

Parque Estación

Parque Cultural La Estación Copiapó

Memoria de Proyecto de Título de Arquitectura
Universidad de Chile

Constanza Zamora Núñez
Profesor guía: Albert Tidy Venegas

2021

Parque Estación

INDICE

I PRESENTACIÓN

Introducción

Problemática

Motivación personal

II CONTEXTO

Oasis en medio del desierto

III LECTURA DEL TERRITORIO

Cuenca del río Copiapó

Ciudad de Copiapó

Caracterización de la biodiversidad

IV LUGAR

Estación de Ferrocarril

Consideraciones urbanas

Consideraciones ambientales

Consideraciones de paisaje

V PROYECTO

Planteamiento

Referentes

Estrategias urbanas

Estrategias proyectuales

Programa

Plan de Gestión

Criterios de sustentabilidad

Planimetrías

VI CIERRE

Reflexiones finales

Bibliografía

Presentación

Motivación personal

La arquitectura es una de las disciplinas más completas, que aborda un abanico de especialidades las cuales se aplican en los diversos ámbitos cotidianos. Es durante el proceso de estudio que vamos comprendiendo que podemos ver la arquitectura desde la historia, el urbanismo, la construcción, el patrimonio y el diseño mismo, entre otros, lo cual provocó una inclinación por el ámbito histórico y su aplicación en la arquitectura.

Este interés nace del residir en una ciudad con un gran contenido histórico en su desarrollo, el cual tuvo una influencia que sobrepaso sus límites regionales, pero que con los años ese potencial histórico se ha ido desvaneciendo, teniendo las herramientas de la arquitectura a disposición para poder revertir tal proceso.

Pero sin duda, mi acercamiento más cercano fue durante el proceso académico de seminario, investigación relacionada con el desarrollo de una ciudad, Copiapó en este caso, asociada a un hecho histórico destacado, el ferrocarril, siendo capaz de identificar el cambio urbano y del paisaje de la ciudad en la medida que crecía, afectando la trama urbana y su territorio, sobreponiéndose un desarrollo funcional antes que los elementos históricos.

Introducción

Desde un comienzo el territorio nacional ha sido un testigo silencioso de las huellas del desarrollo humano, huellas que son signos de apropiación. Desde los nativos prehispánicos hasta la actualidad, a su paso, formaron caminos y senderos que conectaban diferentes puntos, así también como la conformación de asentamientos urbanos, dejando cada vez más profundas las marcas de la apropiación del espacio natural. No obstante, la diversidad climática y geográfica privilegiada es la que ha dado sustento al desarrollo humano, mediante sus diversas actividades económicas y productivas, como el sector minero, industrial, pesquero y forestal, permitiendo asociar características específicas de localización.

El territorio, más que una localización y límites definidos, también *“se basa en un proceso de apropiación, es decir, de construcción de una identidad a su alrededor”* (Mazurek, 2009), en donde la sociedad es la encargada de realizarlo. Es importante destacar que lo que hoy está conformado o incluso lo que aun está en construcción depende en gran parte de lo que hubo con anterioridad, vale decir que posee una historia como testigo de los cambios producidos. El espacio apropiado se transforma y el medio más visible de aquello es el paisaje, exponiendo las acciones realizadas por el hombre.

Si nos enfocamos en las ciudades, cada una de ellas cuenta con su propia identidad territorial y cultural, una historia, valorando los elementos y atributos propios locales que la reconocen como única

en la escala territorial nacional. Sin embargo, con el pasar el tiempo elementos que forman parte de esta identidad se van debilitando, siendo poco reconocibles físicamente como en la memoria colectiva social.

Ante esto, aparece una necesidad de preservar esta identidad propia de cada ciudad, revalorizando e integrándola a la trama urbana de la ciudad, de modo que sea reconocible para la sociedad. Por ende, el interés de estas problemáticas se vuelca en oportunidades para una intervención de espacio público que concentre estas debilidades y las transforme en oportunidades para un espacio de interés público.

No obstante, no hay que dejar de lado los atributos vegetales que presenta el territorio, ya que es uno de los elementos importantes del paisaje natural que lo caracterizan y uno de los primeros en ser afectados en este proceso de apropiación del territorio. Es por ello que se busca incorporar como una herramienta para intervenir los

Parque Estación

espacios urbanos, como un elemento que permita dar nuevas formas al paisaje urbano.

A modo de síntesis, se busca lograr la cohesión de los diferentes elementos a tratar en un proyecto en conjunto que revalorice un pasado histórico y al mismo tiempo que preserve la vegetación característica del territorio.

Problemática

Las ciudades en la actualidad cuentan con diferentes lugares de interés histórico, los que en ocasiones son restaurados y/o habilitados con algún uso determinado, sin embargo, un remanente de ellos se encuentra en deterioro, debido del abandono y al cambio del entorno inmediato que los rodea, como producto del constante desarrollo que sufren los centros poblados. Algunos quedan inmersos en la trama urbana, siendo absorbidos y encapsulados en sus límites, sin estar completamente integrada a ella. Como resultado, parte de la memoria local se va perdiendo en la medida en que estos hechos históricos materializados en las ciudades se desvanecen.

Este tema nace juntamente del interés por aquellos recintos ferroviarios que afectan los centros urbanos del país, donde el desarrollo productivo y urbano han tenido incidencia directa e indirectamente en el desarrollo del contexto inmediato e imagen de las urbes. Estos procesos pueden deteriorar de tal forma que pueden aislar y apartar de la trama urbana estos puntos antiguos de conexión e interés histórico, impidiendo la utilización e incorporación de ellos a la sociedad.

Si nos referimos al sector minero al norte del país, indiscutiblemente se asocia el ferrocarril como su principal medio de transportes motorizado, el cual, a su vez, forma parte de los grandes caminos que tuvieron un gran impacto en las ciudades y su desarrollo, con su trazado de vías férreas desde las ciudades a diferentes puntos poblados. Por otra parte, más allá

de los rieles se encuentran los predios en donde se posan los recintos que concentraban esta actividad dentro de las ciudades, las que conocemos como estaciones.

Intervenir un espacio que tuvo un uso determinado en el pasado y que hoy se encuentra obsoleto presenta un desafío para poder proponer un nuevo uso que sea pertinente y acogido por la población local, es por ello que uno de los elementos a considerar es plasmar y valorizar parte del pasado histórico que involucra el lugar a intervenir, al mismo tiempo en que se propone un uso pertinente de interés local.

Para generar una concepción dinámica se plantea la proyección de un espacio público, enfocado en la historia del lugar, el cual busca conservar y valorar estos elementos del pasado, la cual se planea ordenar con una temática botánica, la que valore la flora local, a modo de generar un paisaje vegetal consiente del entorno.

Se pretende abordar estas problemáticas con un proyecto específico en la ciudad de Copiapó, III Región de Atacama, donde el deterioro de las dependencias ferroviarias y el crecimiento urbano ha producido un escenario en el que la ciudad va generando vacíos en su trama urbana y que son una oportunidad para intervenir en conjunto con la vegetación local.

Desafíos y objetivos

Considerando los valores históricos patrimoniales tangibles e intangibles que forman parte de la identidad propia de un territorio, un lugar que se reconoce como único, asociado a las condiciones naturales que están en constante cambio, los desafíos del proyecto se dividen en tres: uno urbano, histórico y social, que darán forma a una unidad integrada.

El ámbito histórico, se orienta a reforzar la identidad local al proponer la recuperación de espacios históricos. Por otro lado, el ámbito social, se enfoca en proponer espacios de activación e interacción cultural. Por último, el ámbito urbano se orienta a integrar y como dar respuesta frente a la trama urbana, de modo que se entienda como una extensión de ella.

El objetivo principal es lograr un proyecto que logre dar respuesta a la problemática planteada, logrando integrar la dualidad entre la carga histórica y el espacio público, al momento de diseñar como generador de nuevos espacios detonantes dentro de la ciudad.

Contexto

Oasis en medio del desierto

Sitio con vegetación y a veces manantiales, que se encuentra asilado en los desiertos, esta es la definición que se conoce de oasis, una porción del territorio que se caracteriza al combinar componentes del paisaje específicamente. Ciertamente se reconoce una identidad diferenciada al resto del territorio, en otras palabras, una unidad de paisaje. Estas formaciones naturales que destacan por el contraste entre los ocres colores desérticos con el verdor de sus fértiles tierras dan lugar a una maravillosa composición.

En el proceso de ocupación del extenso territorio, nos encontramos con la ocupación de estas zonas, asentamientos humanos, que reconoce las características propias del lugar y que toman provecho de lo que ello ofrece para su desarrollo como urbe, modificando su paisaje con el tiempo. A aquellos asentamientos los podemos denominar ciudades oasis, poblaciones que se fueron desarrollando en medio de este escenario natural con condiciones particulares en las que el paisaje tuvo y tiene un gran impacto en el reconocimiento de la ciudad, un lugar con abundancia y gran variedad de plantas, flores y árboles, como un huerto o jardín.

Del mismo modo, en nuestro país podemos encontrar algunos territorios con esta condición de oasis/vergel, específicamente al norte de él. Si nos enfocamos en el desierto de Atacama, específicamente en la III región, en la ciudad de Copiapó, un oasis en medio del desierto, donde florece el desierto y se extiende un fértil valle con el mismo nombre.

Lectura del territorio

Escala de acercamiento al Territorio de Estudio

Para efectuar un correcto estudio del territorio y sus dinámicas, se establecen dos escalas de análisis, con el fin de reunir la información necesaria para comprender las condiciones generales y específicas que forman parte del paisaje y hábitat de Copiapó.

El análisis parte por una Macro escala, definida por la cuenca del Río Copiapó, como unidad territorial en donde se observan componentes ambientales, geográficas y productivas que configuran el paisaje.

Como segunda escala de acercamiento se analiza la composición urbana de la ciudad de Copiapó, en relación a su estructura, forma y redes, para establecer una síntesis de los elementos que componen y afectan el territorio en cuestión.



Macro Escala: La cuenca Río Copiapó

La cuenca del Río Copiapó es uno de los cuatro sistemas de mayor importancia en la Región de Atacama, junto al río El Salado, Huasco y las cuencas altiplánicas. Tiene una superficie de 18.704 km² y una longitud de 162 km, equivalente al 25% de la superficie total de la región. Se encuentra en una zona de transición entre la extrema aridez y semiaridez del desierto de Atacama, además de contener el primer valle transversal enmarcado por el norte, el cual posee un valor ambiental único.



Parque Estación

Geomorfología

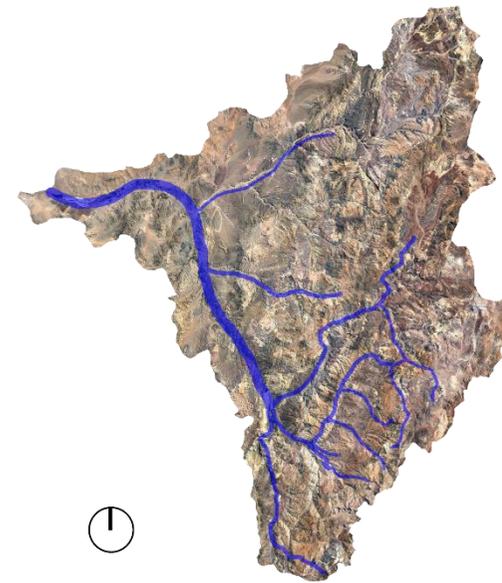
Dentro de la cuenca es posible identificar cinco unidades morfológicas, desde la Cordillera de los Andes, con alturas sobre los 5.500 msnm; la Precordillera con alturas entre los 2.500 y 2.700 msnm; el valle central, correspondiente al valle de Copiapó, con terrazas fluviales de mayor amplitud; la Cordillera de la Costa, con un relieve irregular interrumpido por el valle; y las Planicies Litorales en la desembocadura del río Copiapó.



Hidrología

El río Copiapó tiene su origen al juntarse los ríos Pulido y Jorquera, recibiendo aguas abajo el caudal del río Manflas. Tiene un recorrido de este a oeste de 162 km y desemboca a 37 km de Bahía Inglesa. Recibe el aporte de varias quebradas laterales que normalmente se encuentran secas, a excepción de cuando se producen precipitaciones importantes en el altiplano, siendo la más importante la Quebrada de Pipote.

Las precipitaciones medias anuales de las estaciones ubicadas dentro de esta zona registran: Caldera 5.5 mm, Copiapó 3mm, Tierra Amarilla 17.9 mm, y en las zonas andinas 250 mm.



Parque Estación

Pisos vegetales

Es posible identificar una alta variabilidad espacial en la vegetación, debido principalmente a las condiciones climáticas. Se encuentran 9 formaciones vegetales.

La vida vegetal obedece a la dominancia de zonas áridas, destacando las cactáceas, suculentas, flores y matorrales del desierto florido, arbustos y matorrales desérticos, y arboles endémicos como el espino y el chañar.



Urbanización

Es posible destacar dos centros urbanos de importancia dada la condición de suficiencia de equipamiento y servicios: Tierra Amarilla y Copiapó, siendo este último el más desarrollado, estos dos poblados representan el 80 % de la población de la cuenca. También encontramos 8 poblados de carácter local y dos de carácter vecinal. Dichos centros se comunican por la ruta interior C-35, y el paso de la Ruta 5 por Copiapó.



Parque Estación

Actividades mineras

Gran parte de la cuenca históricamente se ha caracterizado por la actividad minera, cuenta con 61 yacimientos mineros de los cuales 41 se encuentran activos



Micro Escala: Copiapó

La ciudad de Copiapó es la capital regional de la Región de Atacama, se encuentra ubicada en la zona baja del río, correspondiente al valle homónimo. Reúne la mayor concentración de población y el mayor crecimiento a nivel regional.



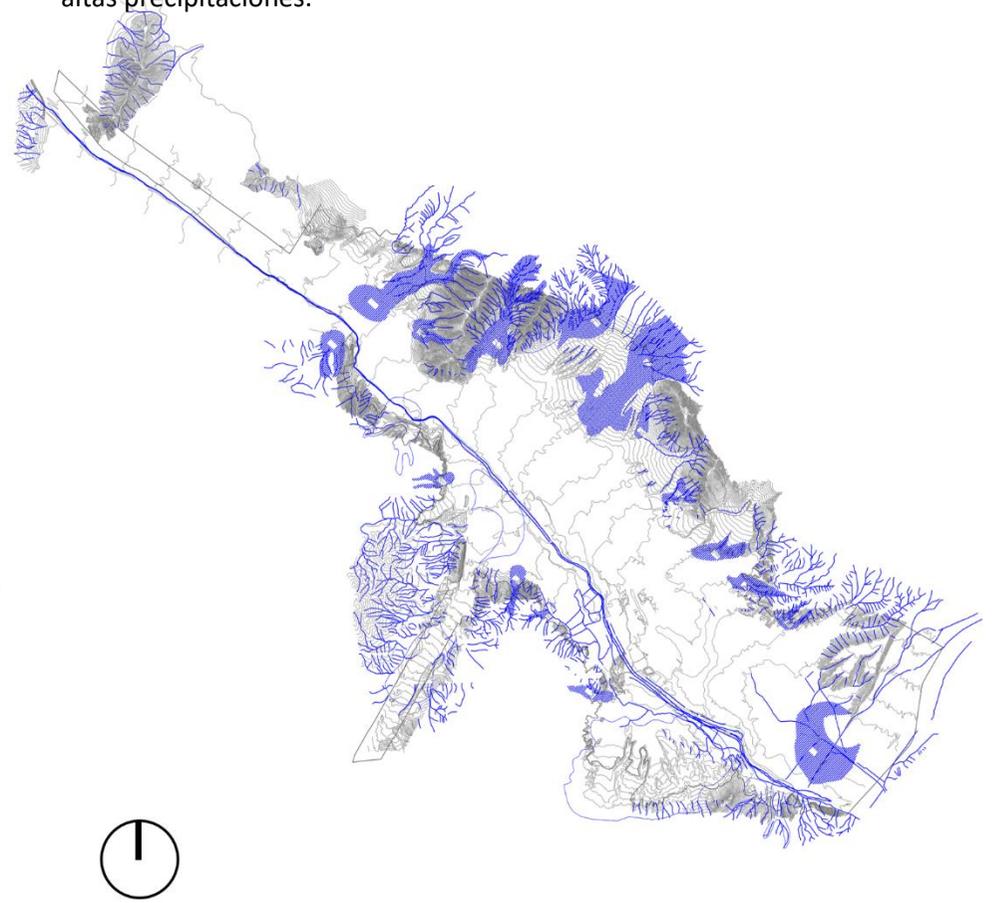
Relieve Montañoso

Caracterizada por formar un conjunto de cordones transversales de gran altitud. Presenta un relieve muy irregular y accidentado de textura rocosa y escasa vegetación, donde contrasta con la amplitud del valle.



Hidrología

El río Copiapó se presenta como elemento estructurante del paisaje de la ciudad. Presenta un escaso flujo que puede variar a grandes crecidas con altas precipitaciones.



Parque Estación

Infraestructura Urbana

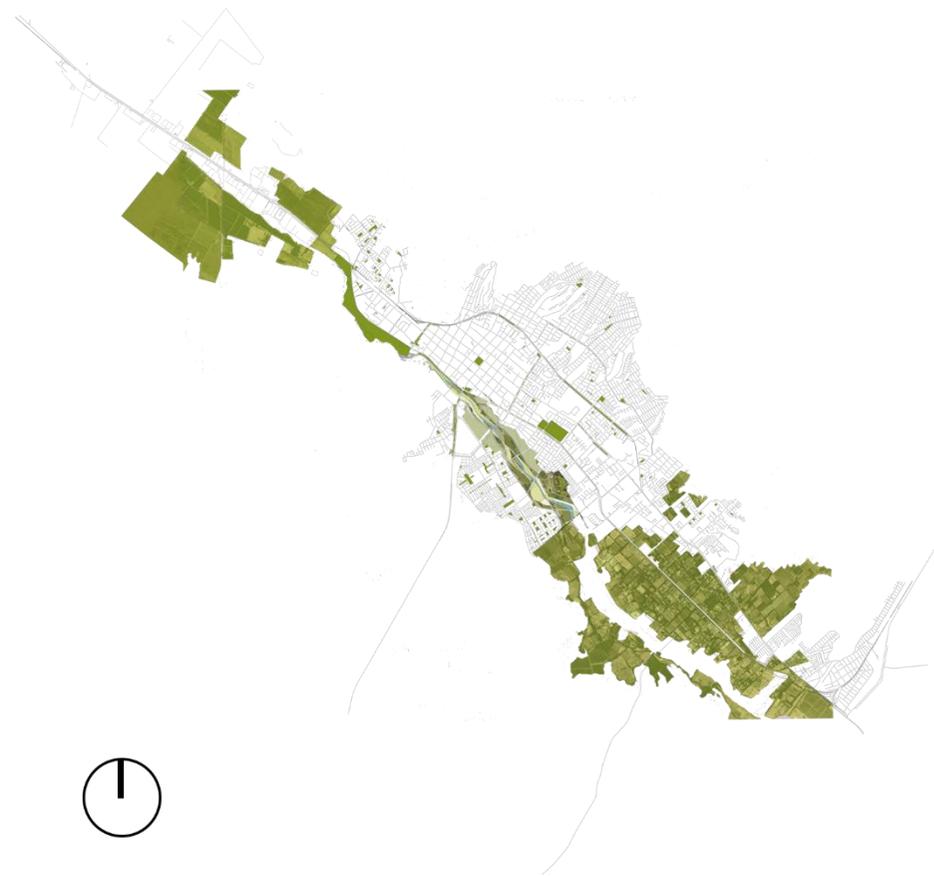
La ciudad de Copiapó a crecido estrechamente en relación a los procesos productivos de la región, dependiendo principalmente de la actividad minera. Esto ocasiono un crecimiento urbano alternado entre periodos explosivos y de estancamiento, debido a los vaivenes de la minería.

Al mismo tiempo, dadas las condiciones geográficas y estas explosiones demográficas, la ciudad de expande longitudinalmente en el sentido oriente-poniente.



Vegetación

Escaza vegetación y déficit de áreas verdes, sin embargo, actualmente el Municipio de Copiapó se encuentra realizando un “plan de mejoramientos urbanos” para invertir esta situación, destacando entre ellos lo de mayor envergadura: el Parque Kaukari y el Parque El Pretil.



Parque Estación

Estructura Vial

Debido a que la trama urbana se desarrolla acomodándose a los relieves y sinuosidades geográficas, predominan las estructuras viales longitudinales que conectan con los otros centros poblados de la cuenca, y en el eje transversal otra serie de vías, destacando la Ruta 5 norte que ingresa a la ciudad y la carretera del Inca.



Parque Estación

Caracterización de la Biodiversidad

Lugar

Parque Estación

Complejo Estación Ferrocarril de Copiapó

En 1851, al arribar la primera locomotora en la estación terminal de Copiapó, la que en ese entonces consistía en solo un andén a la intemperie, marca el momento inicial de la conformación del complejo de la Estación de Ferrocarriles, la cual se construyó dos años posterior a la inauguración del primer viaje.

. El edificio de la estación y su andén se construye junto a un complejo de bodegas, casas para personal y otras instalaciones anexas que forman la totalidad del conjunto ferroviario.

Durante la primera mitad del siglo XIX fue uno de los puntos más importantes de la ciudad, debido al constante tráfico de minerales que bajan y almacenaban en las instalaciones, así como de pasajeros de otras localidades que arribaban en busca de nuevas oportunidades económicas.

Con la alternancia de la actividad minera en cuanto a lo económico, hacia finales de siglo el transporte ferroviario pierde impulso y comienza a decaer, por lo cual el Estado se hace cargo al adquirirla e incorporándola a la Red Norte.

La actividad se reactiva en la década del 50', manteniéndose operativa la estación llevando transporte de carga hasta 1996, y su último tren de pasajeros en 1978.

El Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) declara Monumento Histórico a la Estación de Trenes y a la Casa de los Empleados del Ferrocarril de Copiapó, ambos en 1981. La primera fue restaurada al año siguiente y convertida en museo de sitio, sin embargo, desde 1998 se encuentra cerrada al público; y la segunda fue restaurada en 1993 por la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y que actualmente alberga oficinas del Servicio Nacional de Geología y Minería.



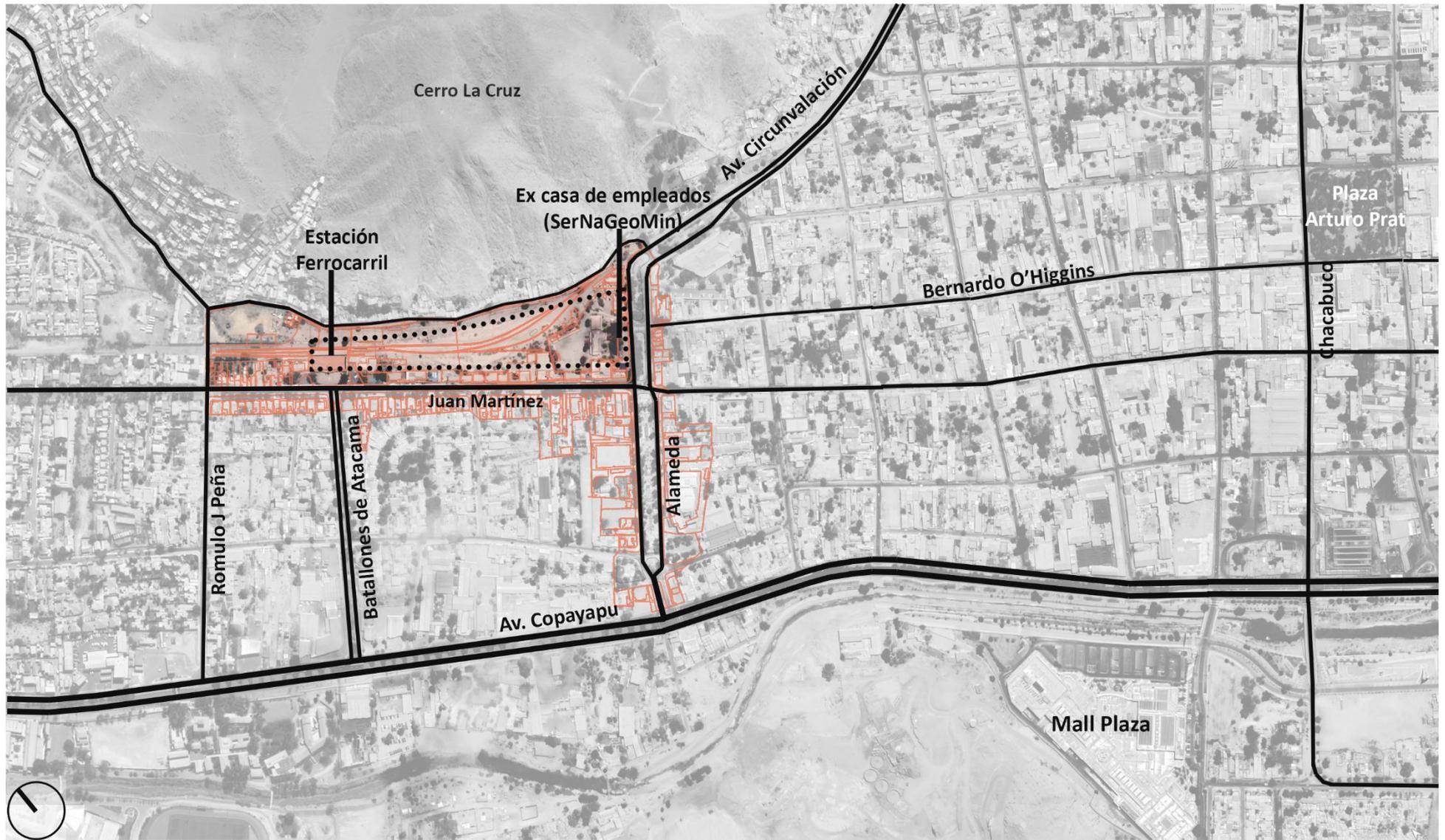
Vista exterior Estación Ferrocarril

Colección propia



Vista exterior Ex Casa de Trabajadores

Colección propia



Complejo Estación

Zona Típica

Vías estructurantes

Parque Estación

Consideraciones Urbanas

El complejo de la Estación posee una ubicación privilegiada a nivel urbano. Emplazada en el sector de la Chimba, al norte de la ciudad, donde existe una gran concentración de usos residenciales y servicios, como culturales, educacionales y esparcimiento. Colindante al casco histórico, a unas cuantas cuadras de la plaza de Copiapó.

El sector presenta una alta conectividad vial por la Av. Copayapu, Av. Circunvalación y calle Juan Martínez, que conectan longitudinalmente a toda la ciudad. También destaca la Alameda Manuel Antonio Matta, que conecta las vías anteriores transversalmente.

La estructura de áreas verdes de espacios públicos es un tema importante a señalar, como el bandejón central de la Alameda y el bandejón lateral Panamericana Norte que conecta con el Parque Kaukari, logrando una continuidad de vegetal de espacios urbanos.

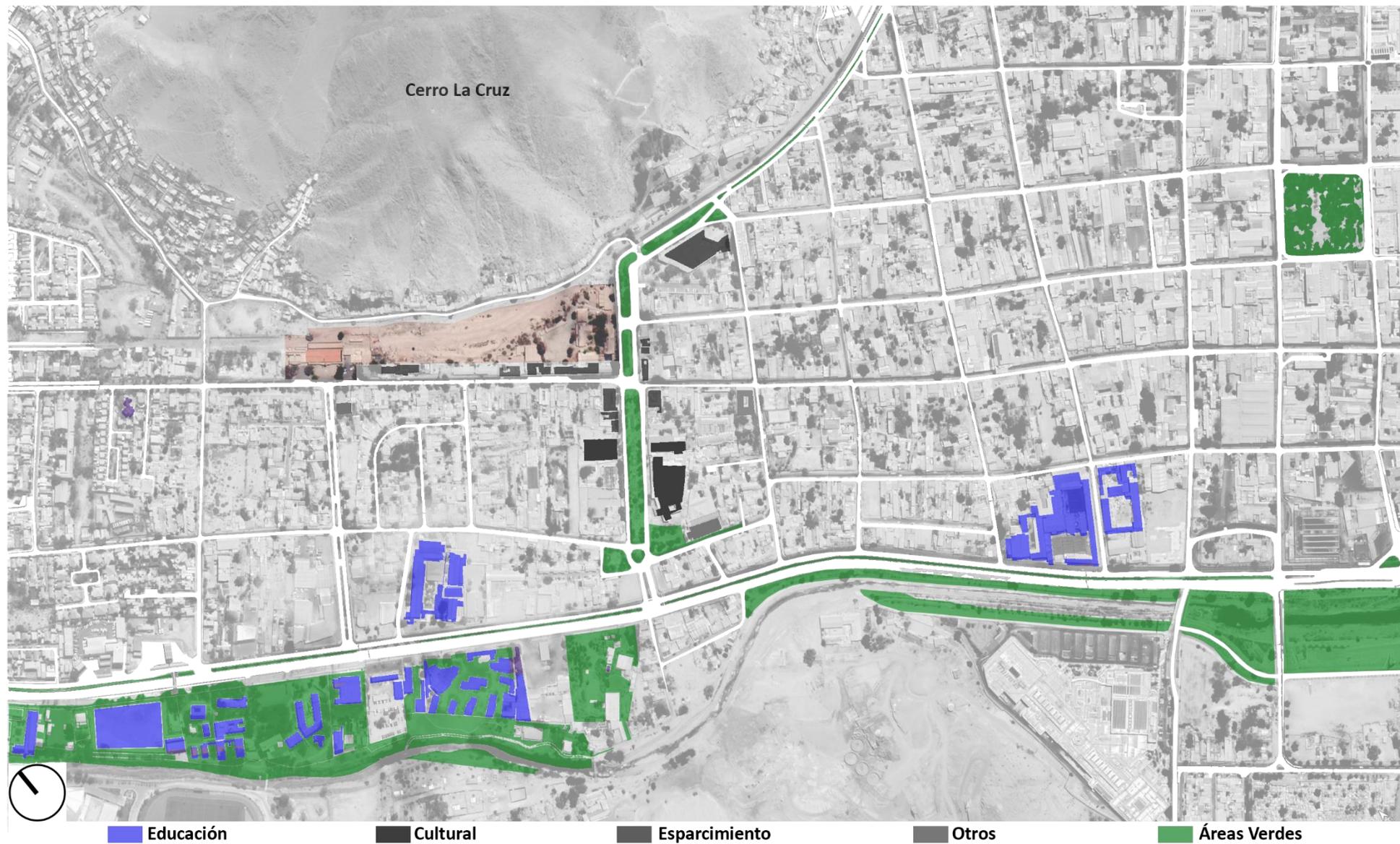
En 1991, el sector de la Estación de Ferrocarriles, incluyendo la Estación, la casa que fuera de los empleados y casas aledañas y sus calles, fue declarado Zona Típica por el CMN, por su valor patrimonial y arquitectónico, lugar que conserva un contexto ferroviario reflejo de la época de auge de la ciudad de Copiapó.

Según el Plan Regulador Comunal (PRC), el terreno se sitúa dentro de la Zona A perteneciente al área central de la ciudad, de uso residencial y equipamiento, como comercio y servicios. Este a su vez pertenece al

Sector de Conservación A2, el cual corresponde a la Alameda, la Zona Típica y sus alrededores.

Dadas sus condiciones urbanas puede potenciarse a largo plazo con equipamiento e infraestructura de carácter comunal regional, que brinde apoyo al uso residencial cercano, como a las diferentes actividades que concentra.

Parque Estación



Parque Estación

Consideraciones de Paisaje

El complejo de la Estación se mimetiza con la trama urbana con su perímetro frontal consolidado, formando visualmente parte de él, mientras que por el perímetro posterior que no está consolidado se relaciona estrechamente con el cerro que se impone ante él y la ciudad.

Denominado cerro La Cruz, como uno de los elementos naturales que destaca el paisaje de la región, de texturas áridas y rocosas que contrastan con el valle y la trama urbana. Es un lugar tradicional y emblemático de la ciudad, el cual en su cima se posa una gran Cruz de concreto que le da su nombre, a la cual se puede acceder mediante un camino de escaleras por el sector de Cartavio.

Se produce un contraste entre el lleno y el vacío desde una perspectiva exterior e interior, relacionando la fachada con el contexto urbano y el interior con el cerro La Cruz.



Vista interior Complejo Ferrocarril

Colección propia



Vista exterior Ex Casa de Trabajadores

Colección propia

Proyecto

Propuesta

Ante la problemática de la pérdida de espacios de valor históricos, considerando las características locales del paisaje, se propone un parque interactivo histórico-cultural. Este proyecto busca desarrollar un espacio público de interacción entre la historia y el paisaje, entendiendo los elementos arquitectónicos que componen el contexto y que a su vez condicionan el emplazamiento, permitiendo una relación armónica.

Se ha establecido como objetivo y factor importante en el proyecto, la integración urbana, histórica y social, por lo que se proponen diferentes actividades programáticas que permiten articular los diferentes espacios. A su vez se genera un eje estructurante que actúa como intermediario entre las construcciones urbanas y el vaciado interior, abriendo la posibilidad de insertar la trama dentro del terreno.

Como eje temático de unidad se establece la implementación del componente vegetal el cual permite definir áreas programáticas en la extensión del terreno, mediante su escala y altura, definiendo diferentes instancias de interacción.

Referentes

Se desarrolla una selección de proyectos relevantes por sus estrategias de diseño para la regeneración urbana y recuperación del paisaje, resaltando el valor histórico patrimonial que poseen.

Parque Kaukari



Teodoro Fernández



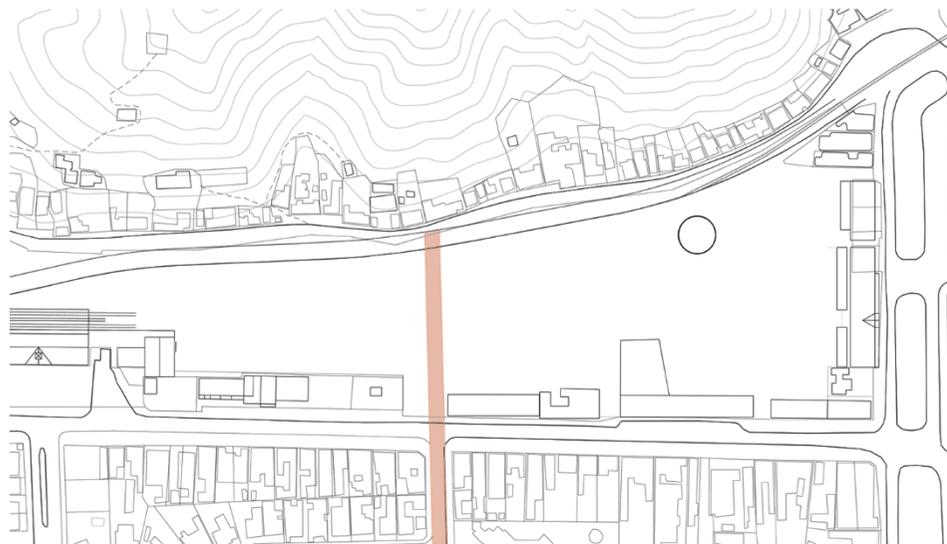
High Line Park



Estrategias Urbanas

Proyección de calles

Siendo la integración urbana uno de los principales objetivos, el proyecto busca interactuar y formar parte activa de la ciudad, logrando desarrollarse considerando el contexto y actividades que ocurren alrededor de él. La estrategia a escala urbana que se impone en el interior de terreno es la proyección de la calle Junin, proyectándose hasta las faldas del cerro La Cruz, con la intención de potenciar esta extensión visual de la calle.

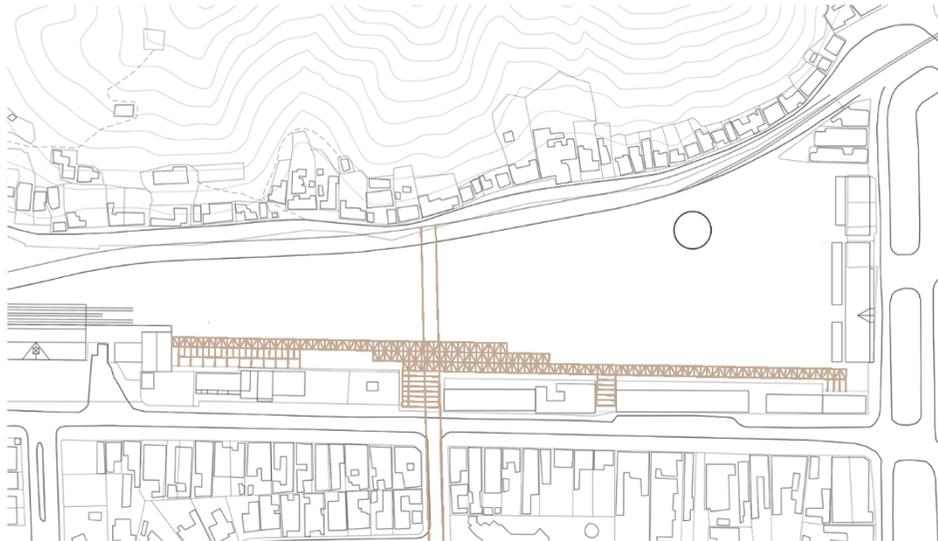


Colección propia

Estrategias Projectuales

Eje estructurante

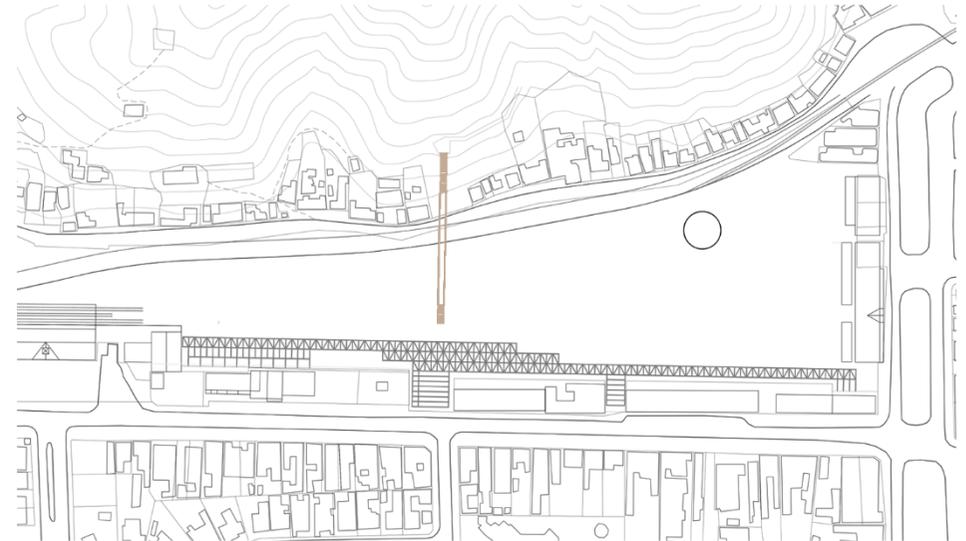
Se establece como elemento estructurador y a su vez separador del eje frontal de construcciones por la calle Juan Martínez, actuando como intermediario entre el parque y la trama urbana. Se relaciona con la Av. Alameda, mediante una apertura intencionada, estableciéndose como recorrido principal que conecta linealmente con la Estación. Además su diseño evoca los túneles mineros, creando el ambiente de estar recorriendo uno.



Colección propia

Pasarela Conectora

Tras la extensión de la calle Junin, se proyecta una pasarela que conserva la intención de conectar en un mismo nivel con el sector posterior del terreno, pero se realiza de forma elevada, debido a que en el límite del terreno atraviesa la línea oficial del tren, área de protección de trazados ferroviarios, conectado directamente con el cerro

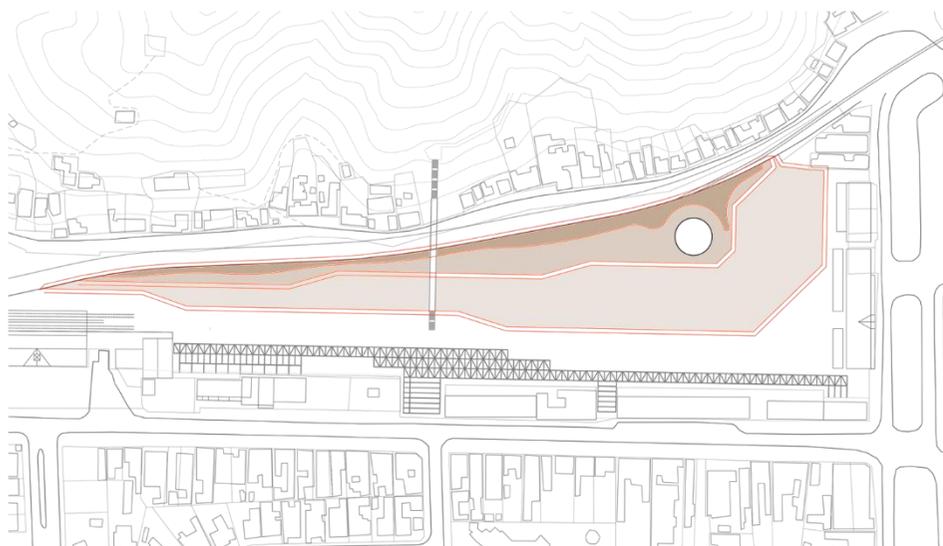


Colección propia

Parque Estación

Terrazas

Debido a las condiciones naturales del relieve en el emplazamiento, se dispone de terrazas de baja altura que van en ascenso hacia el cerro, disponiendo de un talud como remate visual dentro del parque, que al mismo tiempo unifica visualmente con el cerro.



Colección propia

Organización interior

Se emplea de la vegetación como elemento organizador, proponiendo tres zonas temáticas vegetales: costa, valle y cordillera; que permiten definir ciertos parámetros de organización y agrupación de actividades.



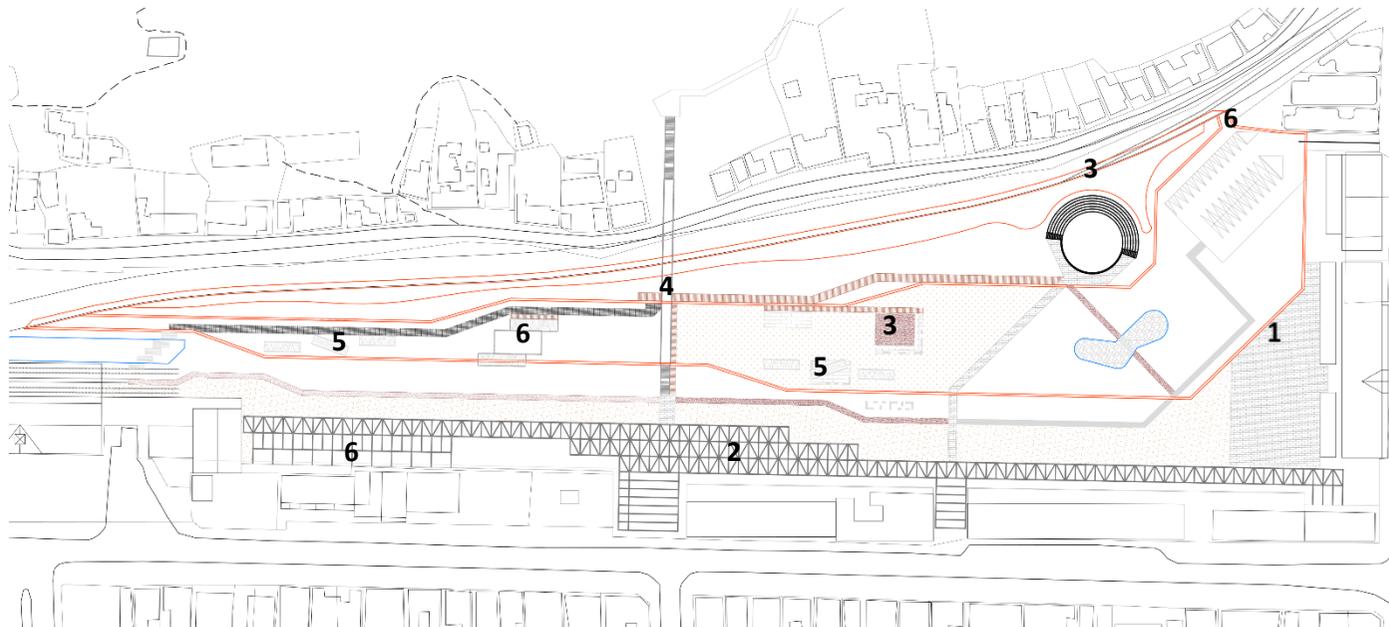
Colección propia

Programa

Para poder lograr un desarrollo programático que recupere las relaciones históricas y culturales con los habitantes, se debe entender que se requiere de una diversidad de actividades, considerando el contexto, y que incentive a los habitantes a visitar el lugar.

Programas asociados:

- 1) Plataforma cívica (explanada de actos ceremoniales)
- 2) Corredor multifuncional (recorrido principal que dispone de espacios para exponer ferias artesanales)
- 3) Áreas recreativas (anfiteatros, juegos de agua e infantiles)
- 4) Pasarela elevada (extensiones que conecta con el sendero del cerro la Cruz)
- 5) Implementación de mobiliario urbano, arborización, iluminación y sombreaderos.
- 6) Equipamiento y servicios (oficina informaciones, baños, cafeterías, estacionamientos)



Planta esquemática

Criterios de sustentabilidad

La mantención y durabilidad del del proyecto tiene un costo asociado que implica variables sociales, climáticas y económicas. Socialmente, el proyecto busca revalorizar un terreno dañado, fomentando la integración a través de la proyección de un espacio publico y el diseño de equipamientos de actividades de interés comunal.

Las áreas verdes fomentaran el uso de vegetación nativa y endémica de la región, ya que el proyecto se emplaza en un clima desértico, reduciendo el consumo de aguas de regadío, y fomentando la integración social y la revalorización del patrimonio.

Económicamente, se manifiesta en reducir los costos de mantención, considerando en la primera etapa de ejecución una mayor mantención, debido al periodo de adaptación de la vegetación y la creación de los nuevos espacios, pero con el tiempo se ira compensando con los ingresos que genere el equipamiento comercial.

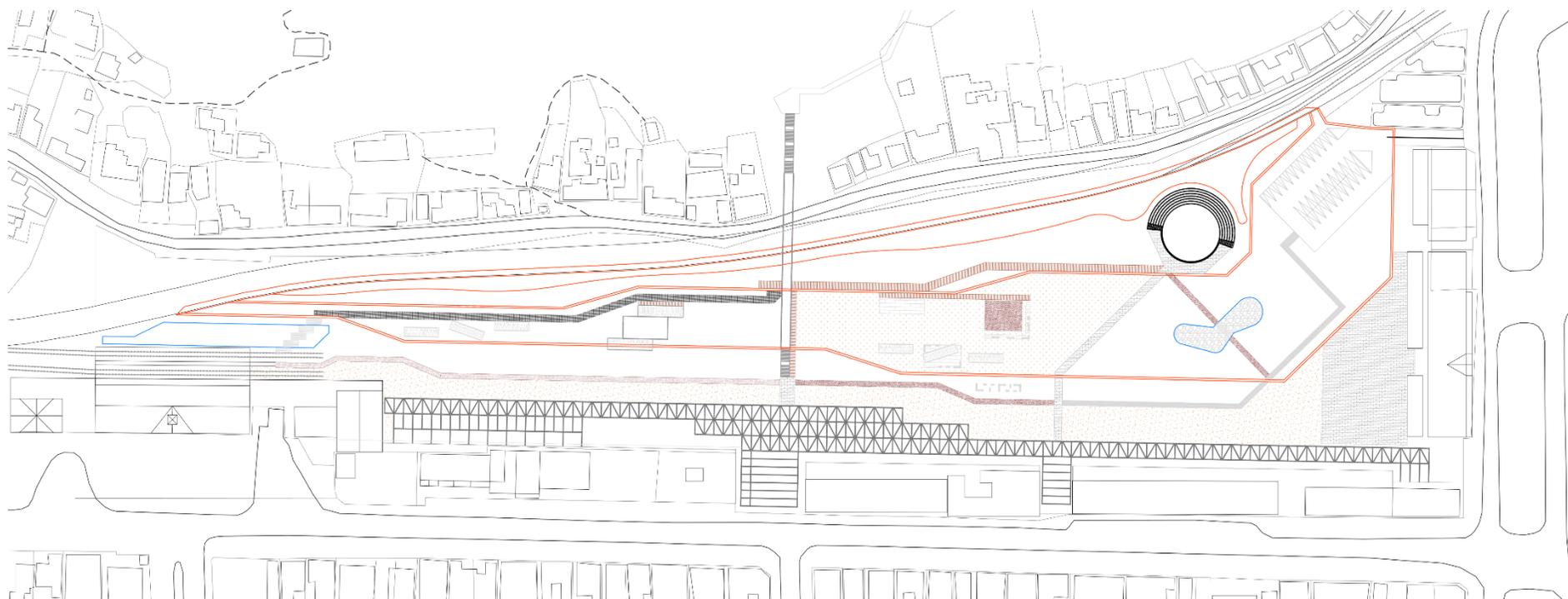
Plan de Gestión

Para la realización del proyecto se propone un modelo de gestión mixto, asociado entre entidades públicas y privadas, sin fines de lucro. Agrupando de esta forma los diversos intereses existentes e incorporarlos en las diferentes etapas del proceso de desarrollo del proyecto.

La idea es que el proyecto sea gestionado por instituciones públicas como la Municipalidad de Copiapó o el Gobierno Regional de Atacama (GORE), así como distintos actores privados del territorio, como por ejemplo Mina Candelaria o la Empresa Nacional de Minería (ENAMI), entre otros, y por último organizaciones locales, de carácter social y comunitario, como las juntas de vecinos.

El conjunto e interacción de las asociaciones enumeradas posibilitan la gestión del proyecto, siendo representativo de los diferentes intereses y actores involucrados en la materialización de la propuesta urbana durante todo su desarrollo.

Planimetrías



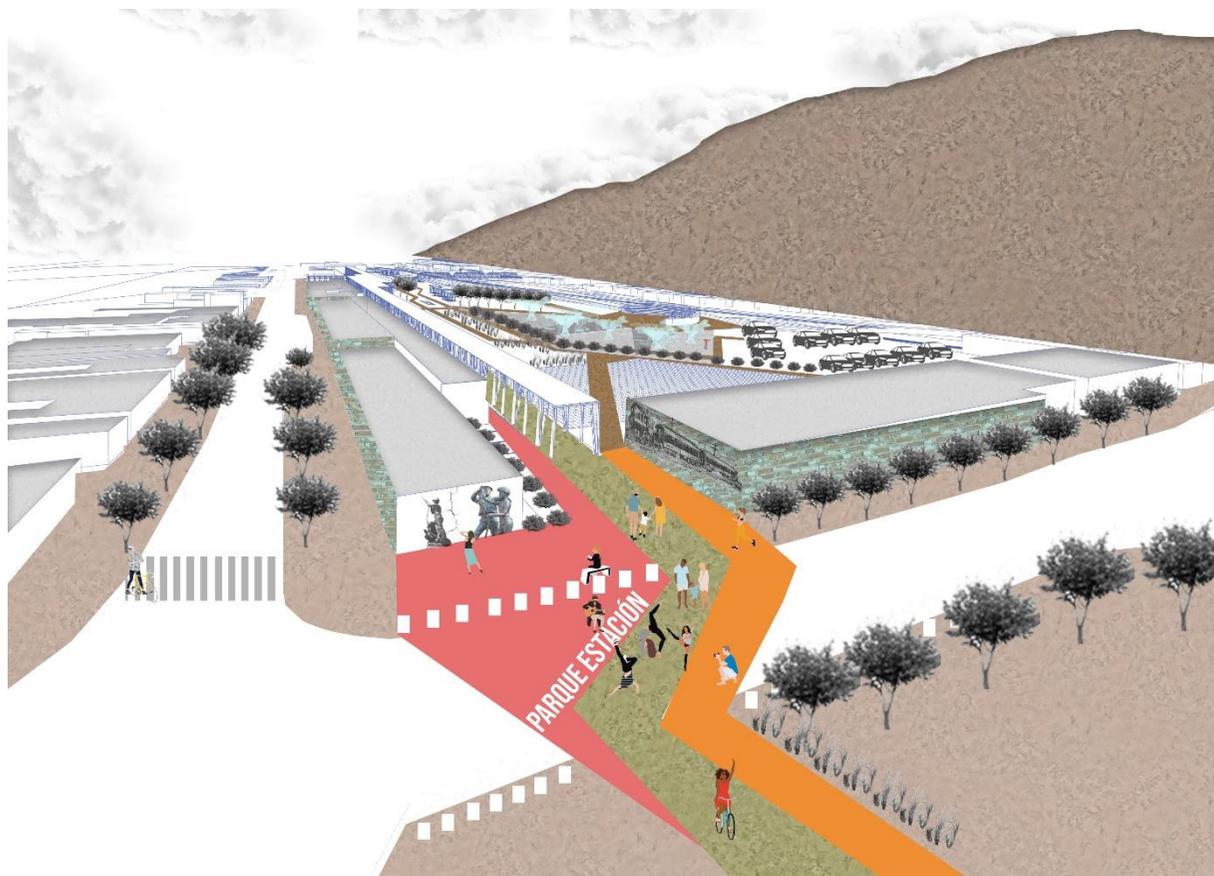
Planta tipo en proceso, plano senderos

Parque Estación



Planta tipo en proceso, plano vegetal

Parque Estación



Imágenes objetivo en proceso

Parque Estación



Imágenes objetivo en proceso

Cierre

Reflexiones finales

En Chile, el acelerado proceso de transformación que experimentan los paisajes, ya sean urbanos o naturales, dejan su huella en la ciudad encontrando lugares patrimoniales, de algún valor histórico-arquitectónico de los que nadie se hace cargo. Nos encontramos con deficiencias en el sistema de protección de inmuebles declarados de conservación y también de la conformación de zonas típicas, en donde solo se exige la mantención de las fachadas, sin prestar mayor atención al conjunto en sí.

No es necesario hacer todo nuevo para que sea más eficiente, más bonito, o de mejor calidad, sería ingenuo pensar eso, ya que hay riqueza histórica, una identidad que conserva cada elemento de una construcción “antigua”, que se puede revalorizar y ponerlo a disposición de los habitantes más cercanos a él.

Proyectar un espacio público con un carácter histórico te hace reflexionar en cómo hacer cohesionar ambas ideas en una unidad total de composición. En cómo integrar elementos del contexto para que formen parte de la trama urbana en constante desarrollo y finalmente en su proyección a futuro, para que no se pierda el tema de fondo con el cual se proyectó.

Bibliografía

- Copiapo, M. d. (2019). *Ilustre Municipalidad de Copiapo*. Obtenido de <https://copiapo.cl/index.php/2019/01/22/copiapo-contara-con-mas-de-10-hectareas-nuevas-de-ares-verdes-durante-el-primer-semester-de-este-2019/>
- Ecured. (s.f.). Obtenido de [https://www.ecured.cu/Copiap%C3%B3_\(Chile\)](https://www.ecured.cu/Copiap%C3%B3_(Chile))
- Española, R. A. (17 de 01 de 2020). *Real Academia Española*. Obtenido de <https://dle.rae.es/oasis>
- García, M., & Borobio, M. (s.f.). *El paisaje como medio para la planificación territorial*.
- Mazurek, H. (2009). *Espacio y Territorio, Instrumentos metodológicos de investigación social*.
- Nacionales, C. M. (s.f.). *CMN*. Obtenido de <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/estacion-ferrocarril-copiapo>
- Rossetti, F. (2009). *Arquitectura de Paisaje en Chile Hacia un Queacer Contemporáneo*. Santiago: Ocho Libros.
- tren, A. d. (s.f.). Obtenido de <https://www.amigosdeltren.cl/historia-del-fc-caldera-copiapo>