

REHABILITACIÓN DE LA EX MAESTRANZA BARÓN
MUSEO DE LA CIUDAD DE VALPARAÍSO + CENTRO DE GESTIÓN PATRIMONIAL

MUVA

Memoria de título 2023
Marco Rodríguez Triviño

Profesor: Albert Tidy
Universidad De Chile



INDICE

	TEMA	
INTRODUCCIÓN		04
VALPARAÍSO		08
	_HISTORIA _DECLARATORIA UNESCO _BORDE COSTERO	
MUSEO DE LA CIUDAD		24
	_DEFINICIÓN _PROGRAMA _REFERENTES	
TEORÍA DE INTERVENCIÓN		28
	_PARADIGMAS _REFERENTES	
LOCALIZACIÓN		32
	_HISTORIA FERROCARRIL _MAESTRANZA BARÓN	

	PROYECTO	
PROPUESTA PROGRAMÁTICA		44
	_ORGANIGRAMA	
ESTRATEGIAS DE PROYECTO		48
	_URBANA _INTERVENCIÓN _PROGRAMÁTICAS	
REFERENCIAS		56
ANEXOS		58

INTRODUCCIÓN

“La ciudad es uno de los productos más extraordinarios que ha creado la humanidad. Por definición es multifuncional, concentra la diversidad y está en permanente construcción-reconstrucción, porque nunca se acaba; se trata de un ‘producto social’ en proceso de cambio constante que tiene historia.”¹

La ciudad, como sostiene Carrión, es un fenómeno extraordinario en constante construcción y reconstrucción, una entidad multifuncional que concentra la diversidad y evoluciona a lo largo de la historia. Sin embargo, las ciudades contemporáneas se enfrentan a transformaciones significativas, entre las cuales se incluyen la migración del sector industrial, la expansión urbana a escala metropolitana y el deterioro de las zonas céntricas tradicionales.

El fenómeno de desuso y abandono de edificaciones y espacios urbanos responde a diversos factores, tales como errores de planteamiento, cambios de concepto, nuevos usos o la obsolescencia de las estructuras. Estos cambios, aunque variados en su naturaleza, comparten consecuencias comunes para las ciudades, manifestándose en la dispersión, la discontinuidad y el deterioro del paisaje urbano.

Valparaíso, ciudad declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 2003, no escapa a estas dinámicas y desafíos que afectan a los centros históricos de ciudades a nivel mundial. La pérdida de uso y la migración del sector industrial, junto con la expansión urbana, falta de organización patrimonial y

factores sociales han dejado su huella en esta ciudad, contribuyendo al deterioro y el abandono de la historia de la ciudad misma. Esta problemática se torna aún más crítica al impactar un sitio de patrimonio mundial, amenazando la conservación de su valor universal excepcional.

En este contexto, el presente proyecto aborda de manera específica los retos que enfrenta Valparaíso. A través de la rehabilitación de la Maestranza de Barón, monumento nacional construido en 1905 y testigo de la época dorada de los ferrocarriles en Chile, se busca no solo preservar una estructura física, sino también conectar la historia ferroviaria con la identidad e historia de la ciudad a la vez que se revitaliza su borde costero. Este proyecto se propone ser un punto de inflexión, donde la intersección de historia, cultura y patrimonio se convierta en un motor para la revitalización y preservación de Valparaíso en el siglo XXI.

(1) Carrión, F. (2001). La ciudad construida. FLACSO Sede Ecuador. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43650.pdf>

MOTIVACIONES

El MUVA, nace desde la elección de la Ex Maestranza Barón en Valparaíso, impulsada en primer lugar por un interés personal en comprender el potencial transformador de las edificaciones en desuso y los espacios residuales en las ciudades. Este interés se basa en la convicción de que estos elementos tienen la capacidad no sólo de alterar las tramas urbanas, sino también de resignificar tipologías arquitectónicas en su conjunto.

Además, la elección de Valparaíso, surge del reconocimiento de la trascendencia de esta ciudad no sólo para Chile, sino para el mundo, destacando su valor como Patrimonio Cultural de la Humanidad. A su vez, la comprensión de las problemáticas contemporáneas que enfrenta la ciudad en base al deterioro de su patrimonio la convierte en un punto de interés particular. Este enfoque personal se traduce en un compromiso con la revitalización de un espacio histórico y emblemático, alimentado por el deseo de contribuir a la preservación de la identidad única de Valparaíso y su vínculo inseparable con el océano.

ANTECEDENTES

"Valparaíso es la perceptible imagen de la civilización europea y la rudeza Inculca de nuestra América... es la Europa acabada de desembarcar y botada en desorden en la playa..."
Sarmiento D.F (1999)²

Este capítulo hace un breve recuento histórico de Valparaíso, abordando sus principales cambios a nivel de desarrollo urbano y económico.

ORIGENES DE VALPARAÍSO

Valparaíso³, ubicado en el Valle del Quintil, tiene sus orígenes en la época de la expedición de Diego de Almagro en 1536, cuando el navegante Juan de Saavedra reconoció la bahía y su aptitud como puerto. Pedro de Valdivia, fundador de Santiago, estableció el puerto en la década de 1540. Durante el siglo XVII, Valparaíso experimentó un desarrollo lento y pasó de ser un asentamiento ocasional a uno permanente. Sin embargo, la política mercantil española favoreció el puerto del Callao en Perú, afectando el crecimiento de Valparaíso.

A finales del siglo XVII, Valparaíso adquirió el estatus de cabeza de corregimiento, pero su población y desarrollo continuaron siendo limitados.

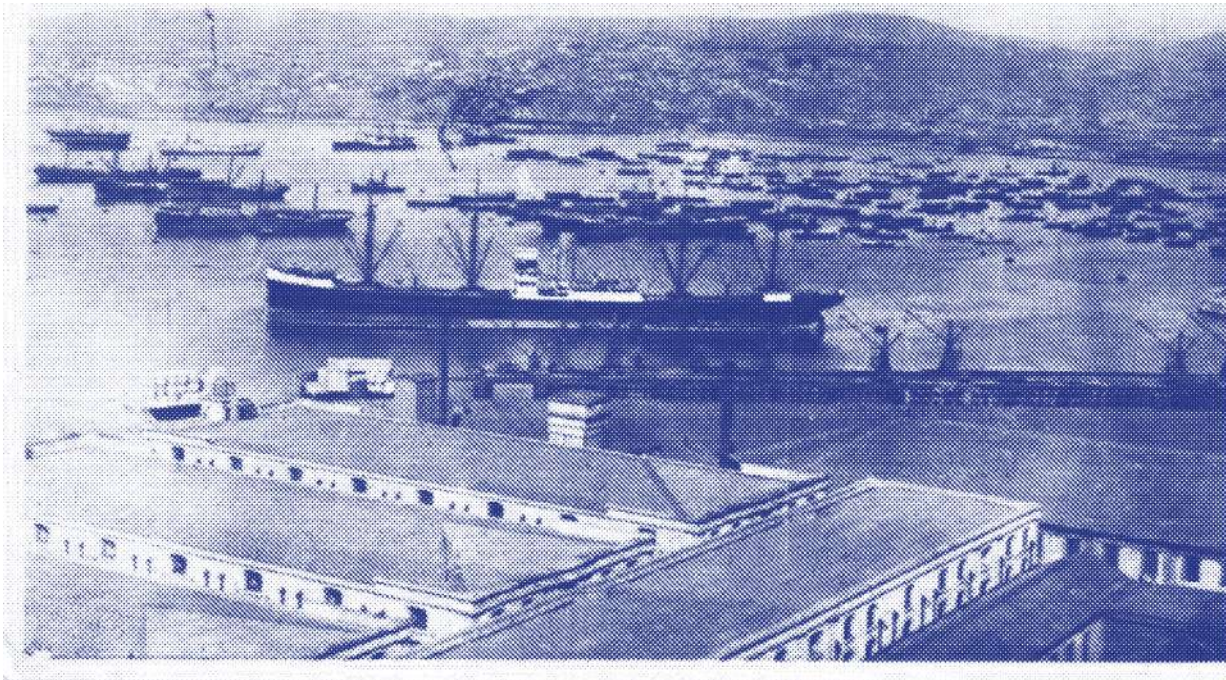
La amenaza de piratería, evidenciada por el ataque de Francis Drake en 1578, llevó a la construcción de defensas y fortificaciones, como el Castillo San José en el Cerro Cordillera.

Durante el siglo XVIII, la apertura de la ruta por el Cabo de Hornos y la alta demanda de trigo en Perú impulsaron el comercio en Valparaíso. A pesar de las políticas monopólicas de España, el puerto acogió comercio con naves francesas y europeas. La presencia de órdenes religiosas y la construcción de edificios públicos contribuyeron al desarrollo urbano. En 1791, se autorizó la formación del Cabildo, órgano de gobierno, y en 1802, Valparaíso obtuvo el rango de ciudad.

En resumen, Valparaíso evolucionó desde un asentamiento ocasional en el siglo XVI hasta un puerto estratégico en el siglo XVIII, marcado por amenazas de piratería, desarrollo limitado y finalmente, el reconocimiento como ciudad.

(2) Sarmiento, D. F. (1999). La Ciudad Puerto de Valparaíso y sus Expresiones Artístico Culturales: Anexo Postulación de Valparaíso como Ciudad Patrimonio de la Humanidad. Valparaíso, p. 43.

(3) Este capítulo se redacta en base a información recopilada en Consejo de Monumentos Nacionales. (2004). Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial / UNESCO (Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, Segunda Serie N 70). Santiago - Chile: Productora Gráfica ANDROS Ltda.



*Aduana y panorama de Valparaíso. Chile 1900.*⁴

VALPARAÍSO SIGLO XIX

En la primera mitad del siglo XIX, Valparaíso experimentó un notable auge económico, comercial, político, poblacional e intelectual. La Independencia de Chile en 1810 marcó un punto de inflexión, llevando a la libertad de comercio con diversas naciones y convirtiendo a Valparaíso en un punto estratégico para el intercambio con potencias europeas. Las políticas aduaneras y portuarias favorecieron el desarrollo del puerto.

Durante esta época, el impulso económico provino inicialmente de la exportación de trigo a California y Australia debido a la fiebre del oro. Más tarde, los minerales, especialmente el salitre, impulsaron aún más el crecimiento. La población de Valparaíso aumentó significativamente, pasando de unas pocas miles a 16,000 habitantes en 1822,

con una población flotante adicional.

El desarrollo urbano se caracterizó por la expansión del plan y el poblamiento de los cerros. La llegada de inmigrantes pobres, atraídos por el auge del puerto, resultó en la ocupación de los cerros. Simultáneamente, una gran inmigración inglesa controló el sector comercial y financiero, urbanizando los Cerros Alegre y Concepción a partir de 1840.

Se observó la destrucción de los testimonios arquitectónicos del pasado hispano, influenciada por sismos, incendios y la presencia de inmigrantes europeos. La eliminación del Peñón del Cabo en 1832 permitió el desarrollo urbano del sector de El Almendral.

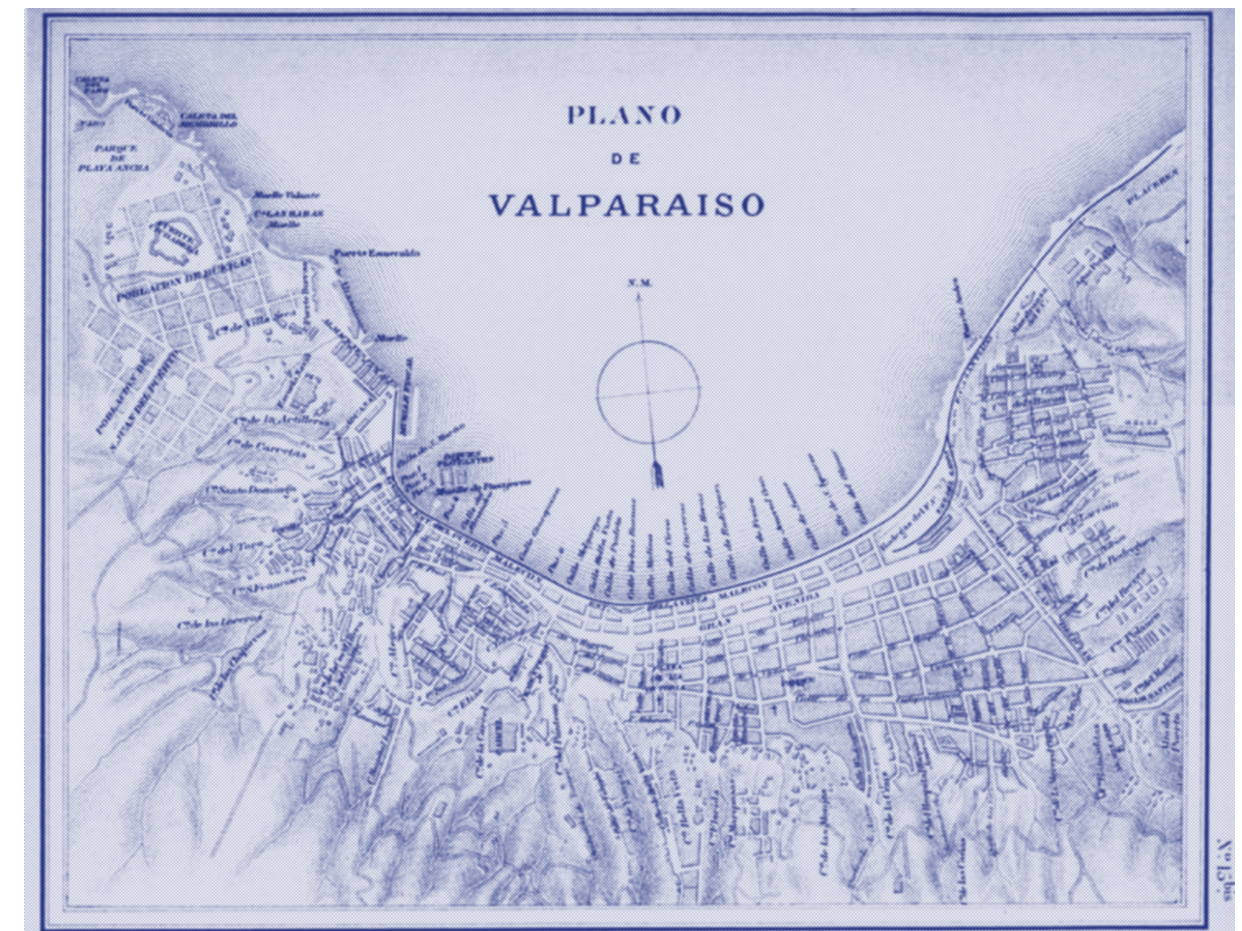
En la década de 1840, Valparaíso ya mostraba tipos sociales característicos del puerto, como adinerados inmigrantes

europeos, criollos burgueses, empleados del comercio y la banca, trabajadores portuarios, marinos y grupos marginales del ámbito rural. La creación de la Provincia de Valparaíso en 1842 consolidó el estatus del puerto, convirtiéndolo en la capital de la provincia.

El Valparaíso de estos años fue retratado por viajeros europeos como un lugar con características naturales atractivas, aunque algunos lamentaron la percepción de "desorden" en la ciudad. Este periodo se caracterizó por obras de mejoramiento urbano, la creación de la Provincia de Valparaíso y el desarrollo de una ciudad en constante expansión y cambio.

SEGUNDA MITAD SIGLO XIX Y PRINCIPIOS SIGLO XX

En la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX, Valparaíso experimentó un notable esplendor en todos los aspectos. Se convirtió en el principal puerto del Pacífico Sur, centro financiero, y capital económica de Chile. La ciudad experimentó una rápida industrialización y modernización, con un aumento significativo de la población y del tráfico portuario.



*Plano de Valparaíso, 1879.*⁵

(4) Aduana y panorama de Valparaíso. Chile [fotografía]. Valparaíso : [Editor no identificado , Entre entre 1900 y 1909]. 1 tarjeta postal : huecograbado, fotomecánico monocromo sobre papel ; 14 x 9 cm.

(5) Fuentes L., F. A. (1879). Geografía Descriptiva de la República de Chile: Mapa de Valparaíso. Dibujado por F. A. Fuentes. Recuperado de <<https://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-79719.html>>



Puerto de Valparaíso siglo XIX.⁶

El crecimiento urbano se reflejó en la expansión hacia los cerros y el mar, así como en la construcción de infraestructuras clave, como el ferrocarril entre Valparaíso y Santiago. La gestión del Intendente Francisco Echaurren en la década de 1870 fue fundamental para mejorar la fisonomía de la ciudad, con un enfoque en embellecer espacios públicos y planificar el desarrollo urbano.

La introducción de funiculares, o "ascensores", en la década de 1880 facilitó el tránsito peatonal entre los cerros y el plan. Valparaíso también fue pionero en la construcción de templos no católicos a partir de 1856, marcando un hito en la lucha por la libertad de cultos en Chile.

La ciudad albergó una inmigración europea significativa, con la colonia inglesa fundando el primer equipo de fútbol de Chile en 1892, Santiago

Wanderers. La presencia de inmigrantes extranjeros contribuyó al desarrollo económico e industrial, y también desencadenó conflictos doctrinarios que llevaron a la secularización del Estado y la libertad de credo.

Valparaíso fue un centro cosmopolita y cultural con un gran desarrollo económico. Sin embargo, a finales del siglo XIX, la ciudad experimentó una crisis económica y, en 1906, un terremoto afectó considerablemente la infraestructura y la arquitectura monumental construida durante su auge.

La reconstrucción posterior al terremoto, la apertura del Canal de Panamá en 1914 y la preferencia por nuevos métodos de transporte más rápidos que el marítimo marcaron el declive de Valparaíso al salir de la principal ruta de navegación interoceánica.

DESDE 1930 HASTA LA ACTUALIDAD

Valparaíso experimentó un auge a fines del siglo XIX y principios del XX, pero su declive comenzó con la apertura del Canal de Panamá en 1914 y se agravó durante la Gran Depresión. Aunque enfrentó problemas económicos y deterioro urbano, la ciudad encontró nuevos roles como centro universitario y sede del Congreso Nacional. A pesar de la disminución de su importancia como puerto, Valparaíso ha sido un foco de creatividad artística, como el arte, la música, la poesía, cine, etc. Contribuciones de artistas, como el dibujante Lukas y el músico Víctor Acosta, junto con escritos de Joaquín Edwards Bello y Pablo Neruda, han destacado la riqueza lírica y cultural de la ciudad. Aunque ha perdido peso económico, Valparaíso ha mantenido su

reconocimiento internacional a través de expresiones artísticas que han preservado su imagen a lo largo de las décadas.



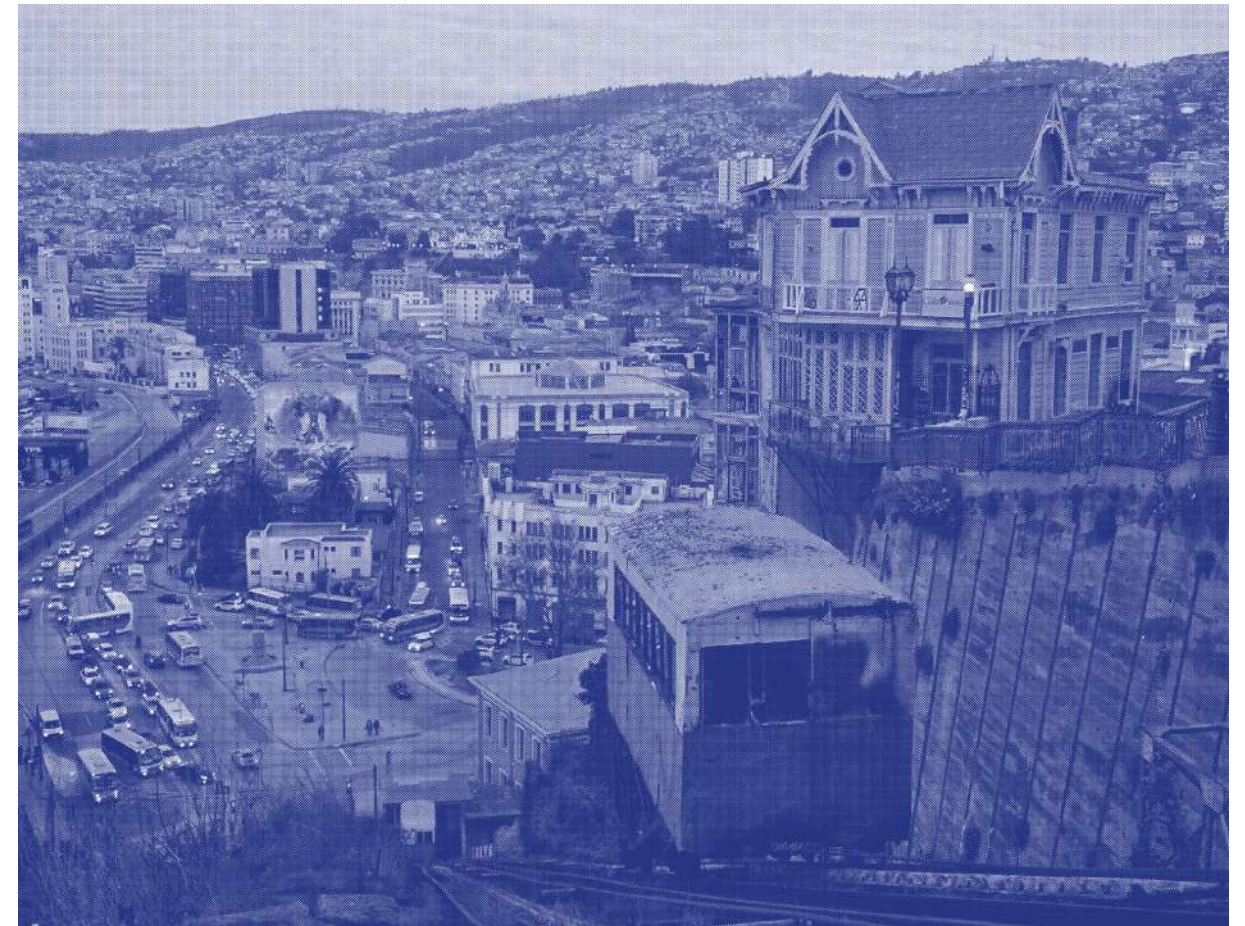
Ascensor Cordillera, Valparaíso Antiguo.⁷

(6) Imagen extraída desde: <<https://www.puertovalparaiso.cl/puerto-patrimonial/>>

(7) Imagen extraída desde: <<https://www.skyscrapercity.com/threads/fotos-de-valparaiso-antiguo.631703/>>

1536	Descubrimiento de Valparaíso
1540	Establecimiento del puerto
1820	Valparaíso obtiene rango de ciudad
1861	Creación ferrocarril urbano
1863	Primer ferrocarril de Valparaíso a Santiago
1873	Construcción muelle de la aduana
1883	Construcción del alcantarillado Comienza a funcionar el primer ascensor en el cerro Concepción
1893	Comienzo de consolidación de poblaciones en cerros
1901	Inicio propuestas para proyecto de puerto definitivo
1906	Se inaugura camino de conexión Valparaíso - Viña del Mar
1911	Inicio construcción del Puerto de Valparaíso
1914	Entra en funcionamiento el canal de Panamá
2003	Valparaíso es declarado Patrimonio de la Humanidad
2005	Inauguración Paseo Wheelwright entre Barón y Portales

Línea de tiempo historia de Valparaíso.⁸



Valparaíso actualidad.⁹

(8) Línea de tiempo realizada en base a Arteaga, R., Ávila, M., Batzenchiager, T., y otros. (2015). Proyecto Ciudad: Valparaíso. Santiago: Ediciones ARQ.

(9) Castro H. "Mejores fotos de Valparaíso y Chile 2019". 4 Ene 2020. Apuntes y viajes. Accedido el 1 de Dic 2023. < <https://apuntesyviajes.com/2020/01/04/mejores-fotos-de-valparaiso-y-chile-2019/> >

“Es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa Pacífico de Sudamérica”¹⁰

"Criterio III

Es un testimonio único, o por lo menos excepcional, de una tradición cultural o de una civilización."¹⁰

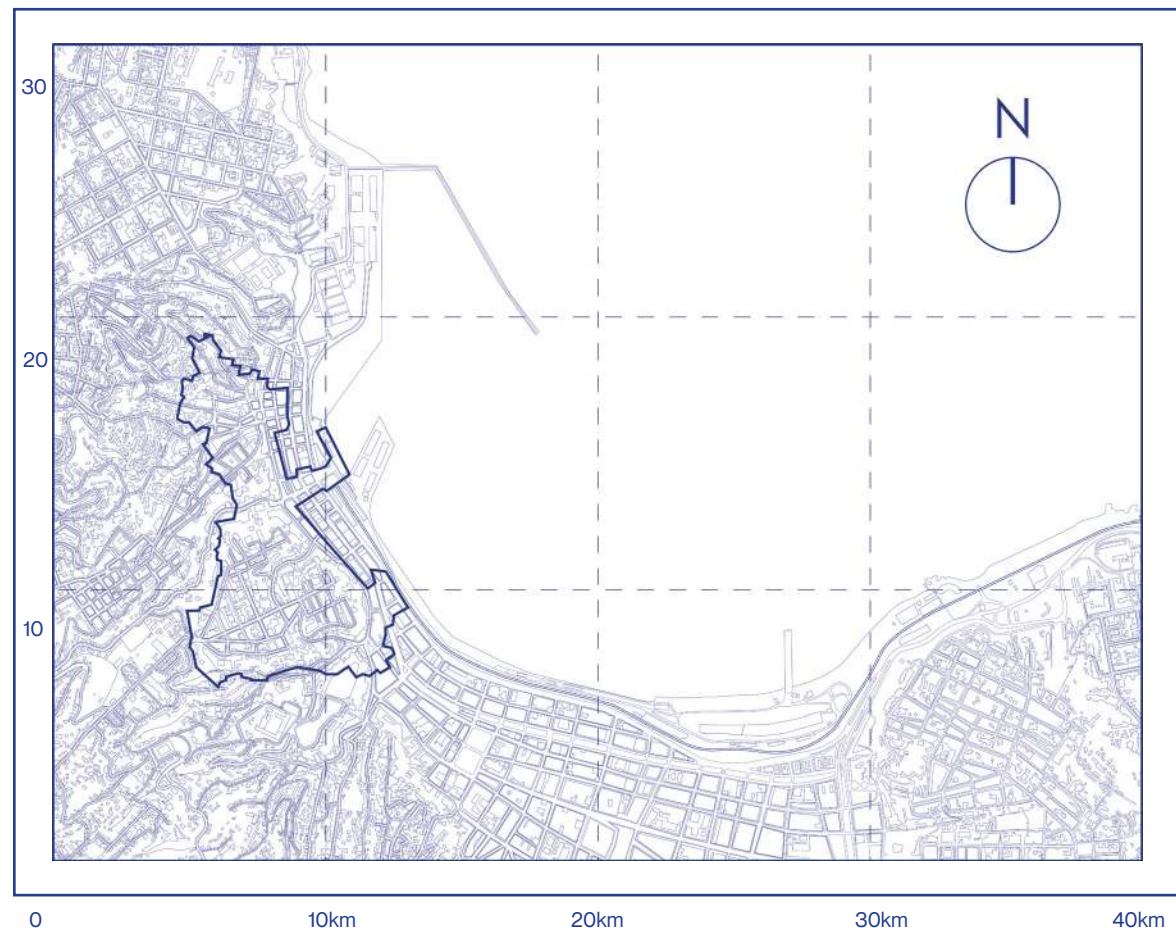
VALPARAÍSO: 20 AÑOS COMO PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

Hace dos décadas, en julio de 2003, la UNESCO otorgó a Valparaíso el prestigioso título de Patrimonio de la Humanidad. Este reconocimiento fue el resultado de la rica historia de la ciudad, que se remonta al siglo XVI, y su papel como testimonio excepcional de la fase temprana de la globalización en el siglo XIX. La declaratoria resalta la adaptación armoniosa de la arquitectura a la topografía caótica de los cerros, creando una ciudad única donde la diversidad y la cotidianidad se entrelazan. Sin embargo, tras dos décadas, Valparaíso enfrenta desafíos significativos.

La Corporación Municipal de Administración del Sitio Patrimonio Mundial asume la misión de preservar este legado, no obstante la gran variedad de entes y actores presentes en la preservación de Valparaíso y también en la promulgación de la declaratoria, tanto a nivel, regional, estatal y de privados hace difícil la comprensión total del problema de la preservación de la ciudad, más cuando la presión inmobiliaria, la falta de fondos y problemas sociales amenazan su integridad.

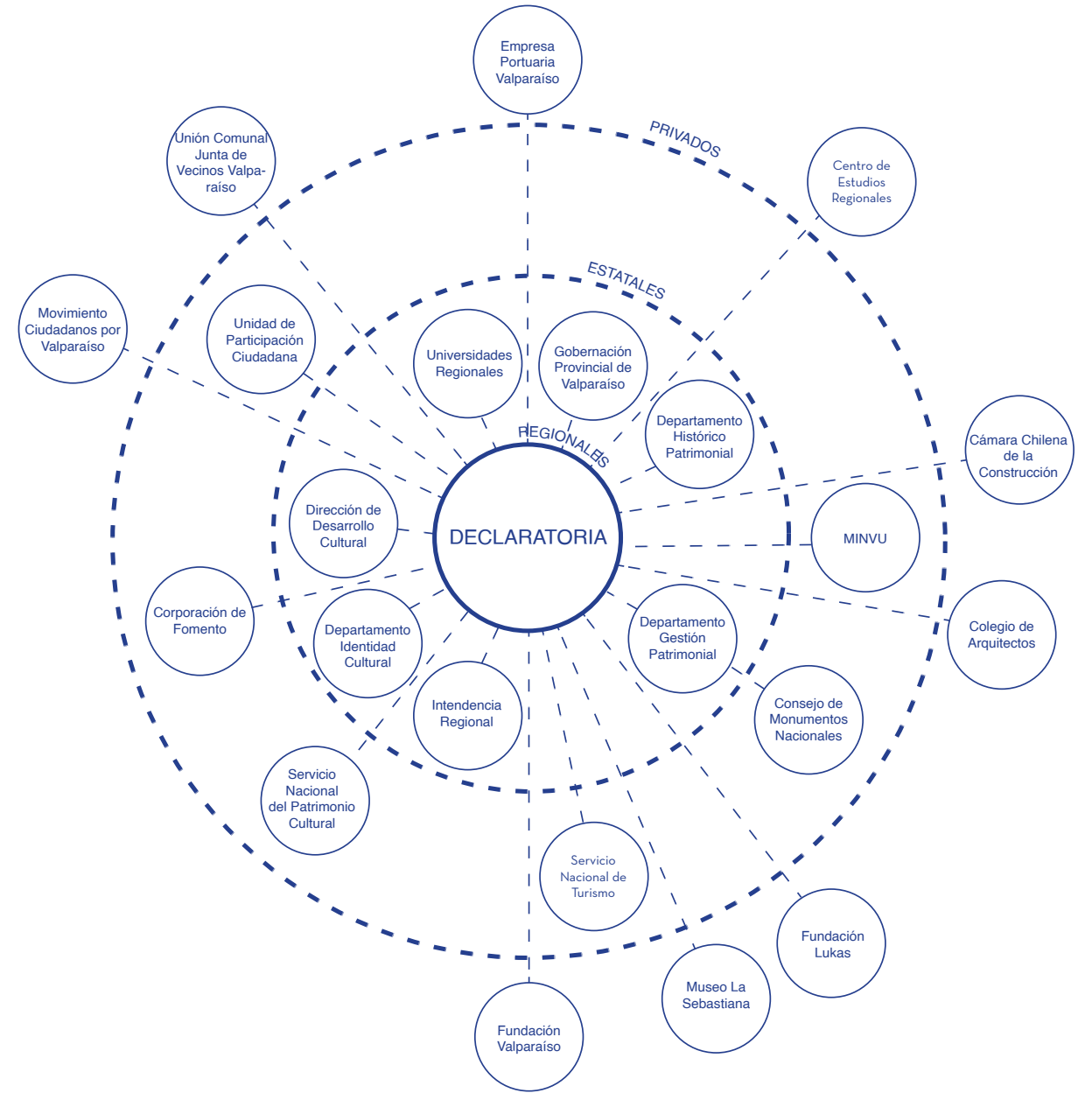
La evaluación de la UNESCO en septiembre de 2023 fue un tema de preocupación para las autoridades chilenas por el riesgo de ser catalogado como patrimonio de la humanidad en peligro, no obstante, no sucedió aquello y por esto es imperativo que se implementen estrategias integrales para asegurar la conservación y revitalización de esta joya del Pacífico.

(10)UNESCO. (2003). Decisión 27 COM 8C.41. Recuperado de <https://whc.unesco.org/en/decisions/736/>



Zona declarada Patrimonio Mundial, Elaboración propia. ¹¹

(11) Plano realizado en base a información recopilada en Consejo de Monumentos Nacionales. (2008). Decreto Exento N° 2459. Martes, 29 de julio de 2008.



Agentes que participaron en el proceso de declaratoria Elaboración propia ¹²

(12) Diagrama realizado en base a información recopilada en Consejo de Monumentos Nacionales. (2004). Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial / UNESCO (Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, Segunda Serie N 70). Santiago - Chile: Productora Gráfica ANDROS Ltda.

“El puerto es un debate entre el mar y la naturaleza evasiva de las cordilleras. Pero en la lucha fue ganando el hombre. Los cerros y la plenitud marina conformaron la ciudad, y la hicieron uniforme, no como un cuartel, sino con la disparidad de la primavera, con su contradicción de pinturas, con su energía sonora.” Neruda, P. (1992)¹³

EVOLUCIÓN DEL BORDE COSTERO EN VALPARAÍSO

Las transformaciones del borde costero urbano de Valparaíso, en lo que respecta a sistema de operaciones, resultan del enfrentamiento de variables económicas, políticas, sociales y técnicas en el periodo de grandes transformaciones entre 1898 y 1931. Esto afectó la forma urbana, la configuración de los espacios públicos y el frente marítimo de la ciudad, dando espacio para una relación puerto-ciudad (Texido, 2009).¹⁴

El borde de la ciudad con el mar, se entiende como causa urbana cuando se hacen evidentes los intereses ante la ampliación de la ciudad sobre el mar, en el momento que se priorizan sus usos (Texido, 2009).¹⁴

CONFIGURACIÓN ACTUAL

En la actualidad, Valparaíso se encuentra inmerso en un conflicto que afecta su progreso económico y el cuidado patrimonial. Debido a que la actividad portuaria abarca una parte considerable del borde costero de la ciudad, limitando zonas con catalogación y valoración a nivel nacional, como es el caso del Complejo Ferroviario Barón, utilizado en la actualidad para el acopio de contenedores. Esta situación ha llevado a la pérdida de la valoración que alguna vez tuvo y ha restringido su accesibilidad.

Es imperativo tener en cuenta las necesidades de expansión de la actividad portuaria, aunque esto haya generado proyectos que, en cierta medida, afectan la proyección de Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad.

Por otro lado, Valparaíso ostenta el título de ciudad declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad y se ha convertido en uno de los destinos turísticos más relevantes de Chile, después de Santiago. La actividad turística se centra principalmente en los cerros debido al limitado acceso al borde costero y al escaso espacio público disponible en la zona del plan.

Las necesidades de crecimiento de las empresas portuarias y de la ciudad no coinciden en el actual escenario urbano, lo que impide el desarrollo natural de ambos organismos y genera una competencia por conquistar espacios comunes.

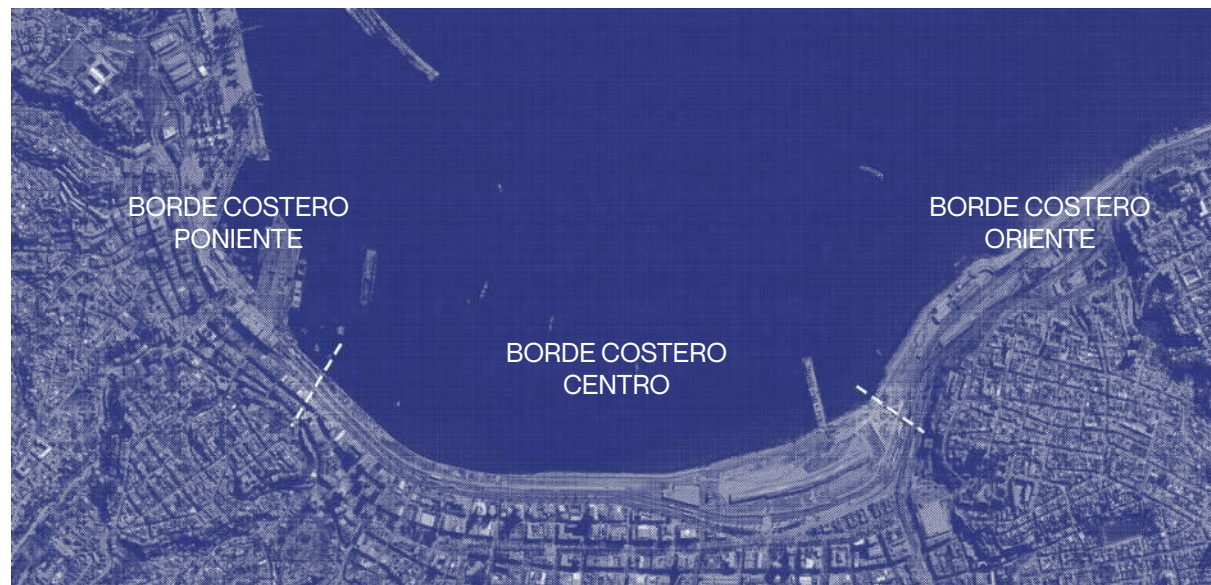
La actividad portuaria condiciona que las instalaciones asociadas a este uso fueran protagonistas en el frente marino, potenciando la desconexión entre la ciudad y el mar (Valenzuela & Pizzi, 2009)¹⁵ El tendido de las líneas férreas y la estructura vial costera agresiva aumentaron la separación entre la franja marítima y la plataforma urbana.

La ciudad se divide y, por ende, sus habitantes pierden la relación con el mar, volviéndose el borde costero un área industrial (Valenzuela & Pizzi, 2009).¹⁵

(13) Neruda, P. (1992). Valparaíso (Fragmento, pp. 41-43). Con ilustraciones de S. Rojas Guerra. Universidad de Valparaíso.

(14) Texido, A. (s.f.). Evolución del frente marítimo. ARQ, 70-73.

(15) Valenzuela, M. P., & Pizzi, M. (2008). Patrimonio arquitectónico industrial: Una oportunidad. Da Arquitectura, 12-17



Zonas del borde costero de Valparaíso Elaboración propia

ZONAS DEL BORDE COSTERO

a) Borde Costero Poniente

El paseo y mirador de la Avenida Altamirano fue restaurado en el 2005, recuperando un espacio de conexión con el mar. Desde el muelle de la armada no hay acceso público hacia el mar hasta que comienza el Fuerte Esmeralda, pasado el Faro Punta Ángeles. Esta conexión es completamente visual, hasta el Paseo Altamirano. Este paseo cambia su configuración en ciertos tramos con la aparición de las playas San Mateo y la playa Carvallo.

b) Borde Costero Centro

En este sector el único acceso público al mar es el Muelle Barón, debido a que el tramo entre el Puerto y el muelle se encuentra cerrado. Este sector prestó servicios portuarios muchos años, pero debido al cese de actividades estos terrenos se licitaron.

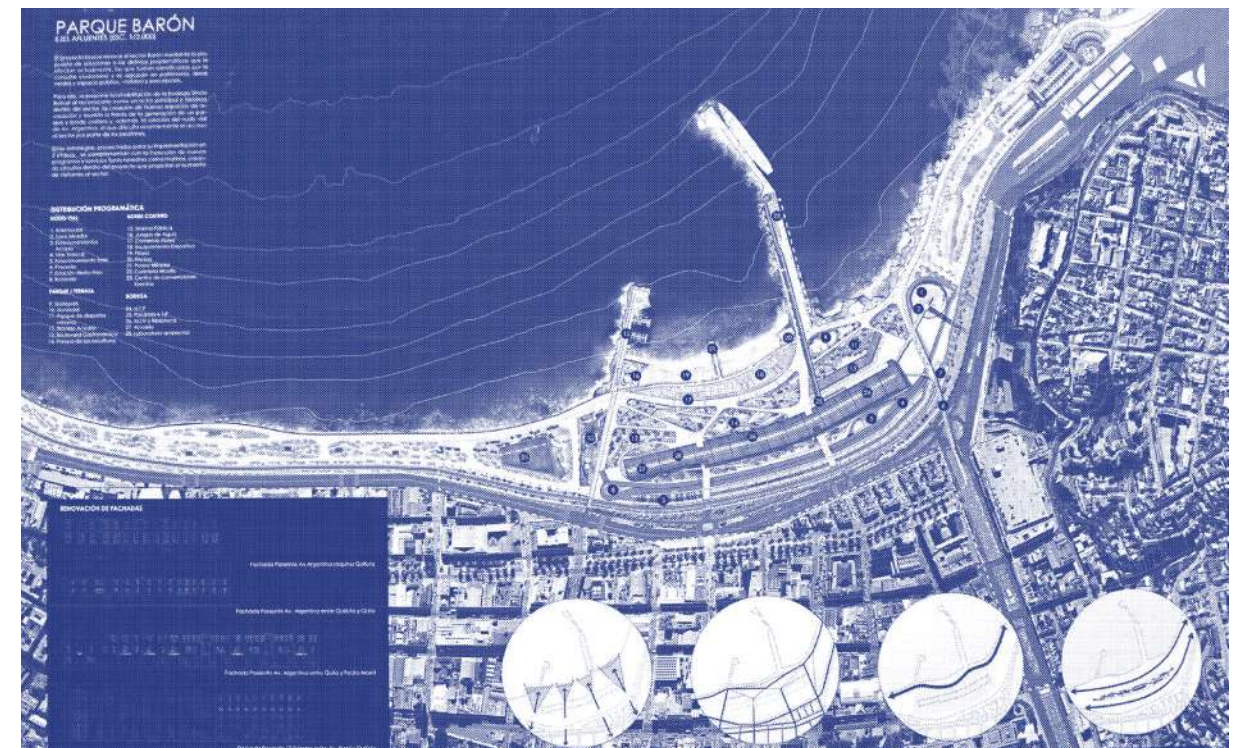
c) Borde Costero Oriente

En el 2005 se inauguró el Paseo Costero Wheelwright, que abarca desde Caleta

Portales hasta el Muelle Barón. En esta parte se encuentra el Sector Yolanda, que abarca desde el muelle hasta los miradores del paseo. Es terreno municipal concesionado a "Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas" (SAAM), empresa extraportuaria. Este terreno incluye los viejos galpones de la maestranza y antigua tornamesa del ferrocarril de la Estación Barón, los cuales son Monumentos Histórico Nacional, y forman parte de la Zona Típica "Complejo Ferroviario de la Estación Barón".

PROYECTOS ACTUALES

En la actualidad se están llevando a cabo proyectos que buscan utilizar el borde costero tanto de manera privada como pública. Por su parte, el presidente de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) contempla que las obras que surjan del "Acuerdo Por Valparaíso", con el cual se busca expandir el Puerto de Valparaíso, tengan construido y operando una primera parte del proyecto para el año 2031.¹⁶



Primer Lugar: "Parque Barón" / Equipo Taller Ciudad Puerto de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.¹⁷

Por otro lado, el sector centro que contiene el muelle Barón pronto albergará el proyecto del Parque Barón del Plan Maestro del Borde Costero del Muelle Barón, el cual revitalizará con programas de carácter productivo y cultural gran parte del borde costero de Valparaíso vinculando directamente el espacio público del plan de la ciudad con el mar.

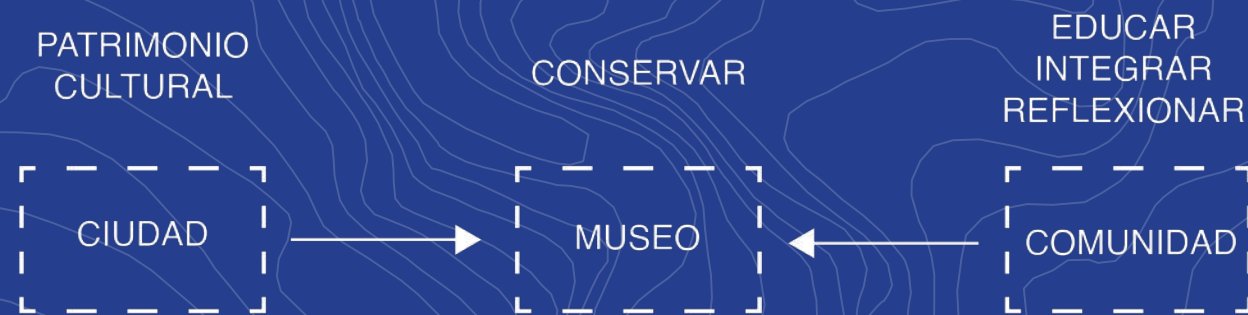
Mientras que en el sector oriente del borde costero, en el marco de la celebración del Día de los Patrimonios, EFE anunció iniciativa para la conservación y restauración del Complejo Ferroviario Barón que albergaba la antigua maestranza y tornamesa, declarados monumento histórico en 1986.

(16) Agencia EFE. (2023, 7 de junio). EFE impulsa iniciativa para la conservación y restauración del Complejo Ferroviario Barón. Portal Portuario. <<https://portalportuario.cl/primera-parte-del-proyecto-de-expansion-del-puerto-de-valparaiso-estaria-construido-y-operando-en-2031/>>

(17) ArchDaily Team. "El proyecto ganador de 'Paseo del Mar' en muelle Barón que transformará el borde costero de Valparaíso" 30 ene 2019. ArchDaily en Español. Accedido el 1 Dic 2023. <<https://www.archdaily.cl/cl/910455/el-proyecto-ganador-de-paseo-del-mar-en-muelle-baron-que-transformara-el-borde-costero-de-valparaiso>>

MUSEO DE LA CIUDAD

“Contradictoriamente, la ciudad, lo más antinatural de la vida, representa y expresa la naturaleza de la vida. La ciudad que domina, conquista, somete y aniquila a la naturaleza es el escenario donde se reflexiona sobre las maneras en que debe respetarse y aprender a convivir con la naturaleza. El desarrollo de las civilizaciones se manifiesta en las ciudades.” Witker Barra, R. (2017)¹⁸



Objetivos del Museo de la ciudad. Elaboración Propia



Contenido del Museo de la ciudad. Elaboración Propia

MUSEOS Y ARQUITECTURA

En el siglo XX, la tipología arquitectónica de los museos experimentó un desarrollo significativo en todo el mundo. Los arquitectos comenzaron a abordar la problemática de los museos en respuesta a los cambios sociales y arquitectónicos de la época. Esta transformación llevó a una nueva conceptualización de los museos, distinta a la anterior, donde estaban ubicados en palacios y residencias, adaptándose a espacios previamente impuestos, que a menudo no eran adecuados. Durante el desarrollo de la institución museo, dos disciplinas ganaron relevancia:

La museografía, que examina todos los elementos relacionados con la teoría y construcción de los museos, incluyendo aspectos arquitectónicos y programáticos de instalaciones. A su vez, se enmarca dentro de la museología, que se encarga del contenido de los museos, sus colecciones, restauración, conservación, medios de exposición, archivos y gestión, entre otras responsabilidades. Ambas disciplinas, a cargo del arquitecto y el museólogo, respectivamente, deben colaborar para la proyección integral del museo, aunque en ciertos casos una puede destacar más que la otra. Esta dualidad se presenta básicamente en la problemática principal del diseño de los museos la cual es: La Arquitectura vs El Contenido, o en otras palabras contenedor v/s contenido.

“No se sabe hasta que punto la arquitectura ejerce una función neutra de contenedor de los objetos o se erige como uno más- sino en el máximo- de los protagonistas” (Fernandez, 1993)¹⁹

DEFINICIÓN DE LOS MUSEOS DE LA CIUDAD

Los Museos de Ciudad surgieron en el siglo XX en Europa como respuesta a la inquietud generada por la expansión urbana, que eliminaba vestigios materiales de antiguos asentamientos. En sus inicios, estas instituciones albergaban colecciones de objetos, monumentos y muebles donados por las élites, reflejando sus intereses más que las verdaderas características de la ciudad. Actualmente, el concepto ha evolucionado, centrándose en ser centros de participación ciudadana, concienciación para la protección del patrimonio, y desempeñando un papel crucial como centros urbanos de desarrollo cultural y patrimonial.

TRANSFORMACIÓN Y CARACTERÍSTICAS ACTUALES

Los Museos de la ciudad conservan las características de los museos del siglo XIX, pero su énfasis recae en su función como centros de participación ciudadana. Son organismos en constante evolución, colaborando estrechamente con la comunidad. Actúan como catalizadores, sensibilizando a los ciudadanos sobre la comprensión de la ciudad. Aunque no son los únicos custodios de la historia, sirven como puertas de entrada que muestran direcciones a seguir, abriéndose al vasto museo que es la ciudad en sí misma.

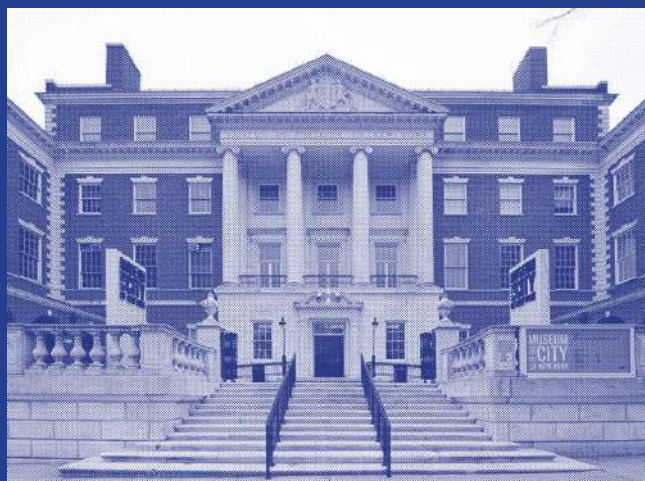
(18) Witker Barra, R. (2017). ILLAPA Mana Tukukuq, 14(14), 72-83. Revista del Instituto de Investigaciones Museológicas y Artísticas de la Universidad Ricardo Palma.

(19) Fernandez, Luis. "Museología, Introducción a la Teoría y Práctica del Museo" Editorial Fundamentos Maicos, España, 1993.

REFERENTES MUSEOS

MUSEOS DE LA CIUDAD EN EL S. XXI

La mayoría de los museos urbanos en el mundo se encuentran en casas de interés patrimonial, adaptadas para este propósito. Sin embargo, muchos de estos museos se desarrollan como entidades introvertidas sin tener un impacto significativo en la ciudad ni proporcionar espacios públicos para actividades.



MUSEO DE LA CIUDAD DE NUEVA YORK ²⁰

Ciudad: New York, USA
Año de construcción: 1923
Autor/a: Joseph H. Freedlander
Superficie: 5.000
Preexistencia: No tiene



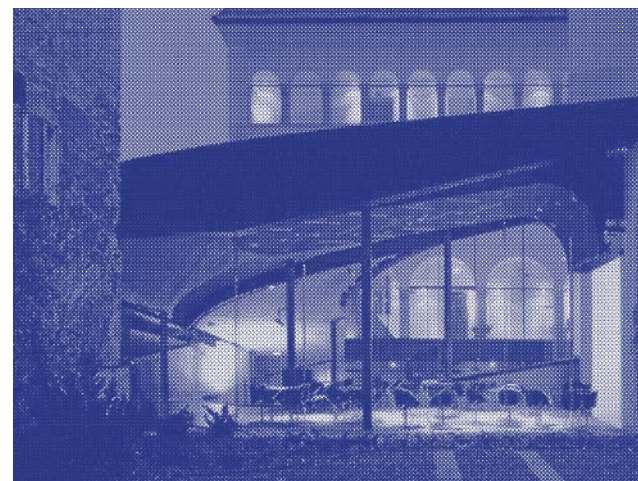
MUSEO DE LA CIUDAD DE BARCELONA (MUHBA) ²¹

Ciudad: Barcelona
Año de construcción: 1943
Autor: MUHBA
Superficie: 10.000
Preexistencia: Casa Padellas



MUSEO DE LA CIUDAD DE LONDRES ²²

Ciudad: Londres
Año de construcción: 2026
Autor/a: Stanton Williams
Superficie: 33.000
Preexistencia: Mercado de Smithfield



MUSEO DE LA CIUDAD DE LJUBLJANA ²³

Ciudad: Liubliana
Año construcción: 2000-2004
Autor/a: OFIS arhitekti
Superficie: 3.800
Preexistencia: Antiguo Convento de la Orden de los Hermanos Menores Capuchinos



MUSEO DE LA CIUDAD DE MÉXICO ²⁴

Ciudad: Mexico D.C
Año de construcción: 1960
Autor/a: Pedro Ramírez Vázquez
Superficie: 6.400
Preexistencia: Palacio de los Condes de Santiago de Calimaya

(20) Museum of the City of New York. <<https://www.mcnyc.org/>>
(21) MUHBA. <<https://www.barcelona.cat/museuhistoria/es>>

(22) The London Museum. <<https://museum.london/>>
(23) Remodelación y extensión del Museo de la ciudad de Ljubljana <<https://www.archdaily.cl/cl/02-28051/remodelacion-y-extension-del-museo-de-la-ciudad-de-ljubljana-ofis-arhitekti>>
(24) Museo de la ciudad de México. <<https://munavi.mx/>>

“Las intervenciones estuvieron siempre dirigidas – con la excepción de la demolición, forma de intervención extrema – a detener el inexorable paso del tiempo y a corregir las acciones de los hombres, intentando salvaguardar, conservar, potenciar, transformar e incluso inventar materializaciones en las que se proyectan valores simbólicos elevados para la comunidad”. Cesio, L., & Ponte, C. (2008).²⁵

PARADIGMAS EN LA INTERVENCIÓN PATRIMONIAL

“Se define un paradigma como un conjunto de compromisos compartidos, con supuestos comunes que generan un marco conceptual a partir del cual se desprenden respuestas y significaciones comunes del mundo.” Pérez, B. (2015)²⁶

Para exponer los paradigmas de la restauración y conservación, se debe destacar las teorías de Eugene Viollet-Le-Duc y John Ruskin como principales referentes en cuanto a las intervenciones en el patrimonio. Viollet-Le-Duc establece las bases de la Restauración centrada en el estilo, desde su esencia, mientras que Ruskin propone la teoría de la Conservación o el enfoque naturalista, considerando el objeto como un ente vivo que nace, vive y muere.

Al examinar estas teorías “románticas” para su época, exploramos, de la mano de Camilo Boito, la teoría del Restauo Científico. Boito intenta conciliar las dos teorías previas, aportando rigor científico al campo y formulando un conjunto de pasos para llevar a cabo la restauración y conservación de manera profesional y técnica.

A continuación, se introduce el paradigma de las permanencias urbanas, encabezado por Aldo Rossi, quien, junto con el movimiento La Tendenza, contribuye al desarrollo del pensamiento urbano como disciplina independiente. En la posguerra, Rossi, ampliando el concepto patrimonial desde la perspectiva de la ciudad, propone la teoría de las Permanencias y los Monumentos, junto

con la de las Áreas Caracterizadas, planteando la idea de intervención basada en sus estudios urbanísticos.

Finalmente, podemos nombrar el paradigma de la Rehabilitación, introducido por el arquitecto holandés Rem Koolhaas. Su enfoque primordial es aprovechar el lugar más allá de lo patrimonial, utilizando esto como punto de partida e incorporando significados adicionales, otros programas, funciones y espacios que otorgan al objeto un valor cultural y material aún mayor.

“La arquitectura se ha transformado en una secuencia de lapsos de tiempo para manifestar una “evolución permanente”. La única certidumbre es la conversión - continua-, seguida en escasas ocasiones por la “restauración”, el proceso que reivindica constantemente nuevas partes de la historia como extensión del “espacio basura.” Koolhaas, R. (2014)²⁷

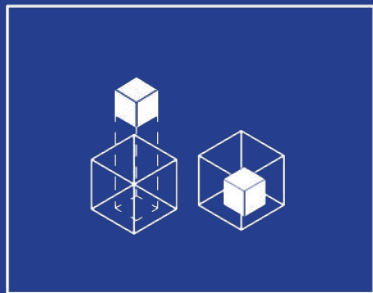
En la actualidad, la intervención en edificios preexistentes debe evolucionar hacia un enfoque que busque no solo preservar el valor cultural y material de estos, sino también integrarlos al espacio público. Siguiendo la visión de arquitectos como Rem Koolhaas, se debe promover la democratización de edificios que alguna vez fueron de carácter privado y adecuarlos a nuevos usos otorgando nuevos significados y funciones. Este enfoque contemporáneo refleja la necesidad de adaptar el patrimonio arquitectónico a las demandas cambiantes de la sociedad, permitiendo que estos edificios se conviertan en elementos dinámicos y accesibles para el beneficio de la comunidad en general.

(25) Cesio, L., & Ponte, C. (2008). *Arquitectura y Patrimonio en Uruguay*. IHA - UdelaR, Montevideo.

(26) Pérez da Fonseca, B. (2015). *Paradigmas de Intervención en el Patrimonio Mundial*. (Tesis de licenciatura). Facultad de Arquitectura, Universidad de la República, Montevideo, Uruguay.

(27) Koolhaas Rem, *Acerca de la ciudad*. El espacio basura, Gustavo Gili, Barcelona, 2014

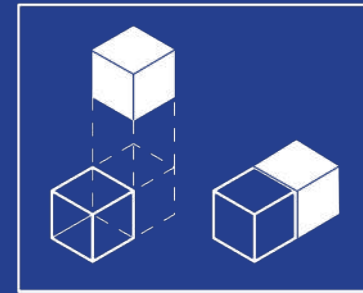
TIPOS DE INTERVENCIÓN



Intervención que se introduce dentro de la preexistencia y solo se mantiene dentro.



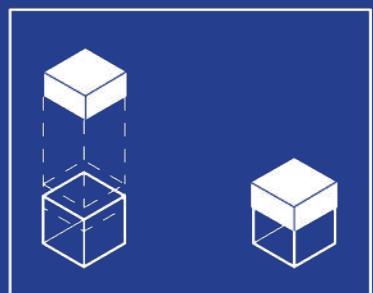
MUSEO DE ARTE CONTEMPORANEO DE ROMA / ODILE DECQ, Roma, Italia. 2007. ²⁸



Intervención que se presenta como un complemento de la preexistencia.



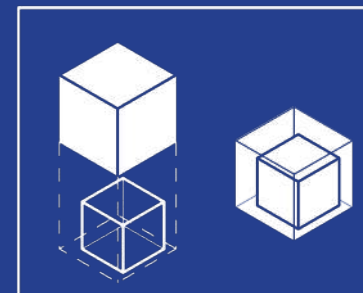
PALACIO PEREIRA / CECILIA PUGA Santiago, Chile. 2019. ³⁰



Intervención que está presente tanto dentro como fuera de la preexistencia



AMPLIACIÓN DEL MUSEO MORIZBURG / NIETO SOBJEANO Halle, Alemania. 2008. ²⁹



Intervención que envuelve la preexistencia.



LES FRENOY / BERNARD TSCHUMI Tourcoing, Francia. 1991-97. ³¹

(28) MACRO, Odile Decq. <<https://www.odiledecq.com/projets/macro-contemporary-art-museum/>>
 (29) MUSEO MORITZBURG <<https://nietosobejano.com/project.aspx?i=2>>

(30) Palacio Pereira / Cecilia Puga + Paula Velasco + Alberto Moletto" 21 ene 2021. ArchDaily en Español. Accedido el 1 Dic 2023. <<https://www.archdaily.cl/cl/955432/recuperacion-palacio-pereira-cecilia-puga-plus-paula-velasco-plus-alberto-moletto>>

(31) Les Frenoy Art Center, Bernard Tschumi. <<https://www.tschumi.com/projects/14/>>

LUGAR EX-MAESTRANZA BARÓN

SECTOR INSERTO EN LA ZONA DEL EXTENSO COMPLEJO FERROVIARIO DE LA ESTACIÓN BARÓN

Categoría: Patrimonio industrial - Ferroviaria

Vigente / Demolido: Vigente

Protegido desde: Miércoles 3 de Diciembre, 1986.

Protección: Monumento Histórico

Comentario protección: DS 01552 03

Denominación Oficial: Viejos Galpones de la Maestranza y Antigua Tornamesa del Ferrocarril de la estación Barón.

Uso: Infraestructura Ferroviaria.

En el borde costero poniente de Valparaíso, se encuentra la Maestranza Barón, un testimonio de la historia industrial del siglo XX en Chile. Este complejo, ubicado estratégicamente en la zona de Barón, ha sido un actor clave en la evolución de la ciudad.

La Maestranza Barón, con sus estructuras imponentes y su diseño característico, es un símbolo de la actividad ferroviaria y manufacturera en Valparaíso. A lo largo de los años, ha sido parte fundamental del desarrollo económico y social de la región.

Este monumento industrial, que abarca grandes terrenos y estructuras, ha sido testigo de muchos cambios en el panorama urbano de Valparaíso. Al igual que otros hitos arquitectónicos, la Maestranza Barón ha enfrentado desafíos, desde su origen como centro de actividades industriales hasta su actual riesgo de deterioro y abandono.

HISTORIA DEL FERROCARRIL

El desarrollo industrial en Chile durante el siglo XIX y principios del XX estuvo estrechamente vinculado al crecimiento del ferrocarril. Las fábricas se ubicaban junto a las líneas ferroviarias, y la inversión gubernamental en infraestructura portuaria a partir de 1860 buscaba impulsar el desarrollo económico de las ciudades. La crisis económica de 1873 llevó a un estancamiento en Chile, pero cerca de 1880, la minería se convirtió en un foco crucial, impulsando la construcción de nuevas líneas ferroviarias para transportar materiales a los puertos.

Durante la década de 1930, el Estado chileno desempeñó un papel intervencionista en el crecimiento industrial, promulgando leyes relacionadas con el seguro obrero, salud, educación y jubilación. La importancia del ferrocarril radicaba en superar las complicaciones geográficas de Chile y facilitar la comunicación y el transporte eficiente de productos comerciales.

El ferrocarril permitió acortar distancias, reducir tiempos de traslado y contribuir al crecimiento económico e industrial. La expansión del ferrocarril se dio en dos direcciones principales: norte, para transportar materiales desde las minas a los puertos, y centro, conectando ciudades principales. Posteriormente, se proyectó una línea longitudinal desde Iquique hasta Puerto Montt.

A principios del siglo XX, el ferrocarril alcanzó su máxima extensión, impulsando el desarrollo industrial en Chile y rompiendo las limitaciones geográficas. Aunque actualmente el desarrollo ferroviario en el norte está asociado principalmente a la minería, en el sur, su función de pasajeros es menos relevante.

PATRIMONIO INDUSTRIAL

“El patrimonio industrial está relacionado con los procesos de apropiación cultural que la sociedad establece con las huellas del pasado, en nuestro caso de la era industrial, mediante la conservación de sus testimonios materiales o inmateriales vinculados a la memoria del trabajo y del lugar [...] El patrimonio industrial se convierte así en memoria histórica que se manifiesta diferencialmente según la época, la fase de su desarrollo, los sectores de actividad y las áreas geoculturales en que se llevó a cabo el proceso de la industrialización.” IPCE. (2011)³²

RECUPERACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

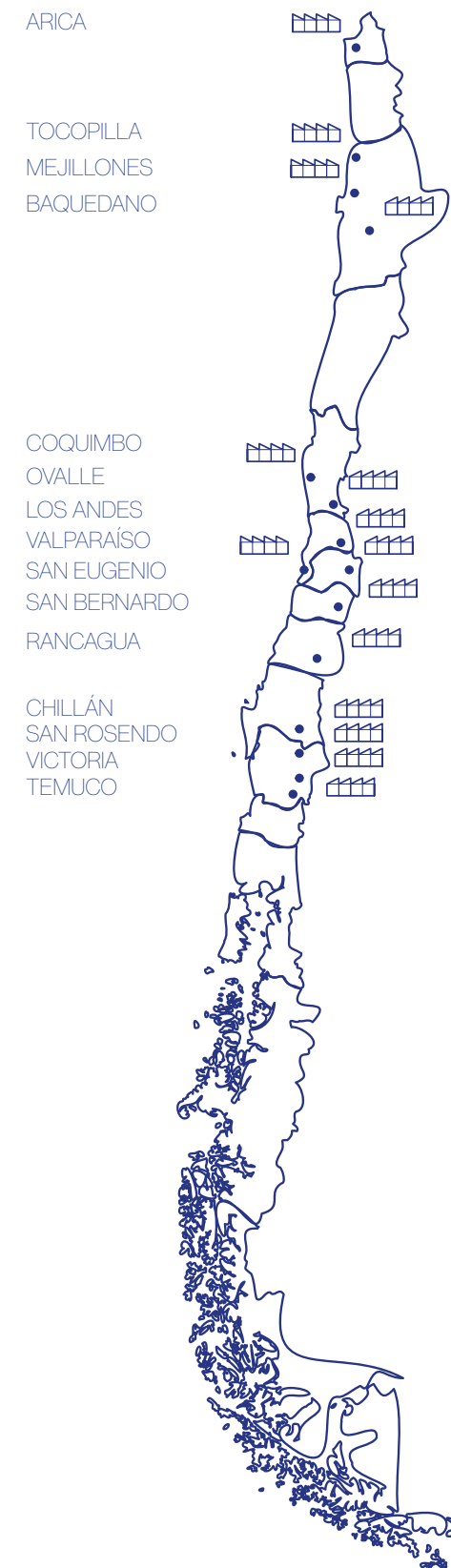
Sobre el patrimonio industrial se puede afirmar que estos conjuntos llevan asociada su muerte desde el momento de su creación, pero también que llevan asociada la intención de conservación y recuperación. Los procesos productivos a los cuales se asocian están en continua transformación, sumado a que los requerimientos también cambian con los avances tecnológicos, haciendo de su muerte algo concreto. Según Montero y Muñoz (2012)³³, las estructuras que no logran adaptarse a las nuevas tecnologías son abandonadas, dejando grandes zonas y edificaciones obsoletas, siendo el tiempo quien se encargará de deteriorar las estructuras y el entorno.

MAESTRANZAS

Las maestranzas ferroviarias fueron el eje principal de expansión para la industria del ferrocarril en Chile, debido a su gran utilidad para la construcción y el mantenimiento de vías, vagones e infraestructura. Son también uno de los pocos vestigios, junto con unas cuantas estaciones, que quedan sobre el ferrocarril en el país, y en general se encuentran abandonados. Durante las últimas décadas ha habido iniciativas para su conservación, con algunas maestranzas declaradas como monumento histórico nacional y otras en proceso de declaración. Por su valor patrimonial y características espaciales e históricas, se hace necesario replantear la forma en que deben ser conservadas.

Las maestranzas ferroviarias, que surgieron en paralelo al desarrollo de las líneas ferroviarias, se establecieron en zonas estratégicas del país. Estos complejos, que incluían talleres y almacenes, representaban verdaderas islas urbanas y eran fundamentales para el mantenimiento y reparación de locomotoras importadas. Cada maestraza estaba vinculada a una estación, sirviendo como centros de construcción y reparación de trenes, y creando una suerte de "república ferroviaria".

“Algunas de éstas constituyen testimonios valiosos en cuanto a su significación en la construcción de nuestra identidad a la vez de sus características expresivas y constructivas las que es necesario preservar y revitalizar como parte de nuestra historia para las futuras generaciones” Pizzi, M. (2009)³⁴



VIEJOS GALPONES DE LA MAESTRANZA Y ANTIGUA TORNAMESA DEL FERROCARRIL

En pleno siglo XIX debido a la importancia que había tomado Valparaíso para la economía nacional, fue que en el gobierno de Manuel Bulnes se aprobó la construcción de un ferrocarril que uniera el puerto con la capital. El proyecto, iniciado en 1852, estuvo a cargo de Henry Meiggs y fue inaugurado en 1863.

La estación Barón, ubicada en un puente sobre el estero de Las Delicias, fue la primera construida para este recorrido, convirtiéndose en un importante centro social y económico para la ciudad. En 1904, la estación se complementó con la construcción de una maestraza de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, que permitiría realizar las reparaciones requeridas para un buen funcionamiento de este servicio. La Maestraza Barón tuvo gran importancia en la época de auge del ferrocarril, pues en ella, además de la reparación de locomotoras y vagones, se fabricaron vagones, que incluso llegaron a exportarse. Asimismo, la maestraza constituyó una importante fuente de trabajo para los habitantes del puerto por décadas. En la década de 1990, la maestraza pasó a ser propiedad de Merval y fue clausurada en forma definitiva. Actualmente el recinto se encuentra con uno de los galpones habilitados, el cual se usa por jóvenes para prácticas deportivas como la escalada y boxeo. La antigua tornamesa fue declarada Monumento Histórico en 1986, por su valor patrimonial y su estrecha relación con la historia de la ciudad.

*Maestranzas en Chile hasta 2012, Elaboración propia.*³⁵

(32) Plan Nacional de Patrimonio Industrial. (2011). p.3. España. <http://ipce.mcu.es/pdfs/PN_PATRIMONIO_INDUSTRIAL.pdf>
 (33) Montero, Z. y Muñoz, F. (2012). Maestranzas ferroviarias en Chile, caracterización tipológica y análisis del estado de conservación. Investigación de seminario. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Guía: Torres, C.
 (34) Pizzi, M., & Valenzuela, M. P. (2009). El ferrocarril de Valparaíso y la recuperación del patrimonio portuario industrial en una ciudad patrimonio de la humanidad. Palma: V Congreso historia Ferroviaria.

(35) Plano realizado en base a información recopilada en Torres, C. (2013). Los riesgos por el "abandono cultural" del patrimonio industrial: maestranzas ferroviarias en Chile. Apuntes, 26(2), 52-67.



Maestranza Barón Actualidad ³⁶

Montero y Muñoz (2012) mencionan que parte de los talleres se encuentran en terreno de SAAM y se mantienen ocupados por la empresa. Los otros edificios son propiedad de Merval y están la mayoría en desuso. El conjunto se encuentra actualmente cercado y es posible acceder solamente al taller de frenos, en el cual se hacen talleres de escalada. Este conjunto presenta un avanzado deterioro estructural debido a que se encuentra en directa exposición al medio ambiente marino, perjudicando la estructura a través de la erosión, la cual genera pérdida de hormigón exponiendo las armaduras a la oxidación. Esto se debe principalmente a que enfrentan las brisas marinas (Montero & Muñoz, 2012). No hay presencia de derrumbes ni pérdidas de elementos estructurales, lo cual favorece una recuperación de la capacidad estructural e incluso un aumento de ésta.

En 1986, la tornamesa del ferrocarril en la Estación Barón fue designados Monumentos Históricos, y el área circundante fue declarada "Zona Típica de Protección". Esta zona incluye la Casa de Piedra, la tornamesa, la casa de máquinas y los muros de defensa costera, pero excluye los edificios de la maestranza.

A lo largo del tiempo, la tornamesa y los galpones han experimentado importantes sismos y la exposición constante a la humedad y salinidad del mar. Aunque aún no han colapsado por completo, muestran desgastes significativos, como fisuras y agrietamientos en el hormigón, así como oxidación en la enfierradura. El sistema estructural está compuesto principalmente por hormigón armado con marcos, muros y enfierradura.



Situación urbana inmediata. Elaboración Propia ³⁷

1. PASEO COSTERO WHEELWRIGHT
2. FUTURO PARQUE BARÓN
3. LÍNEAS TREN Merval
4. CIUDAD

(37) Elaboración propia en base a Google Earth.

(36) Imagen extraída desde: <<https://www.patrimonioperroviariochileno.cl/baron.html>>



Proyección urbana de Valparaíso + Zonas Típicas. Elaboración propia.³⁸

(38) Elaboración propia en base a Google Earth.

La Maestranza Barón, actualmente, se presenta como un vasto vacío urbano que desempeña un papel crucial al aislar la trama urbana de Valparaíso. Este antiguo complejo ferroviario, rodeado por las líneas del tren, actúa como una barrera física que separa claramente la Maestranza del resto de la ciudad. Su conexión más evidente con el entorno urbano se establece a través del Paseo Costero Wheelwright, el cual sirve como el único vínculo tangible entre la Maestranza Barón y la trama urbana de Valparaíso.

Esta conexión peatonal, aunque valiosa, resalta la limitación actual de la Maestranza en términos de accesibilidad y vínculos con la ciudad.

La propuesta futura del Parque Barón se presenta como una oportunidad para superar estas barreras, transformando el espacio en un punto de encuentro dinámico que revitalizará la relación entre la Maestranza y la trama urbana circundante. Este proyecto no solo aspira a llenar el vacío físico, sino también a tejer una red más fuerte de conexiones que integren armoniosamente la Maestranza Barón con el tejido urbano de Valparaíso.



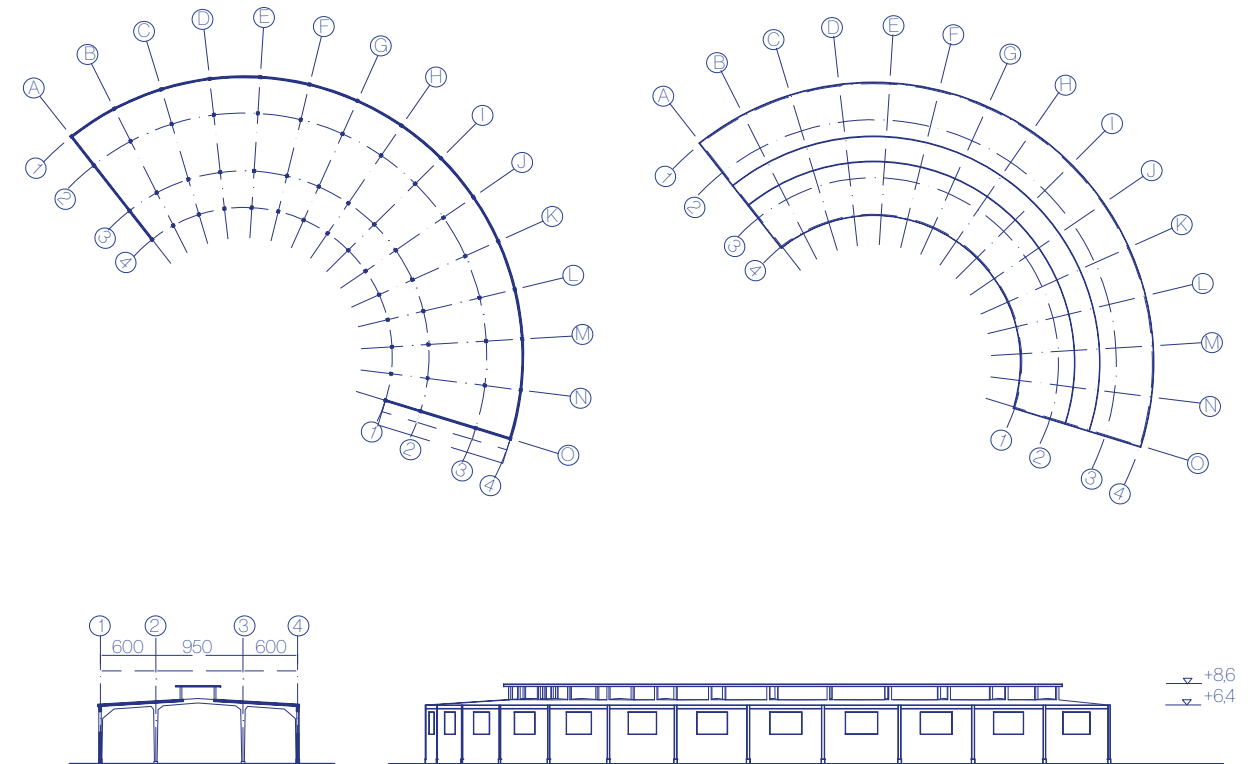
Organización de edificaciones de la Maestranza Elaboración propia

PROPIEDAD MERVAL

- 1. Tornamesa
- 2. Taller de fabricación
- 3. Taller de locomotoras
- 4. Administración

PROPIEDAD EMPRESA SAAM

- 5. Galpón industrial en uso



Planimetría Casa de Máquinas, Elaboración propia³⁹

CASA DE MÁQUINAS

La casa de máquinas es una estructura compuesta por 14 marcos triples rígidos de hormigón armado, dispuestos radialmente, con dimensiones aproximadas de 1890 m² y 6.5 m de altura. La estructura primaria tiene puntos de inflexión con mayor anchura para reforzar las uniones de enfierraduras y aumentar la rigidez. La pendiente de las vigas facilita el escurrimiento del agua a través de una losa con una pendiente del 4%, generando dos aguas.

Los marcos están conectados por vigas menores en sus vértices y a media luz de los marcos externos. En el marco interno, hay dos vigas que

sostienen el extremo de las losas de 15 cm de espesor. Se utilizan pilares cortos en las uniones de las vigas secundarias con los marcos para soportar una loseta, permitiendo mayor iluminación y ventilación.

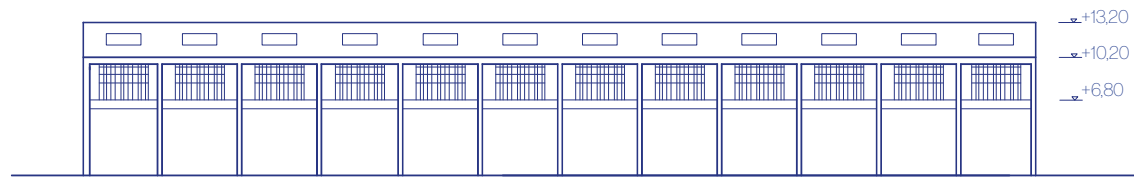
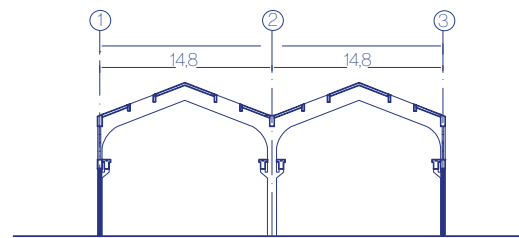
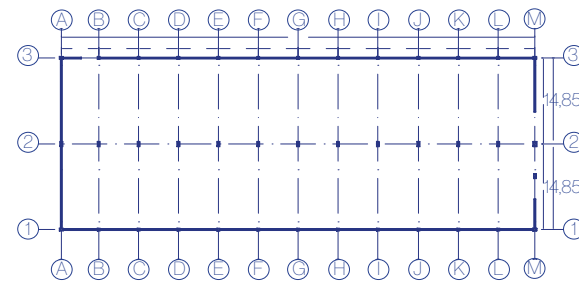
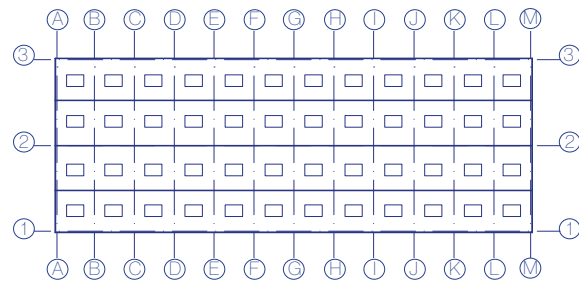
Los cerramientos son de hormigón armado con ventanales en el perímetro externo, mientras que en el interior no hay cerramientos para permitir el acceso de las máquinas. Aunque la estructura presenta un deterioro superficial en los cerramientos, no afecta significativamente su comportamiento mecánico hasta el momento, ya que las lesiones son mayormente superficiales y de origen químico y físico.

(39) Planimetría de la Casa de Máquinas hecha en base a información recopilada Montero, Z. y Muñoz, F. (2012). Maestranzas ferroviarias en Chile, caracterización tipológica y análisis del estado de conservación. Investigación de seminario. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Guía: Torres, C.

TALLER DE LOCOMOTORAS

El taller de locomotoras consta de un pórtico doble de hormigón armado que forma dos naves de grandes dimensiones (2240 m² x 12 m de altura), destinadas al traslado interno de cargas pesadas mediante puentes grúas apoyados en vigas funcionales como rieles.

La estructura, se divide en tres bloques con juntas de dilatación en los ejes E y I, actuando como tres edificios estructuralmente pero presentándose como uno. A pesar del deterioro superficial, especialmente en el entorno marino que afecta los pilares, la parte interna de las naves no muestra lesiones significativas, aunque se observan pérdidas de material en el exterior que plantean riesgos futuros. El cierre del edificio está compuesto por muros de hormigón armado solo hasta el nivel de los rieles, y se evidencian daños antrópicos como grafitis y rayados.



Planimetría Taller de Locomotoras, Elaboración propia ⁴⁰

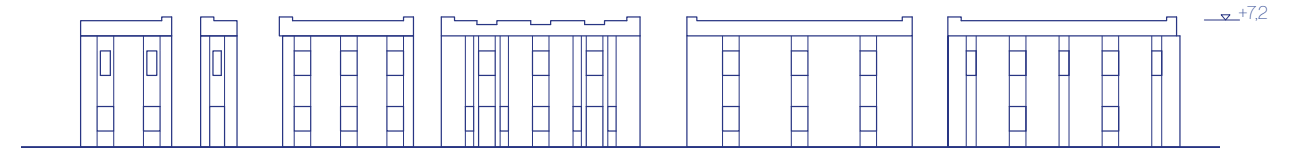
EDIFICIO DE ADMINISTRACIÓN

La construcción de dos pisos es de albañilería confinada con losas de hormigón armado, con una dimensión aproximada de 190 m². Diseñada para funciones de oficinas y espacios que no requieren grandes luces ni alturas,

presenta pilares y vigas de hormigón armado con cerramientos de albañilería.

El entrepiso y la cubierta cuentan con una losa de hormigón armado de 20 cm de espesor que ejerce carga sobre los muros interiores. El interior cuenta con divisiones de albañilería simple de 30 cm, estucada y con terminaciones.

(40) Planimetría del Taller de Locomotoras hecha en base a información recopilada Montero, Z. y Muñoz, F. (2012). Maestranzas ferroviarias en Chile, caracterización tipológica y análisis del estado de conservación. Investigación de seminario. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Guía: Torres, C.

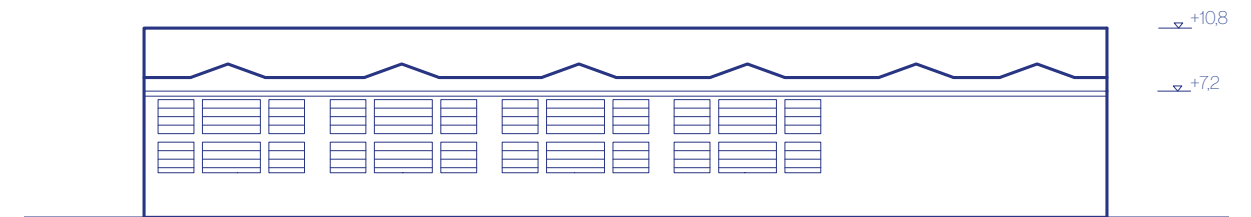
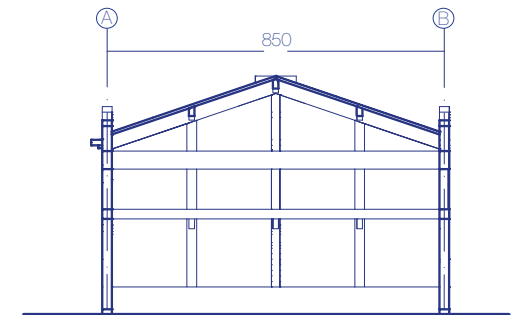


Planimetría Administración, Elaboración propia ⁴¹

TALLER DE FABRICACIONES

El taller de fabricaciones consiste en pórticos rígidos a dos aguas de Hormigón Armado que forman un pabellón de aproximadamente 560 m² y 10.8 m de altura máxima. Aunque la estructura primaria está compuesta por pórticos (frenos, calderas y herrería) con acceso independiente desde la fachada lateral. La subestructura de hormigón armado separa estos recintos, y según Montero y Muñoz (2012), los vértices de los pórticos presentan un aumento de sección mediante un arco interno, aumentando la rigidez en los puntos críticos. El cerramiento consta de muros de hormigón armado con vanos hacia la cara interior, y el resto de las fachadas son herméticas.

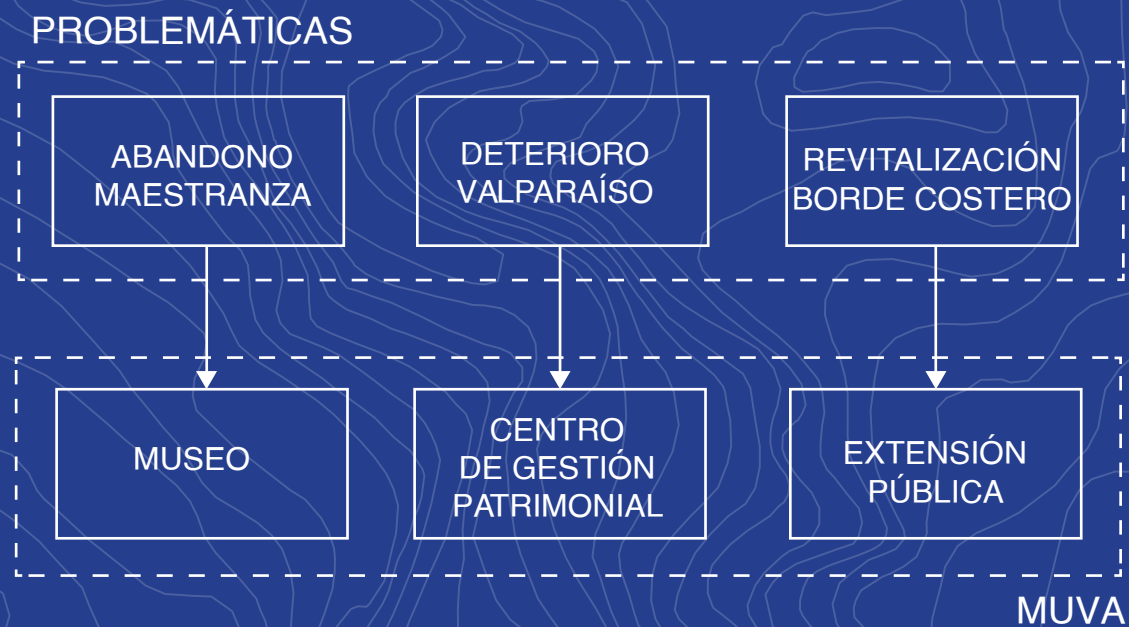
La presencia de escaladores y la atención regular de los administradores contribuyen al aspecto favorable y mantenimiento del espacio. Aunque muestra un deterioro superficial, la estructura general se encuentra en buenas condiciones mecánicas, con afectaciones menores de origen químico y físico, principalmente en las losas.



Planimetría Taller de Fabricaciones, Elaboración propia ⁴²

(41) y (42) Planimetría de la Administración y Taller de Fabricaciones hecha en base a información recopilada Montero, Z. y Muñoz, F. (2012). Maestranzas ferroviarias en Chile, caracterización tipológica y análisis del estado de conservación. Investigación de seminario. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Guía: Torres, C.

PROPUESTA PROGRAMÁTICA



La propuesta de rehabilitación para la ex-Maestranza Barón, con la creación del Museo de la Ciudad de Valparaíso (MUVA), busca abordar las tensiones y desafíos actuales de la ciudad, entre la revitalización del borde costero y la preservación del patrimonio en Valparaíso.

En primer lugar, se plantea la creación de un museo dentro de la maestranza, destacando la rica historia y el patrimonio distintivo de Valparaíso en este edificio histórico, símbolo del auge portuario de la ciudad.

Por otro lado, se propone la implementación de un centro de gestión patrimonial como espacio de colaboración entre instituciones públicas y privadas, actores comunitarios y la población en general. Este centro permitirá la toma de decisiones conjunta para el futuro de la ciudad y su valioso legado.

OBJETIVOS

El MUVA, concebido como un espacio público abierto, tiene como objetivo extender el uso del borde costero y revitalizar una zona típica de la ciudad actualmente en desuso. Busca fomentar la participación activa de la comunidad en la configuración del destino de Valparaíso.

El Museo de la Ciudad de Valparaíso, en su esencia, pretende difundir y divulgar el patrimonio cultural como punto de partida para un entendimiento más profundo de la ciudad. Motiva a los visitantes, locales y turistas, a explorar los lugares representativos de Valparaíso "en el lugar". La iniciativa busca ser un referente para la comunidad, proporcionando una comprensión detallada de las raíces y cambios históricos de la ciudad.

En su labor, el museo pretende contribuir al fortalecimiento de las actividades culturales, fomentar el intercambio horizontal de expresiones culturales y promover la convivencia armónica entre una ciudadanía consciente y activa respecto al patrimonio mundial que habita.

El diseño del Museo de la Ciudad se centra en tres objetivos principales: facilitar un aprendizaje abierto de la ciudad, fomentar una mayor participación del público, autoridades, artistas y empresarios, y se destaca la intención de unir los dos aspectos principales de la ciudad, la parte urbana y el puerto, que a menudo están en conflicto, para lograr una representación integral de la historia y la cultura de Valparaíso.

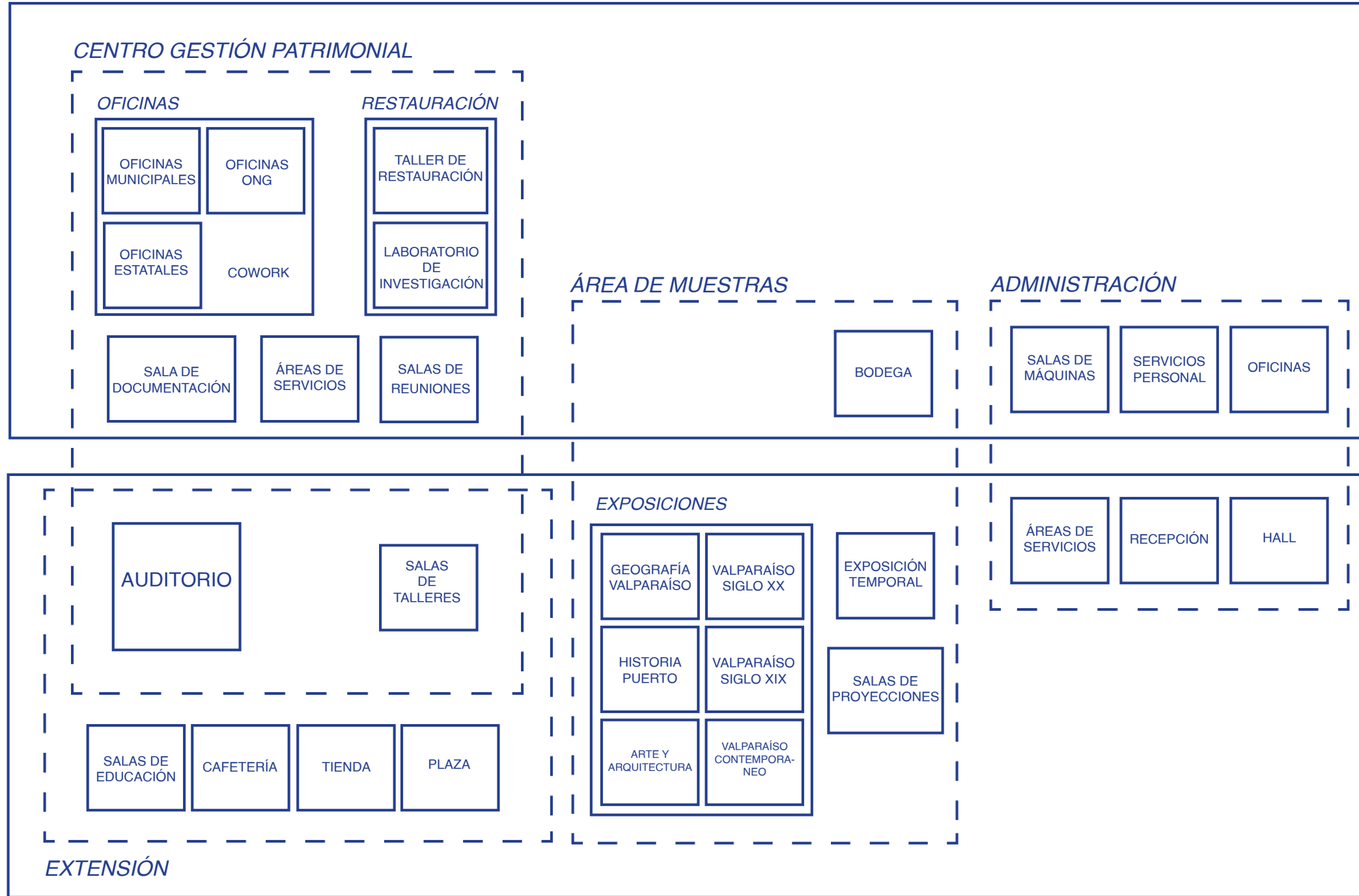
MUESTRA / CONTENIDO

El enfoque de la muestra abarca desde los aspectos arquitectónicos, urbanos y sociales, destacando los valores patrimoniales que hacen única a la ciudad de Valparaíso.

La propuesta de museo se enfoca en representar la historia de Valparaíso dividido en 3 grandes tramos; Su época preindependencia (Siglo XVI - XVIII), Su época de auge portuario (Siglo XIX - Inicios del XX) y con una muestra del Valparaíso contemporáneo.

En estas muestras se pretende destacar elementos de relevancia histórica a través de exposiciones que abarquen desde la Arquitectura, Geografía, Tecnologías, Arte, Elementos sociales y culturales, etc.

PRIVADO



PÚBLICO⁴³

(43) Organigrama de la propuesta. Elaboración Propia.

El proyecto tiene como objetivo primordial la revitalización de la Maestranza Barón mediante la implementación del programa del Museo de la Ciudad, con la creación de un espacio público en el borde costero. Para lograr este propósito, se han establecido criterios de intervención de dos escalas diferentes.

En primer lugar, se aborda un carácter urbano, orientado a restablecer la conexión esencial entre la Maestranza y la ciudad. Esta intervención busca activamente integrar a la maestranza al tejido urbano, reforzando así su vinculación con el entorno circundante.

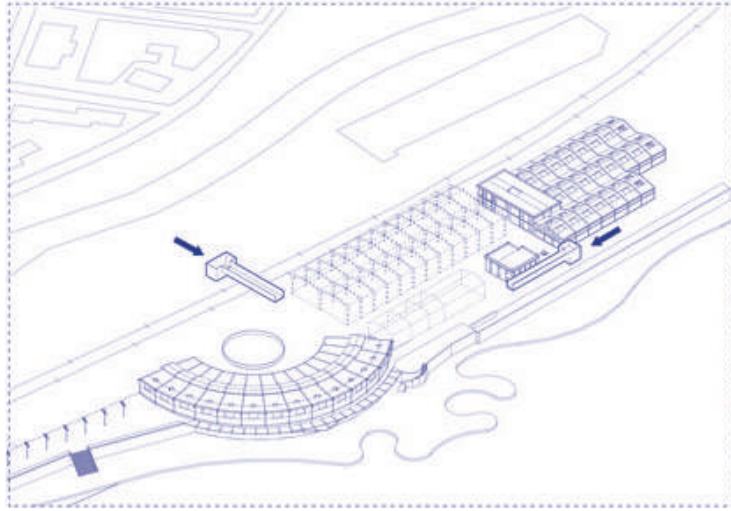
En segundo lugar, se atiende al carácter espacial, específicamente adaptado a las necesidades del programa de museo. Este aspecto se enfoca en la presentación de exposiciones y muestras del museo, con especial atención a la narrativa histórica inherente a la Maestranza. La propuesta de intervención se concibe como un volumen que no solo conecta la Maestranza con la ciudad, sino que también se adentra en sus galpones de manera respetuosa, dejando un espacio remanente entre la estructura nueva y la antigua. Esta brecha intencional facilita la observación y el entendimiento de ambas facetas de la ciudad, la antigua y la nueva.

PROPUESTA URBANA

En la actualidad, la Maestranza se encuentra aislada del resto de la ciudad. Al oeste, se ve limitada por el abandono del muelle Barón y los galpones de almacenamiento utilizados por la empresa SAAM. Hacia el sur, la línea ferroviaria del Merval establece una barrera, mientras que al norte y al este, su contorno se encuentra junto al paseo del borde costero Wheelwright. Sin embargo, la estructura hermética de la maestranza agudiza su escasa conexión con el espacio público.

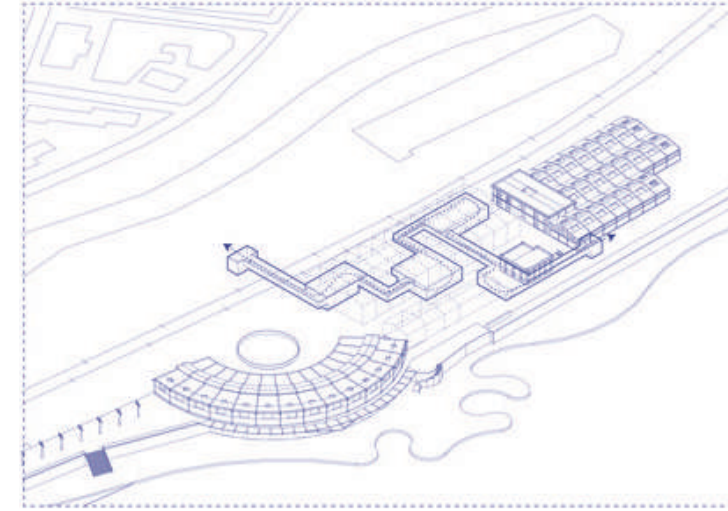
La propuesta urbana tiene como objetivo principal establecer la conexión entre la Maestranza y la ciudad. Para esto se propone mediante la creación de elementos lineales de circulación, específicamente dos pasarelas elevadas, conectar directamente la Maestranza con la Avenida España hacia el sur y el futuro Parque Barón hacia el oeste. Estas pasarelas no solo actúan como vías de acceso sino que también sirven como espacios de observación y contemplación, ofreciendo vistas panorámicas de la zona ferroviaria, la ciudad y el mar. Esta circulación elevada se sitúa sobre el paseo costero, reactivándolo y generando programas complementarios a él, ampliando así la oferta de actividades en el área.

Es importante destacar que gran parte de la Maestranza se proyecta como un espacio público, lo que implica la apertura de un área que anteriormente estaba privatizada. Esta transformación contribuirá a hacer pública una zona típica de la ciudad, integrándola con el entorno urbano.



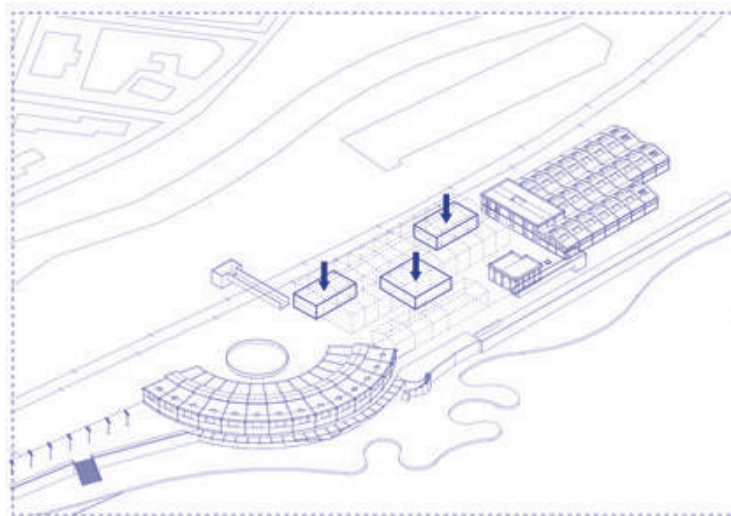
1. CONEXIÓN URBANA

Se propone generar una conexión urbana de la maestraza con el parque barón y con la ciudad a través de pasarelas que se vinculen con el paseo Wheelwright y pasen por encima de la línea férrea.



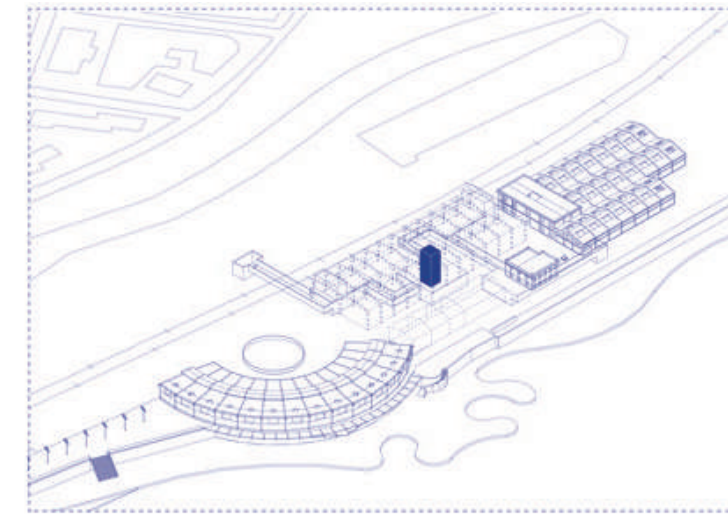
3. RECORRIDO UNIFICADOR

Se unifica la estructura de intervención para generar un recorrido lineal que contiene los programas cerrados, para así liberar el espacio intersticial entre intervención-preexistencia.



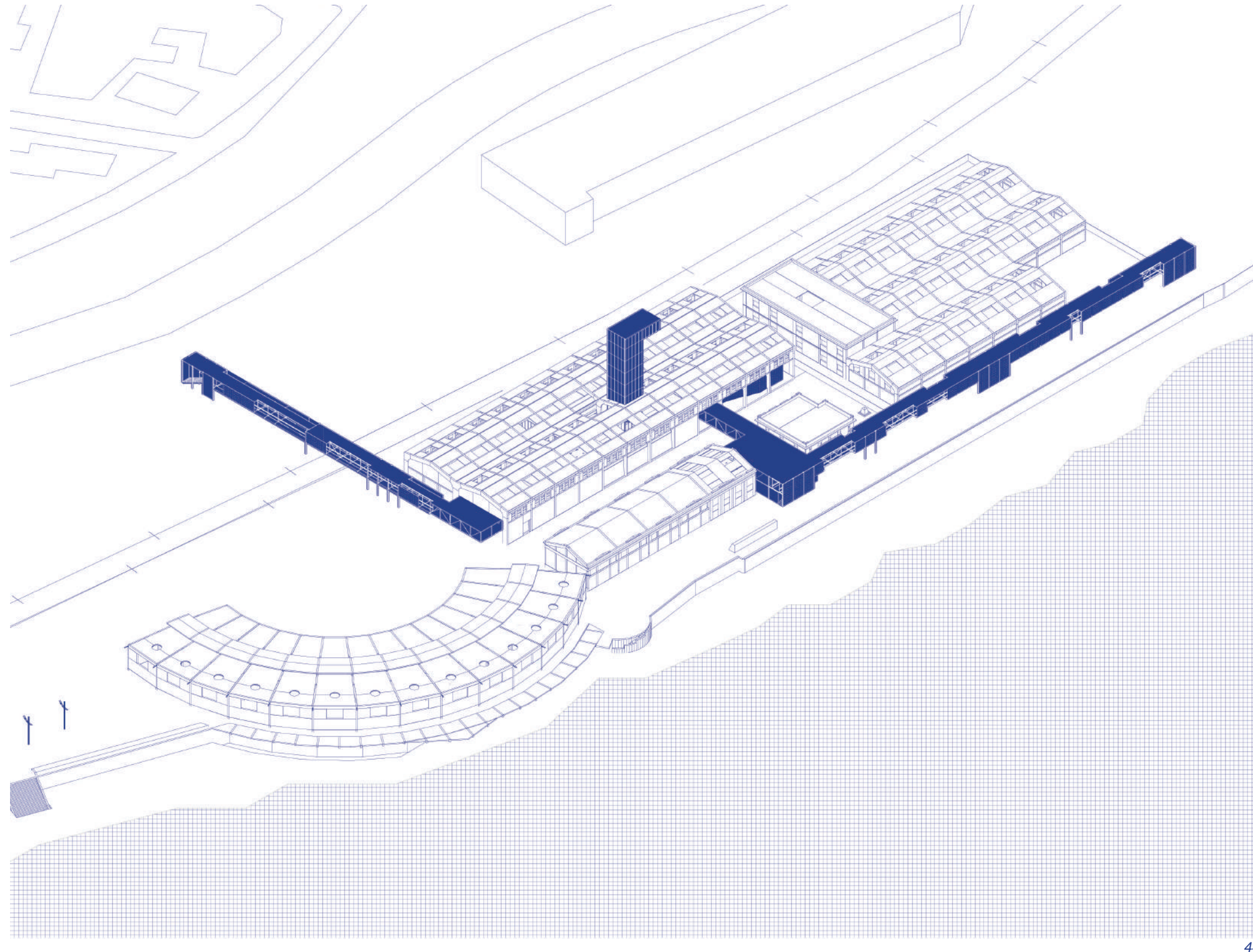
2. MUESTRAS PERMANENTES

Se propone generar espacios jerárquicos que contengan las principales exposiciones sobre la ciudad de Valparaíso



4. MIRADOR MAR-CIUDAD

Se propone generar un elemento de mayor altura que se asome por la cubierta de la maestraza y sea un punto de referencia desde el exterior y un mirador hacia la ciudad y mar



44

PROPUESTA ESPACIAL

En el aspecto espacial, se plantea una intervención arquitectónica que mantenga distancia con las estructuras existentes. Esta intervención, independiente de los galpones preexistentes, ingresa dentro de ellos y se expande, generando un contraste visual y funcional entre lo nuevo y lo antiguo. La función principal que tendrá esta intervención, de acuerdo al programa arquitectónico, será la de contener todos los espacios cerrados necesarios para el funcionamiento del museo, desde administración y oficinas hasta auditorios y servicios.

La elección de encapsular todo el programa arquitectónico en esta intervención permite liberar los espacios intersticiales entre lo antiguo y lo nuevo. Este espacio en tensión constante entre la estructura de acero contemporánea y la solidez del hormigón bruto preexistente servirá como un escenario expresivo para las exposiciones y los encuentros. En este vacío generado se presentarán las muestras, rodeadas por la intervención que, a pesar de no tocar directamente las estructuras existentes, crea un diálogo visual y conceptual entre la modernidad y la historia.



(45) Imágen Objetivo Exterior, Elaboración Propia.

Arteaga, R., Ávila, M., Batzenchiager, T., y otros. (2015). Proyecto Ciudad: Valparaíso. Santiago: Ediciones ARQ.

Carrión, F. (2001). La ciudad construida. FLACSO Sede Ecuador. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43650.pdf>

Cesio, L., & Ponte, C. (2008). Arquitectura y Patrimonio en Uruguay. IHA - UdelaR, Montevideo.

Consejo de Monumentos Nacionales. (2004). Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial / UNESCO (Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, Segunda Serie N 70). Santiago - Chile: Productora Gráfica ANDROS Ltda.

Consejo de Monumentos Nacionales. (2008). Decreto Exento N° 2459. Martes, 29 de julio de 2008.

Fernandez, Luis. (1993) "Museología, Introducción a la Teoría y Practica del Museo" Editorial Fundamentos Maios, España.

Koolhaas, Rem. (2014) Acerca de la ciudad. El espacio basura, Gustavo Gili, Barcelona.

Montero, Z. y Muñoz, F. (2012). Maestranzas ferroviarias en Chile, caracterización tipológica y análisis del estado de conservación. Investigación de seminario. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Guía: Torres, C.

Neruda, P. (1992). Valparaíso: Con ilustraciones de Sergio Rojas Guerra. Universidad de Valparaíso.

Pérez da Fonseca, B. (2015). Paradigmas de Intervención en el Patrimonio Mundial. (Tesis de licenciatura). Facultad de Arquitectura, Universidad de la República, Montevideo, Uruguay.

Plan Nacional de Patrimonio Industrial. (2011). p.3. España. Recuperado de <http://ipce.mcu.es/pdfs/PN_PATRIMONIO_INDUSTRIAL.pdf>

Pizzi, M., & Valenzuela, M. P. (2009). El ferrocarril de Valparaíso y la recuperación del patrimonio portuario industrial en una ciudad patrimonio de la humanidad. Palma: V Congreso historia ferroviaria.

Sarmiento, D. F. (1999). La Ciudad Puerto de Valparaíso y sus Expresiones Artístico Culturales: Anexo Postulación de Valparaíso como Ciudad Patrimonio de la Humanidad. Valparaíso, p. 43.

Texido, A. (s.f). Evolución del frente marítimo. ARQ., 70-73.

Torres, C. (2013). Los riesgos por el "abandono cultural" del patrimonio industrial: maestranzas ferroviarias en Chile. Apuntes, 26(2), 52-67.

Valenzuela, M. P., & Pizzi, M. (2008). Patrimonio arquitectónico industrial: Una oportunidad. Da Arquitectura, 12-17

Witker Barra, R. (2017). ILLAPA Mana Tukukuq, 14(14), 72-83. Revista del Instituto de Investigaciones Museológicas y Artísticas de la Universidad Ricardo Palma.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

Archdaily

www.archdaily.cl

Bernard Tschumi Architects

<https://www.tschumi.com>

Consejo de Monumentos Nacionales

<https://www.monumentos.gob.cl/>

MUHBA

<https://www.barcelona.cat/museuhistoria/es>

Museo de la ciudad de México

<https://munavi.mx>

Museum of the City of New York

<https://www.mcny.org>

Memoria Chilena

<https://www.memoriachilena.cl>

Nieto Sobejano Arquitectos

<https://nietosobejano.com>

Studio Odile Decq

<https://www.odiledecq.com>

The London Museum.

<https://museum.london>

UNESCO

<https://whc.unesco.org>

PERIÓDICOS ELECTRÓNICOS

Agencia EFE. "EFE impulsa iniciativa para la conservación y restauración del Complejo Ferroviario Barón. Portal Portuario." 2023, 7 de junio. Accedido el 26 Nov 2023. <<https://portalportuario.cl/primera-parte-del-proyecto-de-expansion-del-puerto-de-valparaiso-estaria-construido-y-operando-en-2031/>>

ArchDaily Team. "Palacio Pereira / Cecilia Puga + Paula Velasco + Alberto Moletto" 21 ene 2021. ArchDaily en Español. Accedido el 1 Dic 2023. <<https://www.archdaily.cl/cl/955432/recuperacion-palacio-pereira-cecilia-puga-plus-paula-velasco-plus-alberto-moletto>>

ArchDaily Team. "El proyecto ganador de 'Paseo del Mar' en muelle Barón que transformará el borde costero de Valparaíso" 30 ene 2019. ArchDaily en Español. Accedido el 1 Dic 2023. <<https://www.archdaily.cl/cl/910455/el-proyecto-ganador-de-paseo-del-mar-en-muelle-baron-que-transformara-el-borde-costero-de-valparaiso>>

Castro H. "Mejores fotos de Valparaíso y Chile 2019". 4 Ene 2020. Apuntes y viajes. Accedido el 1 de Dic 2023. <<https://apuntesyviajes.com/2020/01/04/mejores-fotos-de-valparaiso-y-chile-2019/>>

Pastorelli G. "Remodelación y extensión del Museo de la ciudad de Ljubljana / OFIS arhitekti" 29 sep 2009. ArchDaily en Español. Accedido el 1 Dic 2023. <<https://www.archdaily.cl/cl/02-28051/remodelacion-y-extension-del-museo-de-la-ciudad-de-ljubljana-ofis-arhitekti>>

Primera parte del proyecto de expansión del Puerto de Valparaíso estaría construido y operando en 2031

23 Octubre, 2023

Por Luis Alonso

@PortalPortuario

El **presidente de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)** contempla que las obras que surjan del **"Acuerdo Por Valparaíso"**, con el cual se busca expandir el **Puerto de Valparaíso**, tengan construido y operando una primera parte del proyecto para el año 2031.

Pese a lo anterior, **Luis Eduardo Escobar, titular de la EPV**, remarcó que antes es necesario superar los procesos de **Evaluación Ambiental**, lo que aún se encontraría en marcha, y, paralelamente, atender las propuestas que tenga el **Tribunal de Libre Competencia** sobre las condiciones para llevar a cabo la concesión.



46

Inicio / Regional / EFE impulsa iniciativa para la conservación y restauración del Complejo Ferroviario Barón



EFE IMPULSA INICIATIVA PARA LA CONSERVACIÓN Y RESTAURACIÓN DEL COMPLEJO FERROVIARIO BARÓN

mayo 29, 2023 Regional Dejar un comentario 128 Vistas

47

(46) <https://portalportuario.cl/primera-parte-del-proyecto-de-expansion-del-puerto-de-valparaiso-estaria-construido-y-operando-en-2031/>

(47) <https://www.efecol.cl/efe-impulsa-iniciativa-para-la-conservacion-y-restauracion-del-complejo-ferroviario-baron/>

Valparaíso, en riesgo de ser declarado patrimonio en peligro, según experta

Publicado: Domingo, 30 de Mayo de 2021 a las 18:01hrs. Autor: Cooperativa.cl



48

CI NOTICIAS

El Puerto Principal en peligro: ¿Es cierto que Valparaíso podría perder su calidad de Patrimonio Mundial?

A 20 años de ser declarada como Patrimonio de la Humanidad, la UNESCO evaluará si se mantiene su título o no. Desde el municipio aseguran que se han hecho cargo de la situación. Los detalles, en el siguiente reportaje.

Reportajes - Valparaíso PATRIMONIO RIESGO UNESCO

50

(48) <https://cooperativa.cl/noticias/pais/region-de-valparaiso/valparaiso-en-riesgo-de-ser-declarado-patrimonio-en-peligro-segun-2021-05-30/175019.html>

(49) <https://www.elmostrador.cl/cultura/2022/12/09/valparaiso-el-patrimonio-mundial-de-la-humanidad-que-se-cae-a-pedazos/>

(50) https://www.chvnoticias.cl/reportajes/valparaiso-patrimonio-humanidad-riesgo-unesco_20230728/

(51) <https://www.pauta.cl/ciudad/2023/07/07/valparaiso-patrimonio-de-la-humanidad-a-20-anos-unesco.html>

elmostrador



9 diciembre, 2022

Valparaíso: el Patrimonio de la Humanidad que se cae a pedazos

49

radio pauta

¿Valparaíso seguirá siendo Patrimonio de la Humanidad? A 20 años del título, Unesco evaluará si lo mantiene



51



FACULTAD DE
ARQUITECTURA
Y URBANISMO

UNIVERSIDAD DE CHILE