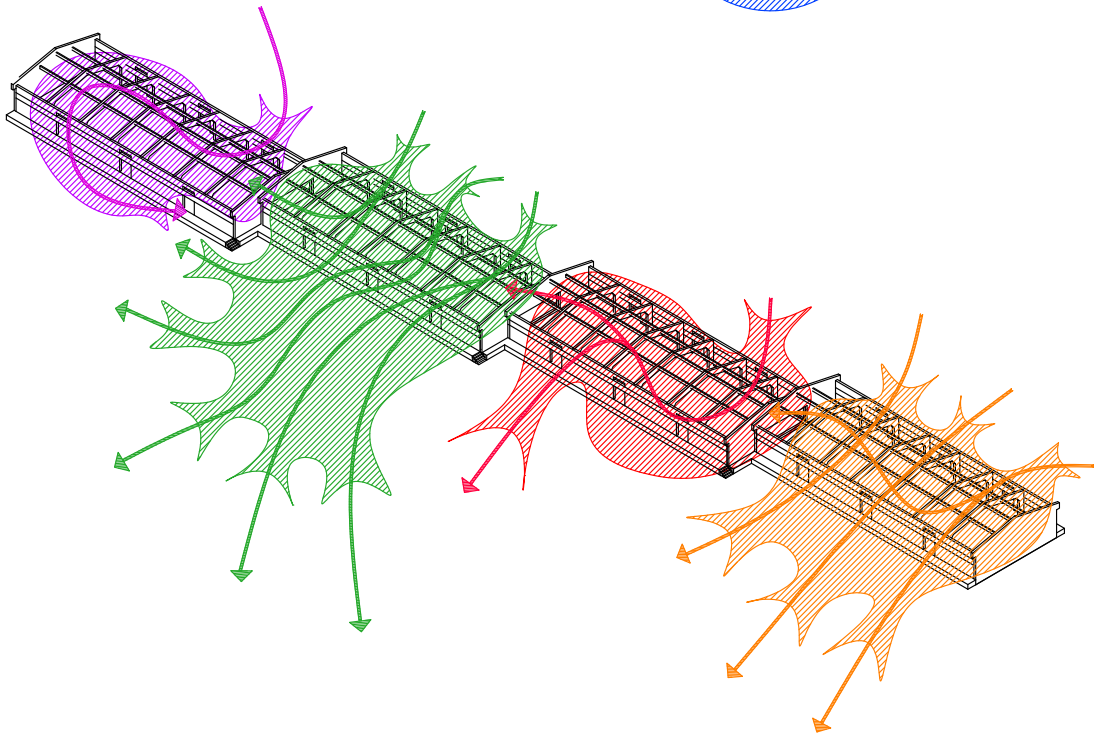


Figura 32: Elaboración propia. Nov, 2023. Estrategias de intervención. Dibujo digital

Escala ex bodegas

Permeabilidad lumínica

Se busca realizar una cubierta permeable a la luz, otorgando especial permeabilidad en el módulo de patio verde.

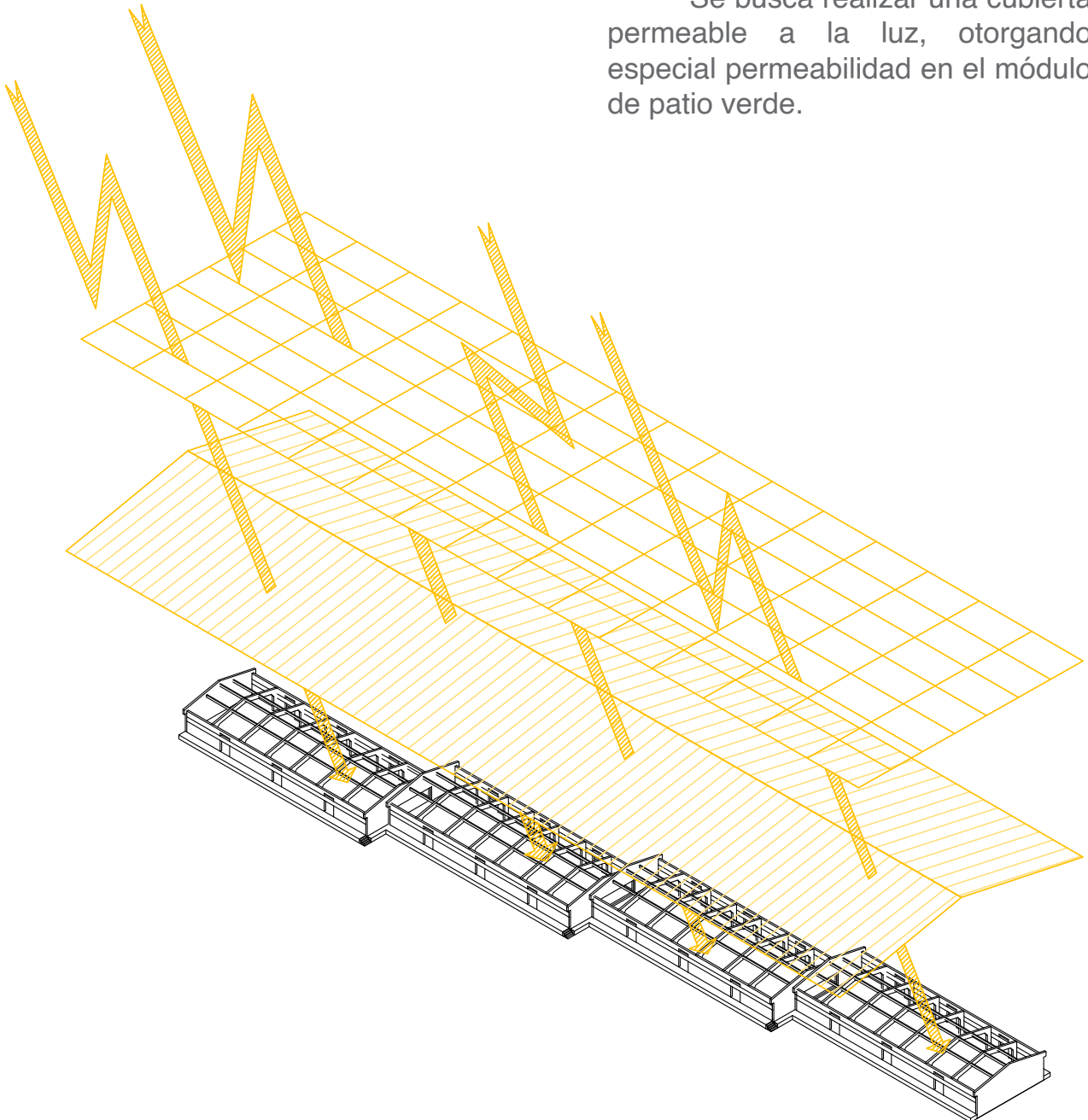


Figura 33: Elaboración propia. Nov, 2023. Estrategias de intervención. Dibujo digital

Escala ex bodegas

Cubierta

A través de la cubierta se destaca la forma y ritmo de la preexistencia, poniéndola en valor y conversando con su estética moderna. Además, se definirá la forma de la cubierta según la permeabilidad lumínica y definición espacial que necesite cada programa de las ex bodegas.

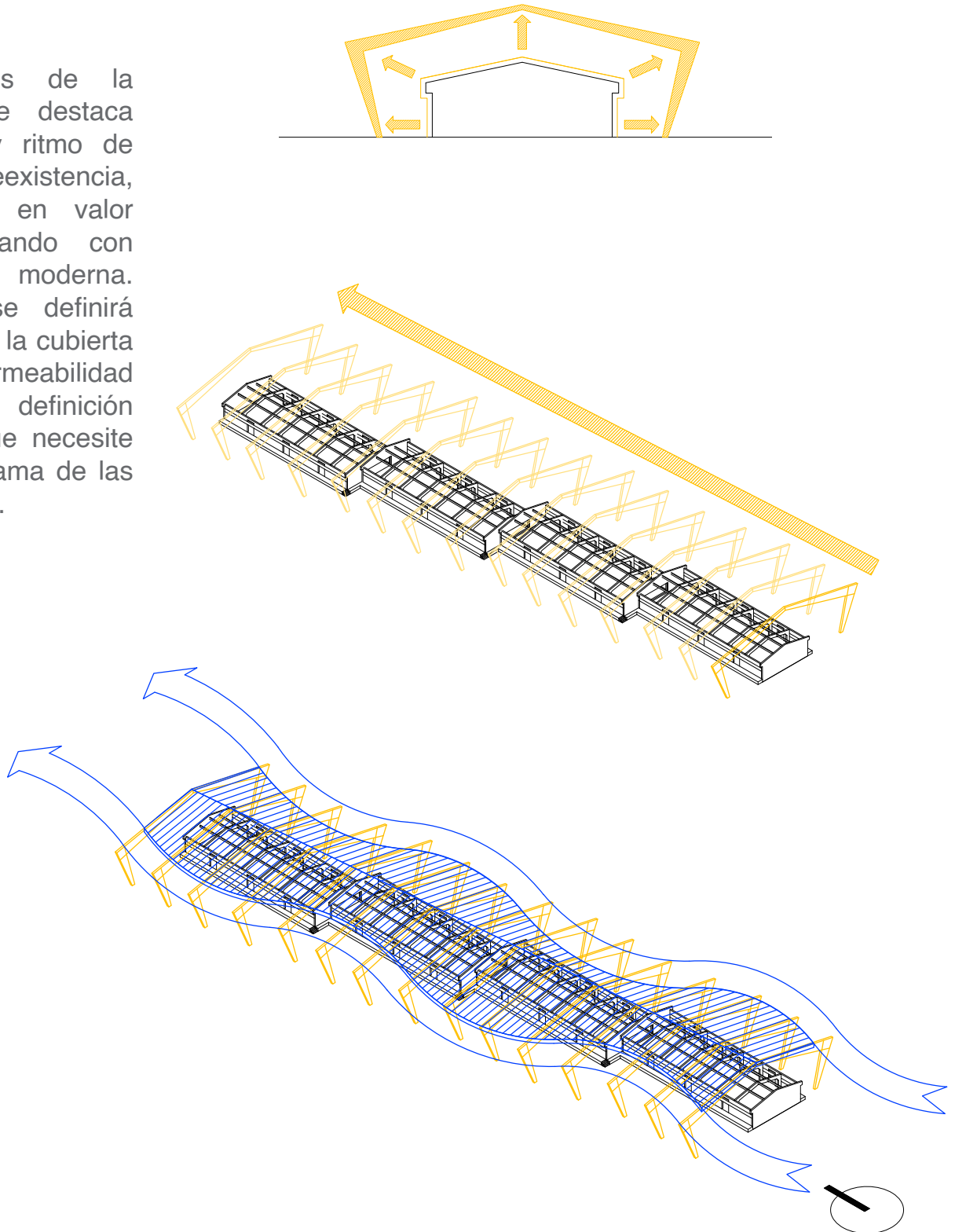


Figura 34: Elaboración propia. Nov, 2023. Estrategias de intervención. Dibujo digital

Cubierta

Se expande la forma destacada de las ex bodegas a lo largo del proyecto de parque urbano.

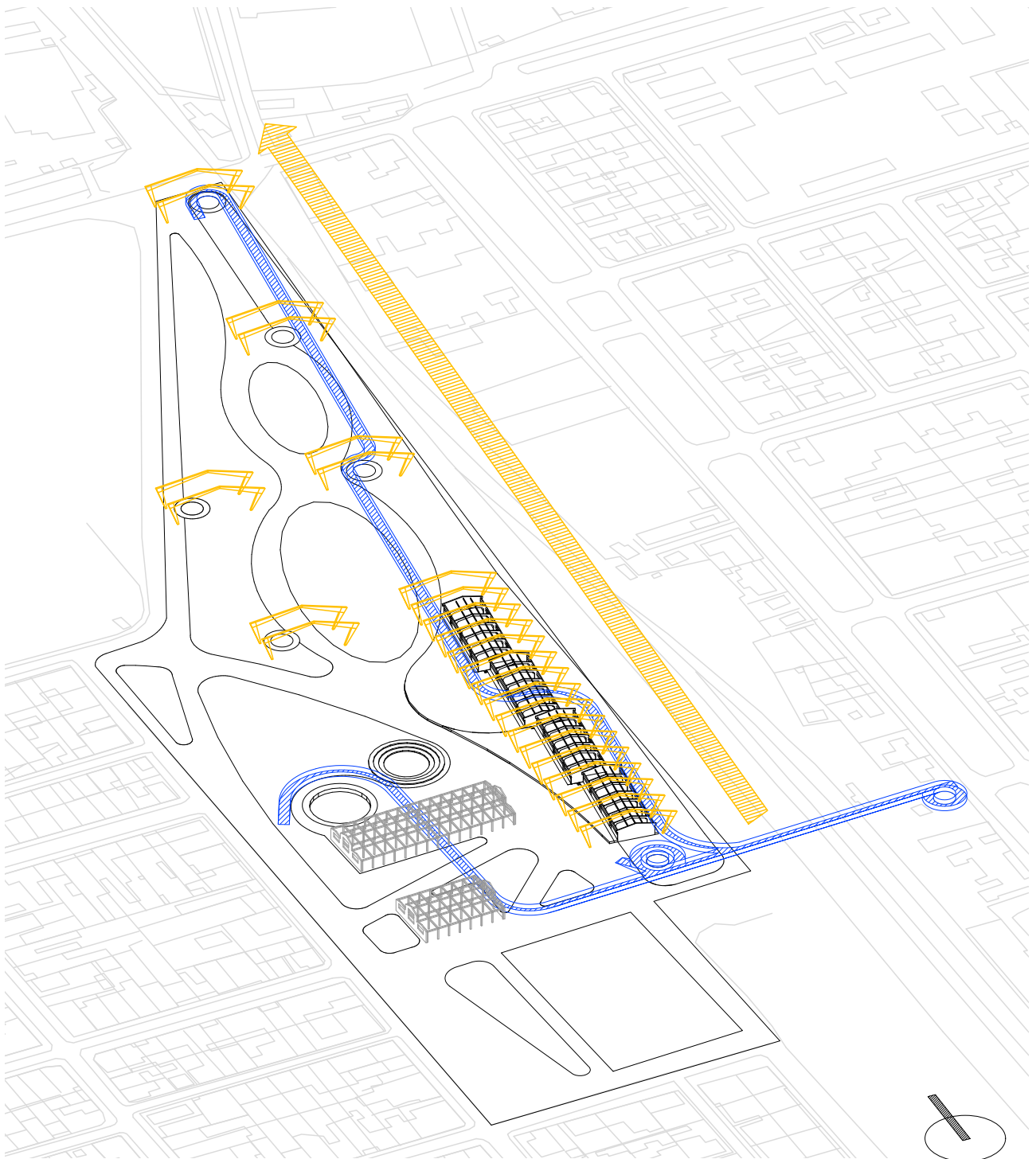


Figura 35: Elaboración propia. Nov, 2023. Estrategias de intervención. Dibujo digital

Referentes

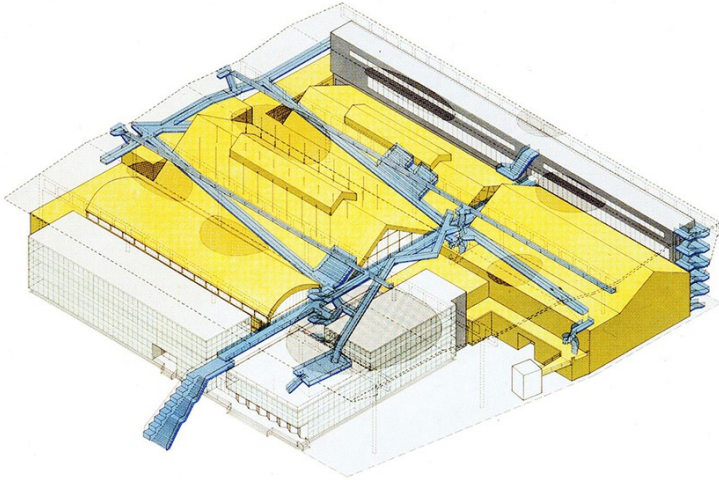


Figura 36: Tschumi, B. Nov, 2023. Le Fresnoy. Axonometrica

Le Fresnoy *Bernard Tschumi*

Se rescata la estrategia de intervención de una preexistencia. Además se utiliza la relación entre la lo existente, la cubierta y la circulación.

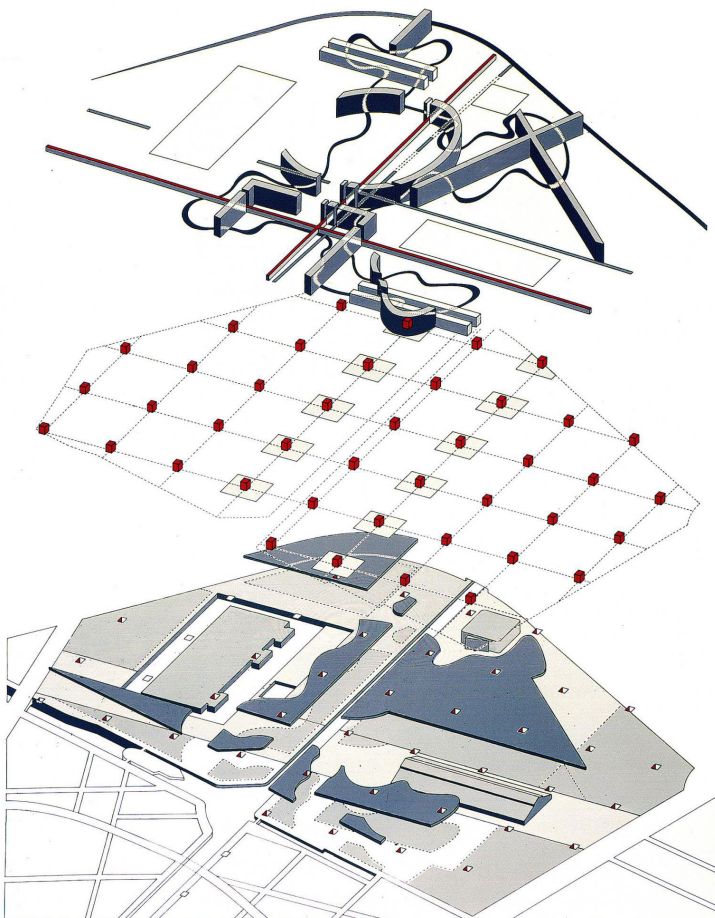


Figura 37: Tschumi, B. Nov, 2023. Esquema Parc de la Villette. Esquema axonómico

Parc de la Villette *Bernard Tschumi*

Se rescata la estrategia de intervención a un parque y su desplante desde la arquitectura en esta escala, a través de capas de estrategias.

Referentes

Estación Atocha de Madrid

Rafael Moneo

Se rescata la articulación del espacio intermodal entre la ciudad y la estación de trenes, utilizando programas de estancia y jardines.

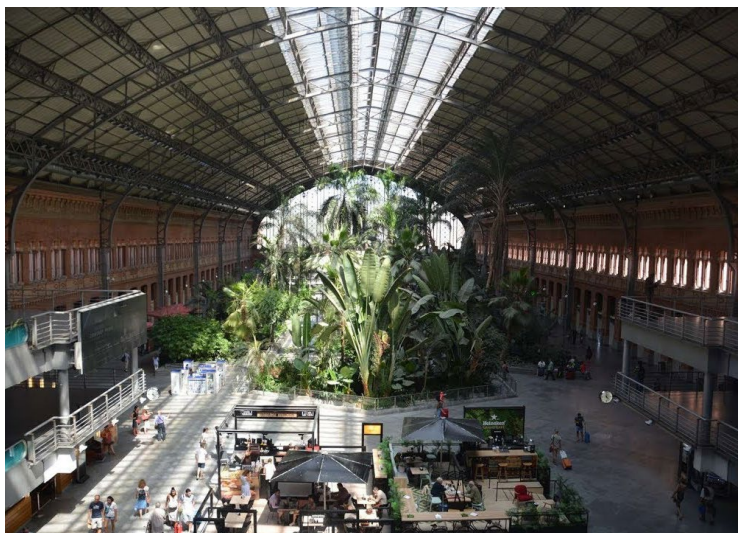


Figura 38: S/A. Nov, 2023 Estación Atocha. Fotografía

Terminal del Aeropuerto Madrid-Barajas

*Richard Rogers
y Estudio Lamela*

Se rescata la estrategia de desplante de la cubierta sobre el proyecto, supermeabilidad a la luz, ritmo y definición de espacios a través de la cubierta.



Figura 39: S/A. Nov, 2023. Terminal del Aeropuerto Madrid-Barajas. Fotografía.

Propuesta

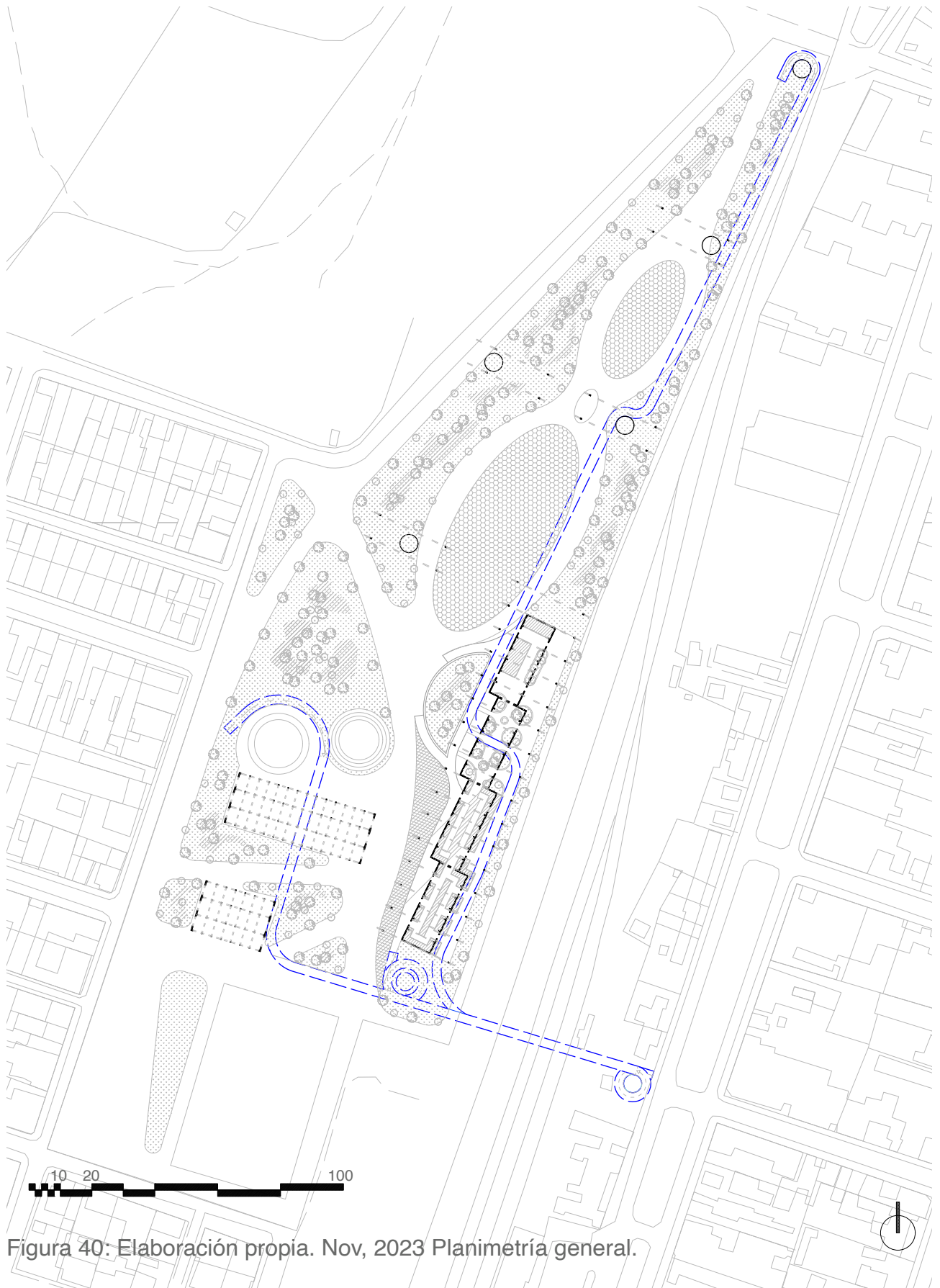


Figura 40: Elaboración propia. Nov, 2023 Planimetría general.

Propuesta

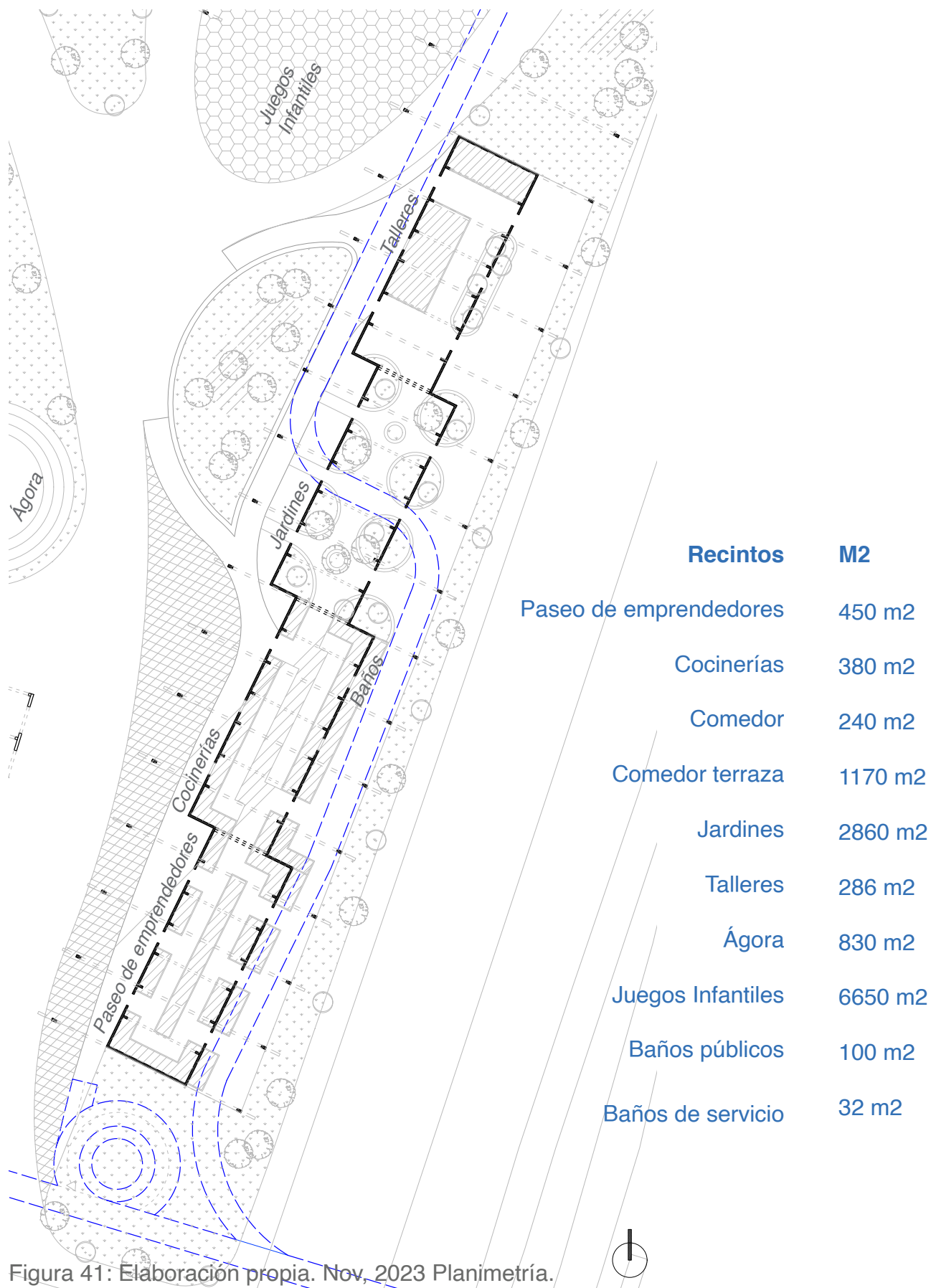


Figura 41: Elaboración propia. Nov, 2023 Planimetría.

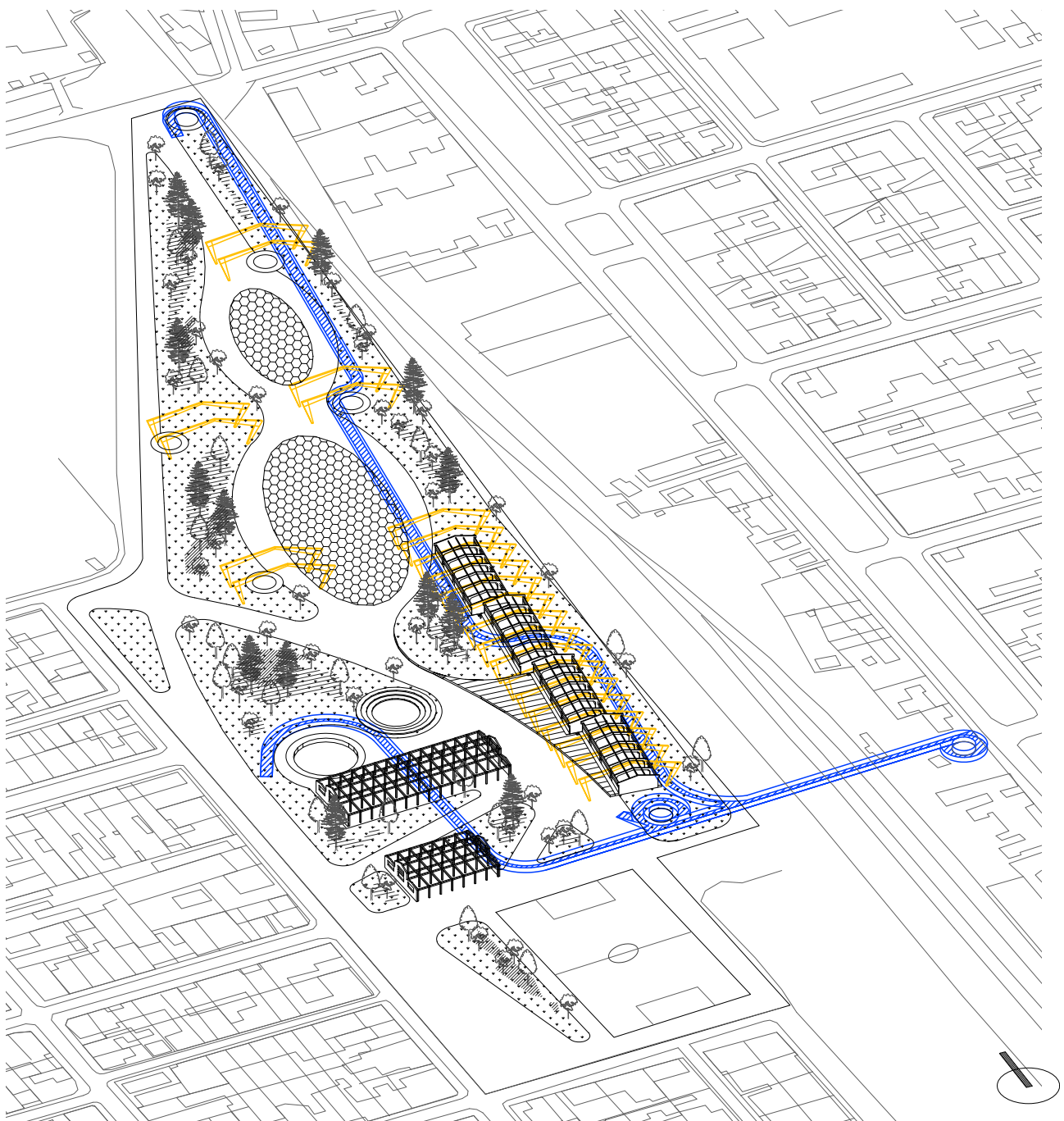


Figura 42: Elaboración propia. Nov, 2023. Vista axonométrica.

Bibliografía

- Gallardo Urbano, Marilyn Camila. Proyecto Gobierno Regional de Ñuble sector ex maestranza de Ferrocarriles, Memoria de Título. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Diciembre 2018.
- Bravo Moreno, Sebastian. El ferrocarril como elemento detonador de procesos de regeneración urbana. Memoria de Título. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. 2005.
- Mora Urrutia, Cristian. Centro de desarrollo del mimbre, Memoria de Título. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. 2021
- Medina López, Paula. Rehabilitación estación de tren La Calera, Memoria de Título. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. 2018.
- Jacobs, Jane. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitan Swing.
- Municipalidad de Chillán. Estación de Ferrocarriles de Chillán, Ficha de valoración circular DDU 240, Plan Regulador Comunal de Chillán. S/F.
- MOP, MINCAP. Anexo IV Antecedentes Históricos, Museo regional del Ñuble. Concurso de arquitectura. 2021.
- MOP, MINCAP. Anexo V Antecedentes Históricos, Museo regional del Ñuble. Concurso de arquitectura. 2021.
- MOP, MINCAP. Anexo IX Antecedentes Históricos, Museo regional del Ñuble. Concurso de arquitectura. 2021.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press.

Bibliografía

- EFE. (2023). Historia de EFE Trenes de Chile. EFE: Trenes de Chile. Recuperado de: <https://www.efe.cl/corporativo/historia/>

- Reyes, Marco. (04 de junio, 2023). Chillán, núcleo ferroviario. La discusión. Pág. 16. Recuperado de: https://www.litoralpress.cl/paginaconsultas/Servicios_NClipSitio/Get_Imagen_Pagina.aspx?LP-Key=ZQRZP77OW5T7LDGWF2RGBGGMNHK-S34E25ZCNJ37TE2HVQBGM3ZZQ

- Guerra, I. (2023, 14 de septiembre). “EFE proyecta que podría tardar hasta 10 meses reponer la infraestructura ferroviaria dañada por sistemas frontales”. EMOL. Recuperado de: <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2023/09/14/1107283/efe-10-meses-reponer-infraestructura.html>

- Pina, A. (2023, 01 de junio). “Cuenta Pública 2023: Boric anuncia tres nuevos trenes en Chile y el plan tren rápido Santiago – Concepción”. Diario AS. Recuperado de: <https://chile.as.com/actualidad/cuenta-publica-2023-boric-anuncia-tres-nuevos-trenes-en-chile-y-el-plan-tren-rapido-santiago-concepcion-n/>

Anexos

ANEXO 01: ENTREVISTAS VIAJE A TERRENO CHILLÁN

(A) ENTREVISTA LOCAL (COMÚN / COCINERÍA / MERCADO MUNICIPAL)

Nombre:

Edad:

Género:

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en Chillán? ¿Trabaja aquí?
2. ¿Tiene algún recuerdo del tren en Chillán?
3. ¿Qué crees que caracteriza a Chillán? ¿Cuál es su elemento cultural más relevante?
4. ¿Cuáles son los lugares más concurridos de la ciudad?
5. ¿Qué espacios crees que le faltan a la ciudad?

(B) ENTREVISTA PERSONAL (FERROCARRILES)

Nombre:

Edad:

Género:

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en Chillán? ¿Trabaja aquí?
2. ¿Cómo es la relación entre Chillán y el tren? ¿Tiene algún recuerdo del tren en Chillán?
3. ¿Conoces las ex bodegas de la estación de ferrocarriles? ¿Qué habrías hecho tu en lugar del museo regional del ñuble?
4. ¿Qué espacios crees que le faltan a la ciudad?

RESPUESTAS

(A) ENTREVISTAS LOCALES

Entrevista 1

Local común (work café)

Nombre: Sebastián

Edad: 32

Género: Masculino

1. Nacido, Sí trabajo de abogado
2. Si los murales, la torre creo que es patrimonio y buscan recuperarla. Me acuerdo del tren del folclor para las fiestas patrias. Es un viaje en tren de San Carlos a San Rosendo en donde en cada estación se baila un pie de cueca.
3. Los artistas, personajes históricos, Claudio Arrau, Violeta Parra. Chillán es una zona de artistas.
4. La Catedral, las moteras (mote con huesillo) son patrimonio nacional. Antes estaban en la plaza de San Vicente, ahora están en el cruce de Collín con O'Higgings
5. Cultura, teatro. Solo se hace el tema del patrimonio una vez al año, donde por ejemplo se puede ir a visitar la estación. (Día del patrimonio)

Entrevista 2

Local común (work café)

Nombre: Daniela

Edad: 31

Género: Femenino

1. Desde el 2020, trabajo aquí en el hospital
2. No, nunca he subido
3. El clima? No sé
4. Plaza de Armas, ocio. El complejo deportivo Quilamapu. Hay canchas y juegos para niños. Es un espacio familiar. Tenis, fútbol, correr, basket, bici cross.
5. Deporte, el Quilamapu se queda pequeño. Faltan lugares para entretener a los chicos. Las plazas y parques no tienen juegos.

Entrevista 3

Local común (cuidador de autos)

Nombre: Julio

Edad: 43

Género: Masculino

1. Nació en Chillán y trabaja cuidando autos en la plaza de armas
2. Alcanzó a andar en el tren antiguo, es agradable
3. Claudio Arrau, Catedral de Chillán, Raíces criollas
4. Plaza de Chillán viejo, Tumba de O'Higgins, Mercado municipal, 2 espacios, comida
5. Faltan estacionamientos, se siente satisfecho con la ciudad.

Entrevista 4

Local común (emprendimiento paseo Arauco)

Nombre: Esmerida

Edad: 59

Género: Femenino

1. Desde el 2002, trabaja emprendiendo
2. No, pero conoce la estación, locales comerciales, cafetería
3. Longaniza, festival de la longaniza, feria de emprendedores de Septiembre
4. Paseo Arauco de emprendedores, plaza de Chillán viejo (es familiar), plaza monumento a Pratt, termas, teatro
5. Areas verdes, picnic, juegos niños. Hay pocas áreas verdes, teatro

*Usan todavía calefacción a leña. (Contamina)

Entrevista 5

Local común (emprendimiento paseo Arauco)

Nombre: Virginia

Edad: 73

Género: Femenino

1. Hace más de 50 años, desde los 18 años. Trabaja aquí y estudiaba agronomía. Es artista de grabado y artesanías

2. Sí! Super cómodo. Los niños corrían en los pasillos. Tranquilo. La estación es antigua, pero le encanta.

3. Le costó enamorarse de Chillán. A Chillán no le gusta su ciudad, la quiere modernizar. Hay que resguardar la historia de la ciudad. Fachadas y edificios antiguos (Arquitectura). Escultura en arcilla y greda.

La cultura está muy lejana de los locales y habitantes. Chillán debe bajar a Pratt del podio de la plaza de armas.

Lo antiguo te acoge. Combinar lo moderno con lo antiguo.

4. El paseo Arauco y el mall. El mercado era más concurrido. La artesanía se industrializó. El campo venía a la ciudad en la calle Merced.

5. Areas verdes y mejorar las existentes. Las plazas están lejanas.

Plaza San Francisco – feria artesana

Se necesitan más plazas para las ferias de artesanos.

Entrevista 6

Local común (Mercado municipal)

Nombre: Patricio

Edad: 60

Género: Masculino

1. Nacido en Chillán. Vendedor de longanizas y carnes en el mercado municipal.

2. Sí, se acuerda del tren antiguo de ramal Chillán-Dichato. Era una estación de paso, fue removida.

3. La longaniza y el vino. La longaniza con papa. Cazuelas de pava. (Gastronomía)

4. Mercado y mall

5. Espacios de ocio en familia

*" En Chillán no hay ni un brillo"

Entrevista 7

Local común (Cocinerías)

Nombre: Jesica

Edad: 55

Género: Femenino

1. Nacida en Chillán. Trabaja en una cocinería de más de 60 años.

2. Si, por supuesto del ramal a Dichato (playa)

Se acuerda del comercio en la estación. Vendedores ambulantes (Avellanas y barquillo). Cocaví en el tren. "Era pasarla bien en el tren".

3. Gastronomía, mercado, la feria artesanal. Cazuela, mariscal y pescado frito. Hacen de todo y su plato estrella es el marisco (de Puerto Montt).

4. Restaurants de la Avenida Argentina (vida nocturna). El mercado municipal ha bajado su clientela. Es necesario revitalizar el 2do piso. La clientela es mayormente de edad mayor.

Actualmente existe una sala de exposiciones de arte en el 2do piso que atrae gente. (Todos los meses cambia el artista en exposición)

5. Hacer más atractivo el 2do piso del mercado municipal. Atraer más gente. Colocar locales de artesanía en el mercado.

Habían conjuntos folclóricos (música) que venían a cantar al mercado en septiembre.

(B) ENTREVISTAS PERSONAL

Entrevista 8

Personal de EFE

Nombre: Horacio

Edad: 47

Género: Masculino

1. Nacido en Chillán y trabaja hace 14 año en EFE

2. Chillán tiene una buena relación con el tren, pero falta continuidad. Cuando no hay continuidad se pierde el cariño. Tiene recuerdos sobre todo del tren Chillán – Temuco.

3. Si claro. Habría restaurado su programa de deposito de trenes. Quiere restaurar la tornameza de la estación de Chillán. Chile tiene tornamesa solo en Santiago, San Eugenio y Chillán. *Devolvería el uso para guardar los trenes en las ex bodegas.

4. Faltan espacios turísticos. Que haya más conexión y transbordos con buses a ríos, Saltos del Laja y termas. *Recuperar el ramal a las termas.