

CENTRO DE DESARROLLO DEL MIMBRE

Recuperación Ex Estación de Ferrocarriles de Chimbarongo.



Alumno: Cristian Mora Urrutia
Prof. Guía: Álvaro Farrú Betinyani

Memoria de Proyecto de Título.
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Carrera de Arquitectura
Universidad de Chile
Semestre 2020 - 2021

CENTRO DE DESARROLLO DEL MIMBRE

Recuperación Ex Estación de Ferrocarriles de Chimbarongo.



Alumno: Cristian Mora Urrutia
Prof. Guía: Álvaro Farrú Betinyani

Memoria de Proyecto de Título.
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Carrera de Arquitectura
Universidad de Chile
Semestre 2020 - 2021

Profesores consultados
Felipe Gallardo G.
Carolina Devoto M.
Paola Velásquez B.

1. PRESENTACIÓN	
1.1 Motivaciones _____	5
1.2 Resumen (Abstract) _____	6
2. INTRODUCCIÓN	
2.1 Planteamiento del tema	
2.1.1 Contextualización _____	8
2.1.2 Preexistencias ferroviarias en ciudades con expresiones culturales ____	9
2.1.3 Elección del lugar _____	10
2.2 Problema arquitectónico _____	11
2.3 Pregunta de investigación y objetivos del proyecto. _____	12
3. MARCO TEÓRICO	
3.1 Actividades productivas y relación con el territorio _____	14
3.2 El ferrocarril como proyecto del Estado Chileno	
3.2.1 Orígenes del proyecto _____	17
3.2.2 Auge, apogeo y abandono del sistema ferroviario chileno _____	18
3.2.3 Patrimonio ferroviario actual _____	21
3.2.4 Situación desde Consejo de Monumentos Nacionales _____	24
3.3 Tramo de estudio: Estaciones Chimbarongo – Parral, declarados Monumentos Históricos en 2017 _____	29
3.3.1 Atributos territoriales, económicos y urbanos del tramo _____	33
3.3.2 Valores considerados a rescatar por Consejo de Monumentos Nacionales _____	36
3.4 Lugar: Chimbarongo	
3.4.1 Valor cultural: capital del mimbre _____	40
3.4.2 Patrimonio Inmaterial en torno al artesano mimbrero _____	41
3.4.3 Condiciones de lugar y contexto _____	43
3.5 Levantamiento crítico inmuebles del Monumento Histórico _____	51
4. PROYECTO	
4.1 Acercamientos _____	64
4.1.1 Presentación _____	64
4.1.2 Ejes de la propuesta – ideas fuerza _____	65
4.1.3 Referentes arquitectónicos _____	67
4.2 Propuesta de usuario _____	69
4.3 Propuesta Arquitectónica	
4.3.1 Propuesta Urbana, contextualización del Master Plan _____	70
4.3.2 Máster Plan: Parque del Mimbres	
4.3.2.1 Conceptualizaciones, zonificaciones y estrateg. de consolidación _____	72
4.3.2.2 Estrategias de intervención _____	78
4.3.2.3 Criterios de paisaje y espacio público _____	80
4.3.3 Edificación: Centro del Desarrollo del Mimbres	
4.3.3.1 Conceptualizaciones _____	82
4.3.3.2 Programa _____	83
4.3.3.3 Estrategias de diseño _____	85
4.3.3.4 Criterios de intervención en Monumento Histórico _____	87
4.3.4 Criterios de gestión y administración _____	89
5. REFLEXIONES _____	91
6. BIBLIOGRAFÍA _____	92
7. ANEXOS _____	93

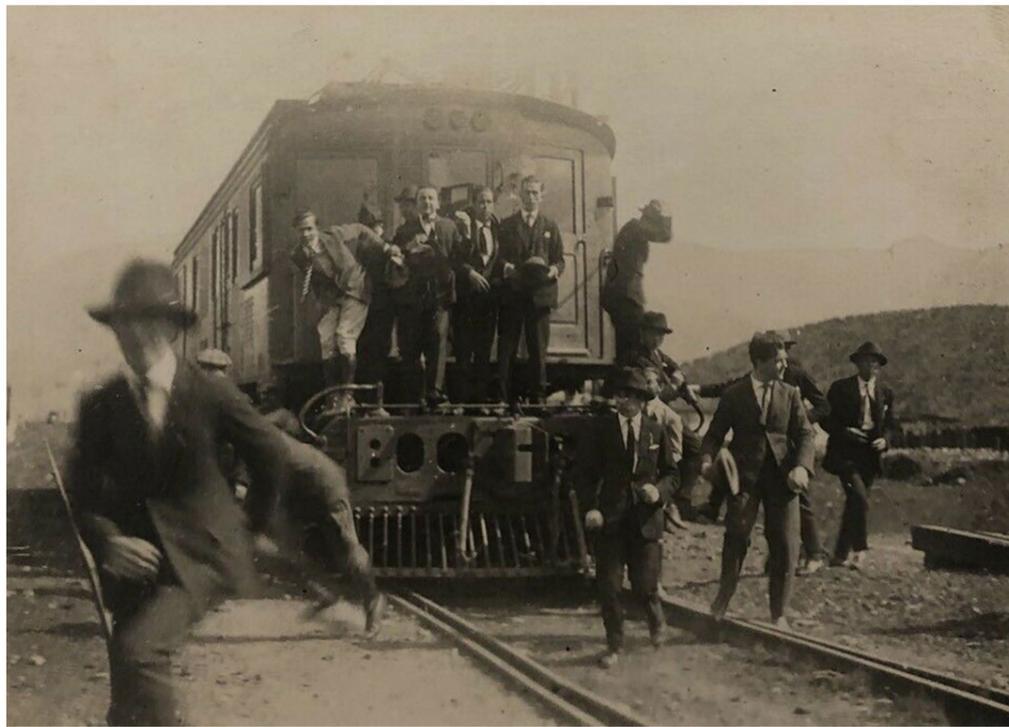


Imagen 1: Ingenieros y funcionarios de los FF. CC. del Estado en la prueba de una locomotora eléctrica en Quilpué por Baldwin-Westinghouse, armada en Valparaíso. (1922). Por EnterrenoChile.

...

“Tictaqueo del reloj. El jefe-estación
juega un solitario. El reloj sigue diciendo
que la noche es el único tren
que puede llegar a este pueblo,
y a ti te gusta estar inmóvil escuchándolo
mientras el hollín de la oscuridad
hace desaparecer los durmientes de la vía”.

Jorge Teiller
Los Andenes
“El Árbol de la Memoria”
1961

Motivaciones

En el siguiente texto se describen la serie de elementos que fueron ingredientes de mi proceso de título, desde intereses que fueron surgiendo hace un par de años sobre el patrimonio, las actividades productivas pasadas, y el rol de las preexistencias en la actualidad, además de seguir una línea investigativa que comencé desde mi Seminario de Investigación, relacionado con el “Paisaje Perdido del Vino”, investigación que integra los conceptos anteriormente enunciados.

Con lo anterior, este proceso de título sigue una rama similar, entendiendo la relación del paisaje, la preexistencia y la cultura pasada como una simbiosis que actualmente no está bien profundizada. Por ello, esta finalización de estudios se me presenta como una oportunidad en donde puedo conjugar tanto mi interés académico traducido en un proyecto de arquitectura como también una manera de aportar ciertas posturas personales con respecto al patrimonio y su condición actual.

Resumen

Repasando el patrimonio arquitectónico chileno, pensamos en edificios con un estilo arquitectónico en particular y que manifiestan un periodo histórico olvidado. Recordar mansiones capitalinas, haciendas patronales o edificaciones religiosas ubicadas por todo el territorio chileno es lo común. Pero el patrimonio como huella de un acto pasado es mucho más que un objeto y un estilo. Trasciende el tiempo y se nos presenta en la actualidad como la evidencia de un mundo, actos y personas pasadas. Podría interpretarse como “un fragmento perteneciente a la Historia y, por tanto, portador de información cultural. Cabría así concebirlo como una pieza literaria, un texto en el que leer dicha Historia¹”. Por ello, comprender el patrimonio solamente como un objeto es un error; es mucho más que una envolvente arquitectónica en donde se desarrollaron actos pasados. Es un soporte material donde las identidades de grupos humanos se desarrollaron en la Historia gracias a las cotidianidades propias de una época, dentro de una arquitectura en particular y que, hasta el día de hoy, dicho soporte se muestra vivo y frágil a la vez.

Pero si el patrimonio arquitectónico es más que un objeto, entonces ¿Qué más representa una ruina? Actualmente, viendo nuestras ciudades y ver los inmuebles que se han puesto en valor sobre otras, la mayoría subsisten gracias a rehabilitaciones hechas por grupos particulares y del Estado, cuya mayoría son arquitecturas de carácter residencial o religioso. Por el contrario, toda ruina asociada al extremo de la habitabilidad: industrias, fábricas, estaciones de trenes, etc., están actualmente invisibilizados dentro de cualquier ciudad chilena².

Tomando lo anterior, existe un caso particular interesante de profundizar, dada su importancia en la construcción territorial del país y por ser protagonista del desarrollo económico durante casi un siglo: el ferrocarril. Este sistema que transportó pasajeros e insumos productivos se volvió fundamental para impulsar la construcción del territorio chileno, para la formación de nuevas ciudades y en ser un detonante de la evolución de los tejidos urbanos. Fue el principal gestor de los poblados chilenos, y entender el rol que tuvo hace que su resultante edificada sea igual de relevante que cualquier otro tipo de tipología arquitectónica. Por lo tanto, es evidente pensar que este patrimonio ferroviario tuvo un desenlace similar a otras formas de patrimonio productivo: un paulatino abandono por la superposición del crecimiento urbano, mejoras tecnológicas y nuevas formas de movilidad. Tales fenómenos, como en cualquier patrimonio, ofrecen determinados atributos arquitectónicos que en la actualidad pueden rescatarse gracias a ciertos actores. Pero ¿Qué pasaría si tal preexistencia ferroviaria existiese en pequeñas ciudades, con escaso crecimiento urbano, una movilidad social ralentizada, una economía de pequeña escala y con una expresión rural en vías de un lento pero inevitable proceso de desaparición?

Palabras clave: patrimonio, industria, cultura, ferrocarril, territorio, ruina.

¹ Calvo-Sotelo, Pablo. “El patrimonio desde la anticipación”. Artículo de Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM), 1996, pág. 19

² Tomando en cuenta la proporción actual entre patrimonios particulares de carácter religioso, rurales o históricos, y los inmuebles asociados al mundo industrial, todos ellos cuantificados dentro del Consejo de Monumentos Nacionales.

Abstract

Looking at the Chilean architectural heritage, we thought about old buildings with a specific architectural style that portrays a forgotten historical period. Is it usual to recall mansions in the city, a landlord's house or religious constructions spread throughout the Chilean territory. But heritage as a track about a past act is much more than an object and architectural style. Time and space go by and nowadays they are introduced as evidence from a past world, acts, actions and people. It could be interpreted as a “fragment belonging to History, and therefore, a cultural information bearer. It could be conceived as a literary piece, a text where to read such History”. For that reason, to understand heritage only as an object is a mistake; is much more than an architectural enveloping where past actions were developed, it is a material support and foundation where human's identities were developed in History based on tasks, every day routines from those times, under an specific architecture and until today, that material support and foundation are alive and fragile at the same time.

But if the architectural heritage is more than an object fact, then what else represents a ruin? Currently, if we observed our quotidian in any Chilean city and look at the kinds of architecture that stand out, most of them survive due to restorations done by private groups and the State, being most of them religious or residential properties. On the contrary, all heritage associated with livability: industries, factories, train stations or sheds are currently undervalued and invisibilized in any Chilean city.

Taking into account the previous paragraph, there is a particular case to go in depth, given its importance in the territorial construction in the country, its role in the connection among cities and for being protagonist in the economic development for almost a century: the railroad. This system that carried passengers and productives supplies became essential to motivate the Chilean territory construction, to the foundations of new cities and to be a trigger in the urban aspect evolution. The railroad was the main agent in the Chilean towns, and to understand the role that it had in that time, it becomes as relevant as any other kind of architectural typology related to production. Therefore, it is evident that believing that such railroad heritage had a similar ending compared to other forms of productive patrimony: a progressive abandoned, due to new ways of transportation, the overtaking of urban growth and technological development. Those actions, as with any already patrimony preexistence, offer specific architectural attributions that can be taken into account and be rescued thanks to certain factors. But, what would happen if that railroad preexistence will exist in small cities, with minor urban growth, a slow social mobility, an small scale economy and even a rural expression aiming at an slow but inevitable disappearing process?

Key words: patrimony, industry, culture, railroad, ruin.

Contextualización

Hoy en día, dentro del territorio nacional, tenemos una rica variedad de inmuebles patrimoniales que han sido rescatados gracias a los múltiples atributos por los cuales se destacan dentro del promedio de las edificaciones históricas, tanto por su importancia en la historia oficial, como también ser testigos de fenómenos sociales y económicos significativos por los cuales el país se construyó en siglos de desarrollo. Según el Consejo de Monumentos Nacionales, actualmente se tienen aproximadamente más de 900 inmuebles y muebles patrimoniales³ repartidos por todo el territorio chileno, todos ellos testigos y soportes físicos de distintos periodos de nuestra historia.

Sin embargo, hasta el día de hoy, siguen existiendo tipologías patrimoniales que están más invisibilizadas con respecto a otras que están mejor ubicadas dentro de las ciudades, mejor valoradas socialmente y con mejores opciones para ser protegidas por parte del Estado o particulares. Estos inmuebles patrimoniales infravalorados la gran parte se asocian a arquitecturas de carácter industrial o relacionados a actos productivos que han quedado en el olvido dentro de los tejidos urbanos actuales.

Dicha problemática es válida tomarla como cuestionamiento – dentro del proyecto de título – para dar a conocer qué es lo que está sucediendo con algunos patrimonios arquitectónicos en el territorio que, a pesar de ser testigos de las etapas más importantes del país y ser soporte de tales desarrollos históricos, siguen estando en claro abandono o en desmedro frente a otros inmuebles que sí han sido considerados para algún tipo de rescate patrimonial por parte de terceros.



Imagen 2: Maestranza de San Rosendo, actualmente en abandono, que formó parte del sistema ferroviario estatal del siglo XIX y XX. De Plataforma Arquitectura.

³ De acuerdo con la base de datos desde página web de Consejo de Monumentos Nacionales.

Preexistencias ferroviarias en ciudades con expresiones culturales

Para comprender la situación del patrimonio ferroviario en el país, son necesarios ciertos parámetros para analizar su historia, impacto y situación actual. Dichos parámetros surgen para tratar de dilucidar la globalidad que comprende el tema del ferrocarril dentro del territorio y desde ahí, establecer ciertos diagnósticos que, gracias a este tipo de patrimonio, presentan ahora una expresión territorial tanto favorable como desfavorable.

- a) Primero, entender que el ferrocarril como sistema de transporte, fue implantado bajo un contexto histórico-político definido por la conformación paulatina del Estado Chileno. Tal conformación es evidente decir que surge a partir de las dinámicas económicas imperantes de la época y que, gracias al mismo ferrocarril, dicha economía fue consolidándose y así, generar polos productivos identificables en el territorio chileno.
- b) Segundo, que, como toda innovación tecnológica incipiente, este sistema se implantó en un espacio físico característico, favorable y estratégico dentro de la territorialidad del país. Comprender tales preceptos hace que el ferrocarril tome una importancia más específica para entender cómo las ciudades surgieron gracias al sistema, a quienes favoreció – y a quienes desfavoreció – y asumir que el ferrocarril se desarrolló a la par de los hitos productivos más importantes del país
- c) Tercero, comprender la temporalidad del sistema, donde como toda innovación tecnológica, vivió su inicio, auge y desaparición dentro del país. Desde ese punto de vista, surge como se ha hablado anteriormente, la resultante del objeto en ruina (o en desuso) que podemos reinterpretar como patrimonio ferroviario o, por el contrario, una huella construida que no tiene los atributos necesarios para ser conservada.
- d) Cuarto y último, que tales preexistencias ferroviarias que siguen estando en pie siguen estando físicamente presentes en el contexto urbano de las ciudades donde se implantaron. Aquí es donde el presente proyecto de título hace hincapié en establecer en qué ciudades siguen estando presente, y si es así, aprovechar las características culturales del lugar, la ruralidad como característica paisajística favorable y la escasa innovación programática actual como una gran oportunidad de revivir tales objetos.

De esta manera, el presente tema arquitectónico plantea dos líneas de desarrollo y posterior insumo para un proyecto arquitectónico: la del patrimonio ferroviario como un precedente construido con sus respectivos atributos para ser considerado como tal, y la de su ubicación dentro de ciudades que posean las cualidades óptimas para potenciar y consolidar dicho patrimonio, llevando el rescate del objeto a un nuevo uso en donde se conjuga la memoria, el territorio y la actualidad.



Imagen 3: "Ambiente vivido en la estación de tren de Papudo el 16 de marzo de 1943. Para llegar en él había que hacer una convalidación en La Ligua para luego tomar este ramal al balneario del extremo norte del litoral central". Extracto de EnterrenoChile.

Elección del lugar

Bajo los parámetros que fueron enunciados anteriormente, es posible establecer un espacio geográfico definido si dicho patrimonio ferroviario hoy en día sigue vigente, al menos desde un aspecto arquitectónico y programático. Este espacio geográfico debe representar, por un lado, ser el soporte territorial de gran parte de la red ferroviaria del sistema, donde el Estado dispuso gran parte de sus esfuerzos en conectar distintos poblados e hitos productivos de relevancia para generar esta gran columna vertebral. Dicha columna vertebral estuvo estructurada por una serie de redes troncales y ramales que iban desde la región de Valparaíso hasta llegar a Puerto Montt, que existió desde mitades del siglo XIX hasta finales de la década de 1980.

Esta red troncal de Valparaíso a Puerto Montt contó con cientos de estaciones de detención (puntos de carga y estaciones de pasajeros) Dichas estaciones formaron parte además de una serie de ramales que iban principalmente a poblados alejados de la red troncal, por lo que la gran variedad de territorios en donde estuvieron emplazadas estas estaciones iban desde pueblos de costa, otros adentrados en el valle central, o cercanos a sectores cordilleranos.

Dicha multiplicidad de espacios geográficos se manifiestan en el estado en que gran parte del patrimonio ferroviario chileno se encuentra actualmente: de los casi 45 inmuebles considerados Monumentos Históricos por parte del Consejo de Monumentos Nacionales, solo pocos están en ciudades importantes y con buen grado de conexión, condición y uso⁴ (Santiago, Valparaíso, Chillán). La otra parte posee un estado informativo más acotado sobre su estado actual para establecer un diagnóstico global. Pero para efectos del desarrollo del proyecto de título, habrá un tramo de estudio en especial en cual se hará énfasis: las estaciones del tramo Chimbarongo a Parral, declarados recién en 2017 como Monumentos Históricos, en donde existe una ciudad en particular que ofrece grandes oportunidades de intervención gracias a sus características culturales únicas que pueden ser aprovechadas para generar un proyecto de arquitectura: Chimbarongo.

La estación de Chimbarongo, que fue parte de las primeras edificaciones ferroviarias de la zona (construida desde 1857), fue clave para el funcionamiento económico de la ciudad, que por siglos se ha destacado por su artesanía en mimbre, actividad cultural insigne de la región de O'Higgins. Dicha preexistencia cultural hacia el siglo XXI se ha visto visiblemente disminuida producto del estancado desarrollo de dicha actividad, el recambio generacional, la rentabilidad del producto y los cambios económicos.

Esta condición posibilita que la situación cultural en Chimbarongo pueda ser rescatada y/o mejorada gracias al precedente del ferrocarril como soporte histórico y de enlace entre dos tipos de patrimonios: el arquitectónico, traducido en la estación de ferrocarriles, y el patrimonio inmaterial – humano-, que forma parte del frágil pero importantísimo capital cultural que existe en pocas zonas del país.



Imagen 4: Monumento "Manos del Artesano Mimbrenero, Chimbarongo", homenaje a los cultores de esta actividad
Imagen 5: galpón tradicional de muestra de productos mimbreneros.

⁴ Datos extraídos desde catálogo de Monumentos Históricos desde página web de Consejo de Monumentos Nacionales.

Problema arquitectónico

Enlazar la preexistencia ferroviaria con la condición cultural de Chimbarongo corresponde al cuerpo central del presente texto, que además de dilucidar los puntos en común para generar dicha integración, también busca plantear críticas con respecto a la actual condición de estas preexistencias y el abandono progresivo de las muchas expresiones culturales rurales que existen en el territorio nacional.

En el caso específico de Chimbarongo con su respectiva estación de ferrocarriles, se presenta una singularidad interesante que puede ser aprovechada si se leen correctamente las problemáticas globales del lugar. De esta manera, existen tres capas que sintetizan la problemática arquitectónica asociada a este caso particular.

- 1) Un abandono total del Monumento Histórico (estación, bodega y cabina), cuyas edificaciones al ser principalmente de adobe, albañilería y madera, han sufrido con el paso del tiempo ciertas patologías constructivas que hacen urgente replantear el conjunto si se busca su reconversión. Además, éstos están dentro de un paño residual bastante extenso, lo que genera a sus alrededores bastantes problemas de seguridad y conexión del tejido urbano circundante. Esto es claramente una problemática muy común con las fajas ferroviarias en abandono.
- 2) Con lo anterior, se agrega la problemática de cómo integrar la fractura generada por la línea férrea presente (que sigue operativa por E.F.E.). Dicha cicatriz se presenta como una situación espacial bastante desfavorable para este Monumento Histórico, lo que para el proyecto de título se presenta como un desafío adicional.
- 3) Finalmente, la situación actual del patrimonio inmaterial de Chimbarongo en torno al mimbre. Tal actividad subsiste gracias a las ventas particulares ya sean desde las viviendas de los artesanos, la venta en carretera o en la ExpoMimbre, pero que dentro de la ciudad no existen espacios consolidados para la expresión, desarrollo, venta y exhibición de este arte. Generar dicho espacio expone la necesidad de poder rescatar y potenciar esta actividad cultural que ya presenta signos de desaparición y cansancio dentro del patrimonio artesanal chileno.

Con esta síntesis de la problemática general, surge la necesidad de repensar el modo y la forma en cómo se está tratando la situación del patrimonio ferroviario inserto en zonas alejadas de los grandes centros urbanos. Se hace necesario cuestionar, por un lado, cuáles son los instrumentos de planificación territorial que estancan el rescate de estos objetos, la razón normativa del porqué, bajo qué modelo de gestión es posible rescatarlos, quienes serían los encargados de aquello, y por otro lado, qué uso programático novedoso e integral debe aplicarse en cada caso con el fin de revitalizar la ciudad, entregar un capital arquitectónico nuevo y si aplica, crear áreas verdes que sirvan como soporte de espacio público y paisajismo a un sector con claros signos de abandono.



Imagen 6: Bodega perteneciente a la Ex Estación de Chimbarongo, ahora en completo abandono

Imagen 7: Estación de Pasajeros de la misma Ex Estación, donde además está la línea férrea operativa de E.F.E.

Pregunta de investigación y objetivos del proyecto

Pregunta proyectual

¿Cómo integrar a la ciudad – mediante un proyecto arquitectónico - la problemática de un monumento histórico en abandono, una línea férrea operativa y una condición cultural debilitada, como lo que sucede en Chimbarongo?

Hipótesis

Comprender la globalidad que concierne al objeto en abandono (como lo es una preexistencia ferroviaria), y contextualizarlo dentro de un espacio geográfico definido en este caso por una rica expresión cultural en base a la artesanía local, puede entregar directrices de intervención que integren tanto la recuperación patrimonial con su respectiva revitalización arquitectónica y mejora del espacio público, como también servir de espacio para desarrollar cualquier actividad cultural en base al trabajo colaborativo entre actores locales, los insumos artesanales y el funcionamiento de una economía a pequeña escala.

Objetivo general

Configurar un sistema que funcione desde la macro escala, resolviendo la situación del tren y su espacio residual resultante, hasta la resolución de la microescala, mediante la reconversión y nuevo uso del objeto en abandono, integrando los preceptos y aspectos propios de Chimbarongo.

Objetivos específicos

- Proponer una nueva condición urbana que reordene, flexibilice y mejore la situación actual de estas preexistencias declaradas como M.H, mediante una actualización urbanística del P.R.C. aplicado a esta zona en específico de Chimbarongo.
- Resolver mediante un Máster Plan acotado, la situación de los bordes de línea férrea, las fronteras con el contexto urbano, y el espacio remanente alrededor de los objetos arquitectónicos junto con los espacios en desuso derivados de éstos (patio bodega y durmientes en desuso)
- Plantear, mediante la intervención arquitectónica de las preexistencias, un nuevo uso que sea acorde a los requerimientos actuales de Chimbarongo, considerando su condición de ciudad artesanal, de pequeña escala y con una necesidad de entregarle al mimbre un espacio de desarrollo y profesionalización.

3. MARCO TEORICO

3.1 Actividades productivas y su relación con el territorio

En cualquier contexto geográfico, la actividad humana, ya sea desde pequeños grupos sociales hasta grandes civilizaciones, han modificado la naturaleza en favor de sus requerimientos vitales, haciendo de dicha naturaleza, un insumo para la supervivencia de cualquier sociedad. Este uso del medioambiente ha dejado huellas en el territorio que son fácilmente observables en la historia. Desde grandes extensiones campestres de un cultivo, los montículos generados por el cultivo de sal, la presencia de invernaderos para la producción masiva de hortalizas, hasta las intrincadas infraestructuras industriales, mineras y metalúrgicas en la actualidad; todas ellas se vuelven parte íntegra de un paisaje que al ser “antropizado⁵”, adquiere un nuevo significado.

Dicho paisaje transformado, posee dimensiones en las cuales el ser humano ha integrado dentro de su cosmovisión y desarrollo histórico⁶. Una de ellas, es la dimensión productiva del paisaje, donde los grupos humanos hacen uso de la matriz natural del paisaje, modificando y/o usufructuando la naturaleza y generando así, un nuevo significado que “trasciende de lo natural a lo sobrenatural⁷” (Maderuelo). De esta manera, este nuevo significado del paisaje se asocia directamente a la expresión propia de un pueblo, la forma de intervenir sobre la naturaleza y como ésta se vuelve el soporte de sus expresiones mundanas y espirituales: su cultura.

De esta manera, cualquier expresión cultural de una civilización, grupo humano o país, tiene a la naturaleza como soporte físico, por lo que los paisajes que coexisten dentro de cualquier territorio están sujetos a claros cambios morfológicos debido al usufructo que le da el ser humano a la naturaleza. Según UNESCO, tales “paisajes culturales” se traducen en “espacios naturales que han sido testigos y ser soporte de todas las expresiones culturales pasadas y actuales, que deben ser identificadas y protegidas a favor de la Humanidad” que a palabras de la organización la define como,

“la obra combinada de naturaleza y el hombre... que ilustran la evolución de la sociedad y los asentamientos humanos en el transcurso del tiempo, bajo la influencia de las restricciones físicas y(o) oportunidades presentadas por su ambiente natural y las sucesivas fuerzas sociales, económicas y culturales, tanto internas como externas⁸.”



Imagen 8: Cuadro de Alberto Dürero, “El molino de trefilar”, de 1489 considerada la primera pintura que representaba el concepto de “paisaje”, que según Alain Roger, condensaba la naturaleza, la obra humana y una expresión cultural en torno al trabajo. De Google Arts & Culture.

5 Mora, Cristian “Buscando el paisaje perdido del vino, Dimensiones asociadas al paisaje”, Seminario de Investigación FAU, U. de Chile, año 2019, pág. 22.

6 IDEM

7 Prefacio de Javier Maderuelo en “Breve historia del paisaje”, Alain Roger. 2007, pág. 9.

8 Definición de Paisaje Cultural desde “Guía Operacional para la Implementación de la Convención del Patrimonio Mundial, UNESCO. Convención del Patrimonio Mundial, 1972.



Imagen 9: Paisaje común de las salineras de Cahuín, actividad productiva de la Región de O'Higgins. De Municipalidad de Pichilemu.

Imagen 10: Valle de Colchagua, uno de los más representativos a nivel nacional por sus viñedos. De ChileEsTuyo.



Imagen 11: Paisaje cultural cafetero, declarado por UNESCO en 2011. De Radio Capital FM

Imagen 12: En México, el paisaje cultural en torno a la planta del agave, forma parte de su rico patrimonio para la elaboración del tequila.



Tal paisaje cultural se aplica conceptualmente bajo parámetros específicos que la misma UNESCO establece para su identificación: la conservación de sistemas naturales; conservación de la biodiversidad; usos sustentables de tierras; mejora estética del paisaje; colecciones ex-situ (objetos históricos), ejemplos de interrelación humano-naturaleza; y descubrimientos de importancia histórica⁹. Estos parámetros filtran los atributos de cualquier paisaje de carácter histórico, y es por esa razón que al menos en Latinoamérica, existen pocos ejemplos de paisajes culturales, como el paisaje agavero mexicano y el cafetero colombiano.

Con lo anterior, existen en Chile diversas actividades humanas que derivaron en paisajes con estas características culturales. Si tenemos, por ejemplo, el paisaje vitivinícola del Valle del Maipo o de Colchagua, los cultivos agrícolas de todo el Valle Central, las salineras de Cahuil, las estancias magallánicas o las perforaciones mineras de Chuquicamata, nos damos cuenta de que se convierten en paisajes productivos con una carga simbólica y cultural importante, pero que actualmente bajo ningún contexto dentro del territorio nacional se han declarado como paisajes culturales propiamente tales bajo los preceptos de la UNESCO.

Pero si empujamos esta discusión de cuáles serían o no serían paisajes culturales en Chile, es evidente señalar que es una incógnita al menos cómo estos paisajes productivos del territorio chileno se constituyeron para ser partícipes del “conglomerado” productivo durante casi tres siglos (s. XIX-XX y XXI). Esta incógnita se revela gracias a la ayuda que entregó en la conexión y articulación de diversos hitos productivos del país durante más de 120 años: el ferrocarril. Dicho elemento, entendiéndolo desde su concepción funcional, permitió no sólo el transporte de mercancías o personas, sino ser el enlace territorial que el país necesitaba en plena época de desarrollo económico post independencia.

Todos los fenómenos anteriormente enunciados presentan una importancia fundamental para que Chile se transformara en lo que es hoy. Todos estos hitos productivos con sus resultantes paisajísticas y culturales no podían prosperar si no tenían una forma estratégica y expedita de conectarse, poder movilizar flujos y consolidar económicamente las regiones si no contaban con un sistema comunicante apto para la gran cantidad de kilómetros que comprendía el territorio chileno, y el ferrocarril fue la respuesta a esta problemática del Estado Chileno durante más de 100 años. (1855-1979)



Imagen 13: Ferrocarril por Angostura en 1978, Chile. De EntierrenoChile.

⁹ Evaluación de paisajes culturales, “Procedimiento de evaluación de propuestas de inscripción por los organismos consultivos (UICN). Textos básicos de la Convención Mundial del Patrimonio., 1972, pág. 168.

3.2 El ferrocarril como proyecto del Estado Chileno

3.2.1 Orígenes del proyecto

La aparición del ferrocarril en Chile se dio gracias a las exigencias del incipiente mercado de la plata en el norte del país a mitades del siglo XIX, principalmente en los yacimientos de Chañarcillo (Copiapó). Fue gracias a los movimientos que realizó William Wheelwright, ingeniero norteamericano, que, junto a los grandes capitales de la época como Agustín Edwards, y los Goyenechea, gestaron la construcción del primer tramo férreo entre Caldera a Copiapó (FFCC) para el año 1851. Es así como el ferrocarril se fue gestando paulatinamente sobre distintos puntos del Norte Grande, comenzando a conectar pequeños hitos de extracción de plata - aun siendo de pequeña escala - además de los incipientes piques de extracción de carbón y otros minerales.

Paralelamente, en otras zonas donde existían polos productivos de importancia nacional, como el puerto de Valparaíso y de San Antonio, Santiago y los campos cerealistas del Valle Central, empezaron a generarse intenciones para integrar el ferrocarril como sistema. Un ejemplo fue el tramo Valparaíso-Santiago, importante para las dinámicas económicas y políticas de la zona por ser punto de entrada de mercancías desde el extranjero. Dicho tramo fue gestado gracias al decreto del Congreso Nacional en 1849 y construido en conjunto entre Estado y privados, entre ellos, personajes como Candelaria Goyenechea, Ramon Subercaseaux, Francisco Ossa y Matías Cousiño, vinatero de Santiago que se convertiría en uno de los más importantes del país. Este tramo comienza su construcción en 1852 cuya ruta escogida fue a través de Quillota, pero con el desconocimiento del terreno, escasa preparación técnica y la falta de presupuestos, la obra debió detenerse. Recién en 1861, el proyecto debió pasar a manos del Estado y poder acabarlo.

Otro importante hito del surgimiento del ferrocarril como sistema global, fue la creación de la Sociedad del Ferrocarril del Sur (F.C.S.) en 1855, cuyo propósito era crear una red entre Santiago y todas las ciudades al sur y del valle longitudinal. Para concretar este proyecto, se debió crear una sociedad entre particulares y el Estado para recaudar los fondos y lograr el monto necesario para su construcción.

Es así como el ferrocarril comienza un paulatino desarrollo, traducido en la construcción de redes troncales y ramales, el arribo de material rodante traídos desde Europa y EE. UU como locomotoras, vagones, maquinaria especializada, la llegada de técnicos extranjeros y, sobre todo, el florecimiento de los pequeños centros urbanos que estaban anexos a las estaciones de ferrocarril y próximos a zonas productivas de interés.

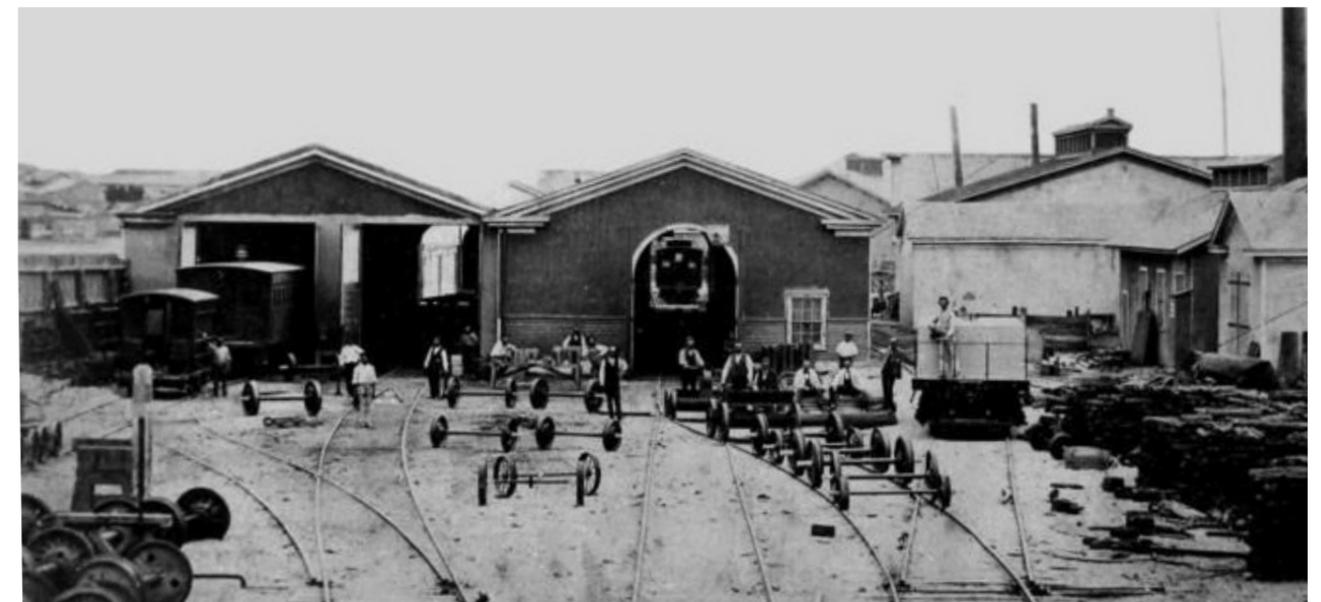


Imagen 14-15-16: Candelaria Goyenechea, William Wheelwright y Matías Cousiño, los principales cultores del ferrocarril en Chile.

Imagen 17: Estación de Caldera en 1851. Desde WikiCharlie

3.2.2 Auge, apogeo y abandono del sistema ferroviario chileno

Teniendo en cuenta el dispar desarrollo de la red ferroviaria en las primeras décadas, es importante mencionar que la gran parte de este proyecto fue creado inicialmente entre particulares y el Estado, por lo que la explicación de su estructuración desordenada y no falta de atrasos, se debió principalmente a la poca experiencia técnica, constructiva y planificadora, una geografía extremadamente compleja y los obvios conflictos de intereses para seguir finiquitando este proyecto. Un ejemplo fue la próspera red del Ferrocarril del Sur que, desde su creación en 1855, se fue desarrollando en varios tramos desde Santiago a Chillán. Sin embargo, a pesar de la gran extensión de su desarrollo, en el final de éste (entre Curicó a Chillán), ya se evidenciaban problemas importantes de financiamiento, construcción y retrasos por lo que, en agosto de 1873, el Estado interviene, comprando las acciones de F.C.S., y así, acelerar el término de dicho tramo.

Finalmente, después de décadas de desestructurado desarrollo de vías férreas, en 1884, el presidente Domingo Santa María firma el decreto que crea la Empresa de Ferrocarriles del Estado (E.F.E.), cuyo objetivo era generar un sistema ferroviario público que quedara bajo una única administración. De esta manera, el Estado chileno se hace cargo de todas las redes de ferrocarril que hasta el momento se estaban desarrollando con capitales mixtos, quedando bajo su tutela la red Norte (F.F.C.C.), el tramo Valparaíso-Santiago y la red Sur (F.C.S.).

Con la creación de E.F.E. por parte de Santa María en 1884 y el desarrollo de la Red Norte (F.F.C.C.) en paralelo, la red ferroviaria nacional queda bajo administración del Estado, que constaba de 2 red operativas:

1. La red Norte, de Caldera hasta Pueblo Hundido (actual Diego de Almagro, Atacama)
2. La red Sur que, a su vez, estaba subdivida en 4 zonas: Primera zona, desde Estación Mapocho (Santiago) a Valparaíso; la segunda zona, que comprendía entre Estación Alameda hasta Talca; la tercera zona, de Talca a Temuco; y finalmente la cuarta zona, desde Temuco hacia el sur.

Estas zonas cubrían casi la totalidad del territorio, obviamente descartando la superficie nacional que comprendía el sur de Puerto Montt, por lo que el territorio chileno estaba articulado casi en su totalidad y así, alcanzar la ansiada conexión territorial hacia los inicios del siglo XX.

Desde ese momento, algunos hitos de relevancia para la conformación de la red ferroviaria durante los principios del siglo XX fueron:

1. La construcción del **ferrocarril del Llano del Maipo** (Santiago, 1889), gestado por los principales capitales de la ciudad, uno de ellos, Domingo Concha y Toro que, gracias a una concesión del Estado, pudo concretar el proyecto de conectar su viña al sur del Río Maipo hasta el centro de la ciudad, contemplando el actual ramal al Cajón del Maipo. En la misma época en Santiago, se gesta la construcción del **Ferrocarril de Circunvalación** (1899-1914), para integrar a la creciente población que llegaba a la capital y apoyar el surgimiento de los primeros complejos industriales periféricos.



Imagen 18: tren detenido en Puente Alto, fotografía de Jorge Cassis Saade, antiguo habitante y fotógrafo de la comuna. Primera mitad del siglo XX

2. La construcción del **tramo Arica-La Paz** para 1913, gracias al tratado de Paz y Amistad suscrito entre Chile y Bolivia en 1904. Significó un gran desafío ingenieril y de esfuerzos por parte de técnicos y obreros debido a la puna y lo escarpado del terreno, pero que rindió sus frutos tras 7 años de desarrollo.
3. La consolidación de la **red ferroviaria de Arica a Puerto Montt** hacia 1913, logrando un hito fundamental para E.F.E. de lograr conectar la gran parte del territorio.
4. A partir de 1923, la incorporación de trenes eléctricos a la gama de trenes que hasta ese momento utilizaban energía a vapor, por lo que la modernización de este sistema coincide con las mejoras tecnológicas que iban llegando al país, constituyendo paulatinamente un proceso de desarrollo económico pujante en vías a la industrialización.

A pesar de una época de bonanza de E.F.E. de casi 50 años, a mitades del siglo XX comienzan a aparecer los primeros síntomas del desgaste del sistema, dados por el surgimiento de otros medios de transporte más baratos y personales, como el automóvil y los buses, el comienzo del transporte de cargas sobre camiones y la destinación de recursos estatales para crear la infraestructura rodoviaria adecuada para estos nuevos medios de transporte. De esta manera, la red ferroviaria siguió operando, considerando que, a partir de la década de 1940, la mayor parte de su red estaba electrificada, mejorando el sistema y, por lo tanto, acortando los tiempos de traslado.

Aun así, el golpe final al sistema ferroviario se produjo a finales de 1970, coincidiendo con un clima político convulso y con reformas económicas estructurales dadas por la dictadura militar de Augusto Pinochet, que dio término al subsidio estatal a E.F.E. en 1979, finiquitando definitivamente la hegemonía del ferrocarril dentro del transporte masivo chileno, limitando su desarrollo y dando por finalizado el rol social que cumplía este sistema. El desmantelamiento del sistema se tradujo en la reducción significativa del alcance de los ferrocarriles a distintas zonas del país, la falta de mantenimiento y el congelamiento de compras de material rodante más moderno. Dicho desmantelamiento coincide a su vez con la falta de competitividad y la masificación del transporte de automóviles, buses y camiones que suplían el rol del transporte de mercancías, siendo más baratos y con menores costes de mantenimiento.

Finalmente, al regreso de la democracia en 1990, E.F.E. no poseía la influencia de antaño, por lo que su dedicación para subsanar la situación del ferrocarril fue desmantelar las redes que ya no podían seguir operando y mejorar aquellas que seguían operativas para el transporte de cargas y pasajeros (Ley de Ferrocarriles de 1993). Actualmente E.F.E. existe gracias a los esfuerzos del Estado para integrar este sistema al conglomerado de transportes terrestres y aéreos que, a pesar de la baja demanda que ha sufrido el ferrocarril durante el siglo XXI, sigue estando presente como un medio de transporte alternativo al automóvil, al bus o al avión.



Imagen 19 Estación de Victoria, región de la Araucanía, año 1925. De EnterrenoChile

Imagen 20: Material rodante moderno en el actual sistema ferroviario de E.F.E. dentro de la Estación Mapocho. De Aldía24.com

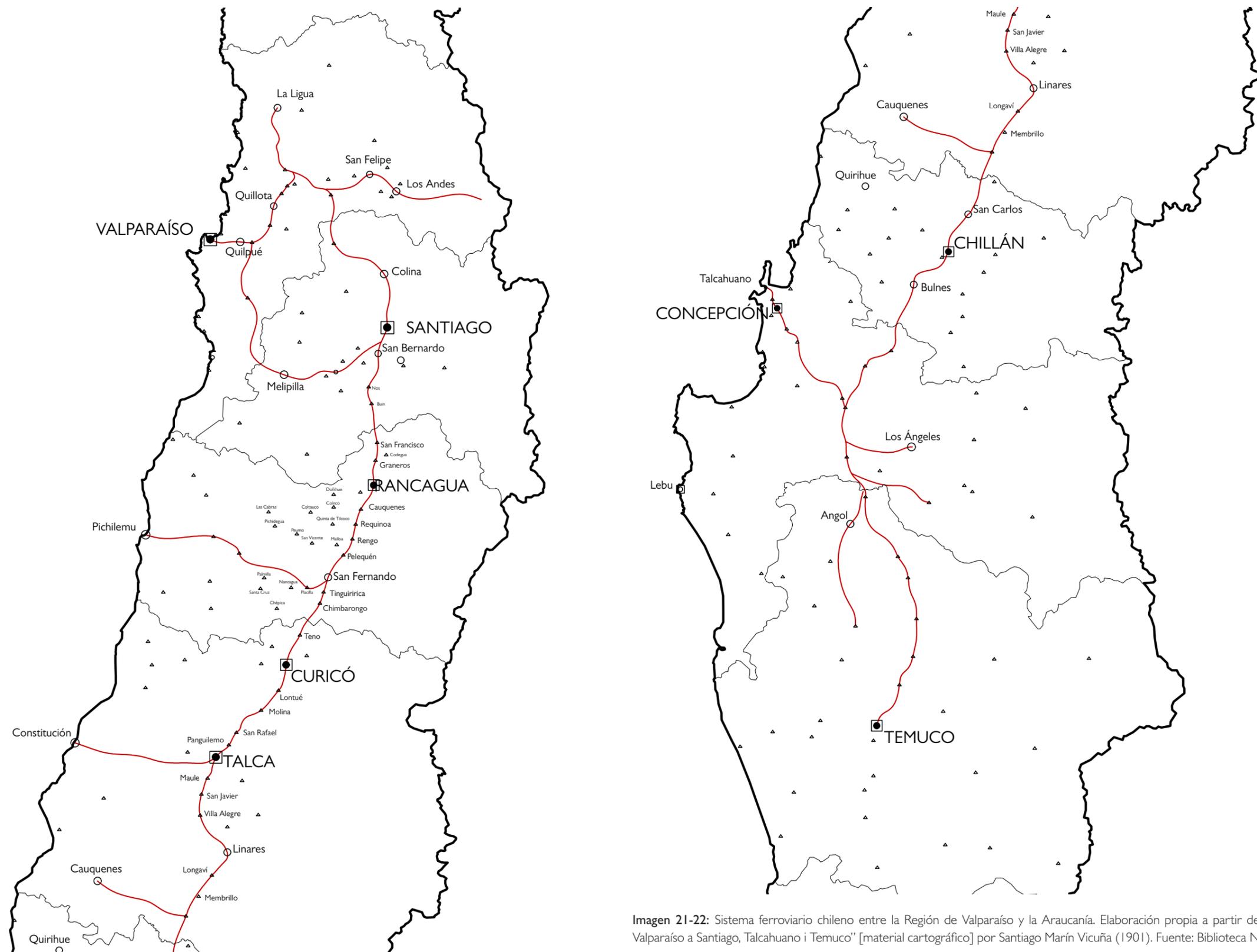


Imagen 21-22: Sistema ferroviario chileno entre la Región de Valparaíso y la Araucanía. Elaboración propia a partir de mapa de "Ferrocarril de Valparaíso a Santiago, Talcahuano i Temuco" [material cartográfico] por Santiago Marín Vicuña (1901). Fuente: Biblioteca Nacional

3.2.3 Patrimonio ferroviario actual

Dado que el ferrocarril propiamente tal nace como una necesidad de movilidad y de una evolución tecnológica casi orgánica en paralelo a las dinámicas productivas de los países europeos en los inicios del siglo XIX, su resultante edificada responde exclusivamente a los requerimientos que dicho sistema necesitaba: líneas férreas, estaciones de pasajeros, talleres y bodegas, maestranzas, puentes, entre otros. Todos estos elementos construidos por el hombre impactan de una u otra manera en el territorio en donde se emplazaron, modificando el medio y resignificando lo que entendemos por paisaje.

De acuerdo con la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO, el ferrocarril tanto como bien mueble e inmueble, está dentro de los Valores Universales Excepcionales¹⁰, debido al:

1. Manejo de la infraestructura lineal y del patrimonio viario, que trasciende su consideración como un elemento particular, si no entendiéndolo como un elemento de carácter territorial y paisajístico.
2. Los conflictos entre uso económico, la necesidad de modernización y los criterios de integridad que afectan el ferrocarril (en simples palabras, el límite aceptable de cambio – hasta qué punto se considera patrimonio y donde pasa a ser un conjunto mutado y proclive a la modernización del conjunto¹¹)

Desde ese punto de vista, el ferrocarril entendiéndose como un sistema integral entre el objeto, el soporte, el territorio y la función, comienza a complejizarse conceptualmente, ser entre patrimonio real y una trasmutación de éste, se hace difuso. Si ese fuera el caso, el patrimonio ferroviario debe estudiarse desde otra óptica que deba comprender su condición de objeto en ruina y/o en uso, y comprender el rol de dicho sistema en contextos geográficos, económicos y culturales diversos.

a) El ferrocarril como coprotagonista del patrimonio industrial.

Es obvio pensar que el ferrocarril fue durante la época de la Revolución Industrial uno de los grandes hitos de la bonanza tecnológica que se avecinaba. Podía movilizar una cantidad de toneladas de materiales mucho mayor que la tracción animal o humana. Significó una revolución en los modos de producción de muchos sitios, ya sean mineros, manufactureros, agrícolas y ganaderos. Contar con un medio tecnológico de tal envergadura significó que la mayor parte de estos sitios productivos debían contar con un espacio para su funcionamiento y, sobre todo, con un trazado estratégico que conectase los puntos clave que integraban el sistema. De esta manera, el ferrocarril se vuelve parte del funcionamiento de cualquier economía a mitades del siglo XIX, debido a la maximización de la cantidad de toneladas transportadas y su uso en la movilización masiva

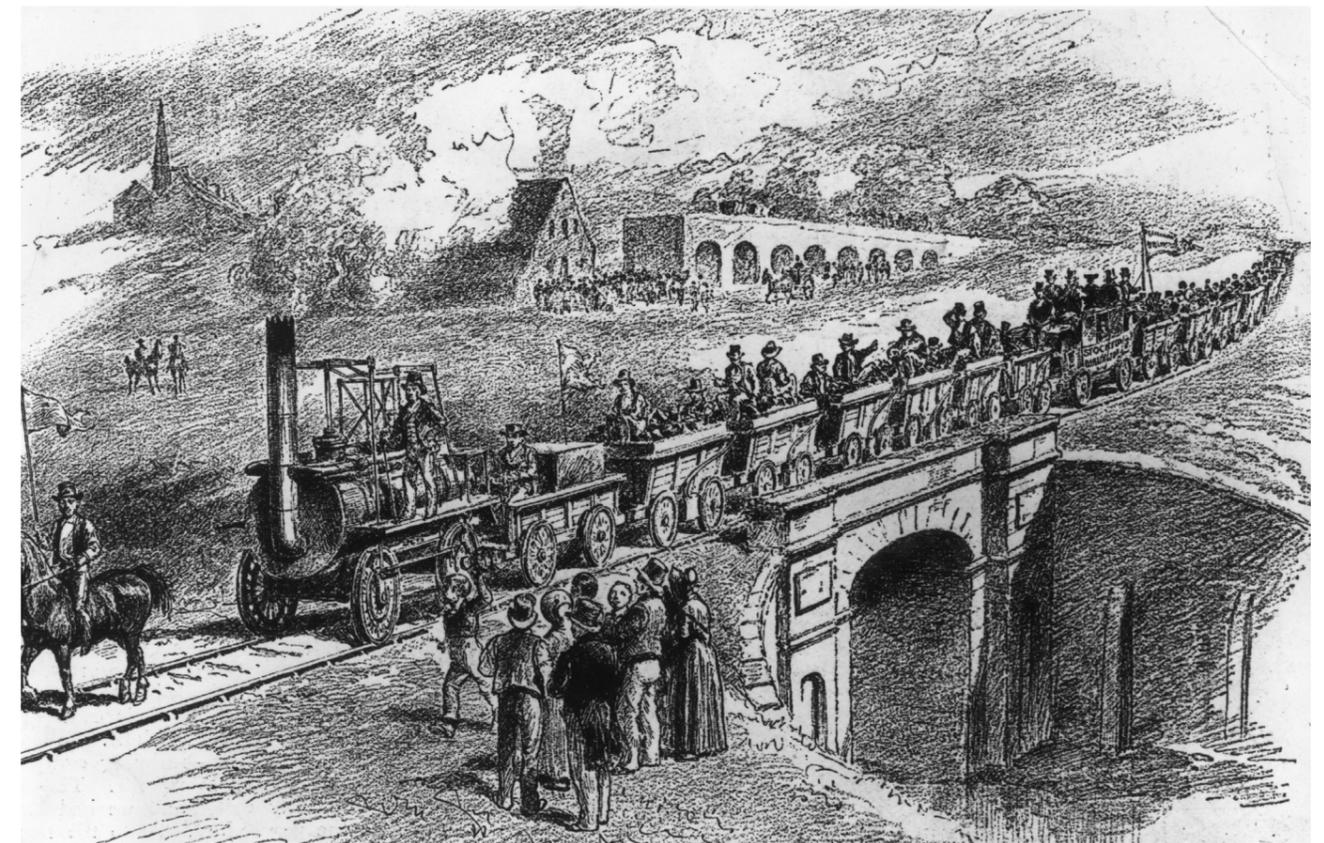


Imagen 23: Ilustración de J.R. Brown de la "Apertura del ferrocarril de Stockton & Darlington, Inglaterra en 1825. Fue el primer ferrocarril abierto al público usando locomotoras a vapor en plena Revolución Industrial. De Wikimedia Commons.

¹⁰ Valor Universal excepcional significa una importancia cultural y/o natural tan extraordinaria que trasciende las fronteras nacionales y cobra importancia para las generaciones presentes y venideras de toda la humanidad. Definición desde página web de Consejo de Monumentos Nacionales.

¹¹ Lalana Soto, José. "Los ferrocarriles y el patrimonio mundial" VI Congreso de Historia Ferroviaria. Universidad de Valladolid, 2012.

de pasajeros. Por ende, para Mumford, el ferrocarril “fue una de las realizaciones técnicas y administrativas soberbias del siglo XIX, y dentro de las limitaciones del periodo, el ferrocarril fue al mismo tiempo la forma de técnica más característica y eficiente¹²”

Por lo tanto, podemos decir que el ferrocarril por asociación es patrimonio industrial. Ya sea en Europa, Norteamérica o América del Sur, el ferrocarril jugó un papel vital en el desarrollo de las naciones, sobre todo para mejorar las condiciones productivas que por décadas estaban estancadas.

Según la Carta de Nizhny Tagil¹³ sobre patrimonio industrial, define este tipo de patrimonio como:

“los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación”

Cabe destacar que el ferrocarril, al formar parte de las componentes mismas del patrimonio industrial, existe exclusivamente dependiendo de “las fuentes naturales de materias primas, energía y redes de transporte para producir y distribuir productos a mercados más amplios¹⁴”, por lo que territorio, ferrocarril, materia prima e industria forman una totalidad que se vuelve indivisible si que quiere comprender el fenómeno.

b) El ferrocarril como testigo del desarrollo cultural

Con lo anterior, es pertinente enunciar que la presencia del ferrocarril en el contexto del patrimonio ferroviario convierte al sistema en actor – directo o indirecto - de las dinámicas socioculturales de una nación. Dichas dinámicas se construyeron gracias a una serie de variables económicas, políticas y sociales que ayudaron a proyectar en el ferrocarril un tipo de expresión cultural asociada a la industrialización, el trabajo y el mundo obrero. De acuerdo con la declaración de París de ICOMOS (2011), el patrimonio industrial se convierte en una fuente de aprendizaje que requiere ser difundida en sus múltiples dimensiones... Ilustra los aspectos importantes de la historia local, nacional e internacional y las interacciones a través de épocas y culturas¹⁵. Esto demuestra que el patrimonio industrial como cualquier otro tipo de patrimonio, debe ser exhibido y protegido por ser parte inherente de la evolución histórica de una nación. Si ese fuera el caso, el ferrocarril se convierte en un hito importante para el asentamiento de hitos productivos y, en consecuencia, para el desarrollo urbano y la expresión cultural que gravita en torno a estas áreas de transporte.

¹² Mumford, Lewis “Técnica y civilización”. Alianza Editorial Madrid, 1979. Referencia de “Ferrocarriles y el patrimonio industrial”, de José Lalana Soto.

¹³ Documento de ICOMOS. Cuaderno del Consejo de Monumentos Nacionales. DIBAM. 2015, pág. 169-170.

¹⁴ Documento de ICOMOS. Cuaderno del Consejo de Monumentos Nacionales. DIBAM. 2015, pág. 170

¹⁵ IDEM, pág. 174.



Imagen 24 Museo Ferroviario Pablo Neruda de Temuco, rehabilitación por Chauriye-Stäger Arquitectos. De Plataforma Arquitectura

Imagen 25: Línea ferrea de Valparaíso en la actualidad, mostrando al fondo el contexto urbano de la ciudad. De CNN Chile.

c) El ferrocarril como elemento de un paisaje determinado

Teniendo en consideración que el ferrocarril es parte de un sistema completo de transporte, también por ser testigo material de la evolución histórica de países y sociedades, su expresión física en el territorio es de importancia no menor, incluso mucho más significativo que los dos fenómenos anteriores.

De hecho, existen dos conceptos desde la UNESCO que unen un tipo de patrimonio con un paisaje en particular. La primera – y que fue mencionada al inicio de este capítulo, fue el de “paisaje cultural”, y el otro, cuya definición se adapta mejor a la condición territorial del ferrocarril, es el de “itinerario cultural”.

Este concepto, a grandes rasgos, plantea que el patrimonio puede presentarse a través de un trazado o un sendero que conjugue una serie de valores culturales propios de una localidad que, a diferencia de la clásica concepción de patrimonio material, éste se manifiesta como un elemento puntual. Específicamente hablando, refiere a

“un fenómeno específico de movilidad e intercambios humanos, desarrollados a través de unas vías de comunicación que facilitaron su flujo y que fueron utilizadas o deliberadamente puestas al servicio de un fin concreto y determinado... Puede basarse en un camino que fue trazado expresamente para servir a dicha finalidad específica o en una ruta que se sirvió, en todo o en parte, de caminos preexistentes utilizados para diversos fines. Pero, más allá de su carácter de vía de comunicación o transporte, su existencia y significado como itinerario cultural propiamente dicho se explica únicamente por su utilización histórica para un fin específico y determinado, y por haber generado elementos patrimoniales asociados a dicho fin que, surgidos del devenir de su propia y singular dinámica, reflejen inequívocamente la existencia de influencias recíprocas entre distintos grupos culturales durante un extenso período de la historia¹⁶.”

Además, si integramos la definición de la UNESCO del “paisaje cultural”, es clara la relación entre ferrocarril y el medio ambiente circundante, que es modificado hacia un paisaje en particular, asimilado por los grupos humanos y así, resultar en un constructo cultural que se desarrolla a lo largo de su trazado. Tal paisaje cultural asociado al ferrocarril se entiende gracias a la expresión paisajística que otorga el trazado de las líneas férreas (con sus áreas de operación y amortiguación respectivas), integrando también las grandes infraestructuras como puentes, túneles, estaciones, maestranzas, incluso con los elementos técnicos: catenarias de alimentación eléctrica, postes de señalización, andenes, bodegas, cabinas de movilización, entre otros elementos.

Por lo tanto, la relación entre paisaje-ferrocarril es simbiótica; la valoración del ferrocarril como infraestructura global se potencia gracias a la calidad estética y visual del paisaje que lo cobija, y el ferrocarril a su vez, adopta el paisaje como soporte de su desarrollo y contar con él como telón de fondo, entregándole al paisaje una perspectiva estética enriquecida y subjetiva gracias al observador.



Imagen 26: Paisaje local con el Puente Las Cucharas, Quilpué, en 1955. Esta infraestructura fue creada entre 1908 y 1913, posterior al terremoto de 1906. De EntierrenoChile.

¹⁶ “Carta de Itinerarios Culturales”. Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC), ICOMOS. 2008.

3.2.4 Situación desde Consejo de Monumentos Nacionales

Considerando lo que entendemos por patrimonio ferroviario desde los organismos encargados, para identificarlo, clasificarlo y salvaguardarlo, se vuelve necesario poder conocer la realidad de este patrimonio dentro del territorio chileno.

Primero, es fundamental saber cuáles son los organismos públicos que se encargan de este tipo de identificación de inmuebles, qué aspectos se estudian y los criterios que dichos organismos consideran para nombrar cualquier inmueble industrial como patrimonio.

Segundo, comprender cómo estos organismos han modificado sus métodos para integrar el patrimonio industrial como parte fundamental del relato histórico del país.

Y tercero, evaluar cuál es la situación actual de todo el sistema ferroviario chileno, desde sus bienes muebles (material rodante), a los bienes inmuebles (estaciones, maestranzas, bodegas, cabinas, andenes, etc), y comprender así, los atributos de cada caso para considerarlos como patrimonio industrial.

a) Consejo de Monumentos Nacionales, organismo a cargo.

Todo inmueble construido en territorio chileno, y que represente cualquier tipo de manifestación histórica y ser testigos de procesos sociales, económicos, rurales y religiosos, son estudiados por el Consejo de Monumentos Nacionales (C.M.H.)

Algunos de los objetivos principales del organismo¹⁷ son principalmente: la protección de los Monumentos arqueológicos y los Monumentos paleontológicos, la autorización para intervenir en Monumentos Históricos, la elaboración de proyectos o normas de intervención en dichos Monumentos Nacionales, la ejecución de trabajos de restauración, reparación, conservación o señalización de los Monumentos Nacionales, publicar y exponer información para difundir el patrimonio y velar por la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la UNESCO. (ley de 1980)

¹⁷ Funciones principales del Consejo de Monumentos Nacionales. Extraído desde <https://www.monumentos.gob.cl>

b) Rol y postura del organismo sobre el patrimonio industrial.

Para comprender como el Consejo de Monumentos Nacionales ha abordado la realidad del patrimonio industrial en el país, se debe conocer cómo han integrado conceptualmente las definiciones de este tipo de patrimonio desde los organismos mundiales (UNESCO, las cartas de patrimonio, ICOMOS, entre otros), y como dicho Consejo tiene las facultades para generar estudios y respaldo teórico para cada caso de estudio.

El patrimonio industrial como tal, el Consejo de Monumentos Nacionales lo estudia desde la 17ª convención de París gracias a los principios de ICOMOS y TICCIH, cuya definición fue descrita anteriormente en el subcapítulo 3.2.3 “Patrimonio ferroviario actual”, por lo que tales preceptos también son aplicados en Chile para comprender de que se trata este tipo de patrimonio y como abordarlo. Desde ese punto de vista, el Consejo también comprende que este tipo de patrimonio es enormemente vulnerable debido a la poca comprensión y estudio de las dinámicas económicas derivadas de la industrialización y su relevancia en la historia nacional. Tal fenómeno es directamente relacionado con la percepción negativa que la sociedad le ha otorgado a todo lo relacionado con el mundo industrial: su rol en la degradación del medio ambiente, el complejo escenario entre obreros y empresarios, y la calidad de vida de estos trabajadores que habitaban cerca de enclaves industriales. Pero tales escenarios, independientes de que sean negativos, no constituyen la globalidad del mundo industrial; gracias a éste, es que países lograron consolidarse económicamente, otorgaron empleo y generaron soberanía en lugares aislados.

Además, comprender el lado “amable” del patrimonio industrial es enriquecedor para el entendimiento del desarrollo social chileno. Si las preexistencias religiosas que fueron testigos de una cultura religiosa construyeron parte de la idiosincrasia, o las haciendas patronales que fueron un “instrumento de instalación de un orden sobre el territorio chileno¹⁸” (Benavides – FAU, 1980), convierte así este tipo de patrimonio en parte fundamental de la construcción de la identidad chilena, asociada principalmente a la cosmovisión productiva y el rol del trabajador en la sociedad.

Para el Consejo, este patrimonio industrial debe englobar una serie de atributos que apoyen - o refuten - dicha relevancia del patrimonio industrial dentro del país, por lo que la documentación, el estudio de las estructuras, sitios, áreas o paisajes industriales, la conservación y protección de estos elementos, y la comunicación de dichos valores patrimoniales hacia actores sociales, empresariales y gubernamentales, se vuelve importante tanto para el patrimonio nacional como para los nuevos grupos humanos que buscan revitalizar tales preexistencias¹⁹.



Imagen 27: Plaza e Iglesia de Angol en 1915, edificación parte de los innumerables sitios religiosos del sur de Chile. De EnterrenoChile.

Imagen 28: Hacienda patronal en zona central, 1890. De Biblioteca Nacional Digital

Imagen 29: Maestranza de ferrocarriles de Mejillones, en 1920. De EnterrenoChile.

Imagen 30: Personas esperando el paso del ferrocarril en la Estacion de San Rosendo, en 1940. Este lugar de la estación era un espacio de encuentro social entre pasajeros y habitantes de la ciudad. De Memoria Chilena

¹⁸ Benavides Courtois, Juan. “Casas patronales: conjuntos arquitectónicos rurales v.1” Departamento de Historia de Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile (1981)

¹⁹ Documento de ICOMOS. Cuaderno del Consejo de Monumentos Nacionales. DIBAM. 2015, pág. 172.

Es por ello, que para ICOMOS, es vital comprender la relevancia de los sitios que constituyen el patrimonio industrial ya que

“se requiere un conocimiento exhaustivo de la historia industrial y socioeconómica de un área o de un país, o de sus vínculos con otras partes del mundo. Un contexto industrial único, estudios tipológicos o regionales, con un componente comparativo dirigido a sectores industriales o tecnologías claves, son muy útiles para reconocer los valores del patrimonio intrínsecos a estructuras, sitios, áreas o paisajes individuales²⁰.”

Por lo tanto, parte central del estudio de patrimonios de carácter industrial por parte del Consejo de Monumentos Nacionales, se centra en el cuerpo teórico de ICOMOS y TICCIH, por lo que los todos los conceptos son aplicables al territorio chileno, y principalmente a los inmuebles que han sido considerados tanto por este organismo como por la sociedad, parte de un patrimonio que debe ser salvaguardado.

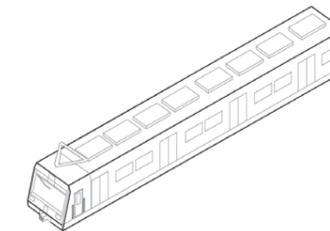
c) Situación del patrimonio ferroviario chileno en la actualidad

Entendiendo la postura del Consejo de Monumentos Nacionales sobre el patrimonio industrial, la existencia del ferrocarril dentro del territorio chileno se enmarca en muchos aspectos a los descritos tanto por la UNESCO sobre los itinerarios culturales, como por los conceptos de ICOMOS que hablan del protagonismo que adquiere el patrimonio industrial para el relato histórico de un país. Si en los capítulos anteriores se habló del rol del ferrocarril en la construcción del territorio chileno, su importancia para el surgimiento de pequeños asentamientos del valle central, y su trazado estratégico para conectar situaciones geográficas de relevancia, es pertinente enunciar que el ferrocarril chileno en toda su extensión presenta los atributos suficientes para ser considerados al menos como parte de un patrimonio industrial documentado y estudiado por el Consejo.

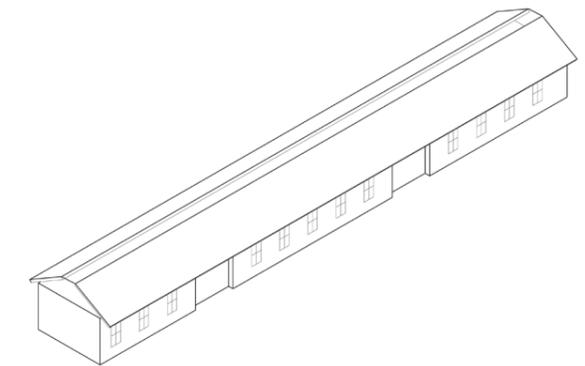
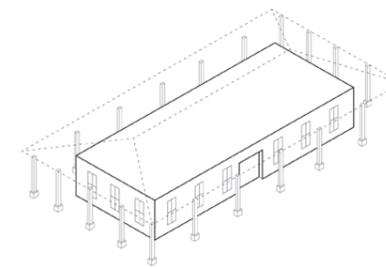
Hasta la fecha, el patrimonio ferroviario chileno consta de 2 tipos de elementos que se consideran como patrimonio, ya sea como Monumentos Históricos o Inmuebles de Conservación Histórica:

1. Los bienes muebles, principalmente el material rodante del sistema: ferrocarriles, vagones de pasajeros, locomotoras a vapor, coches de carga, entre otros.
2. Los bienes inmuebles, que conforman todas las edificaciones asociadas al funcionamiento del sistema: galpones, maestranzas, tornamesas, estaciones de pasajeros, viaductos, puentes, incluso agregando las viviendas de empleados.

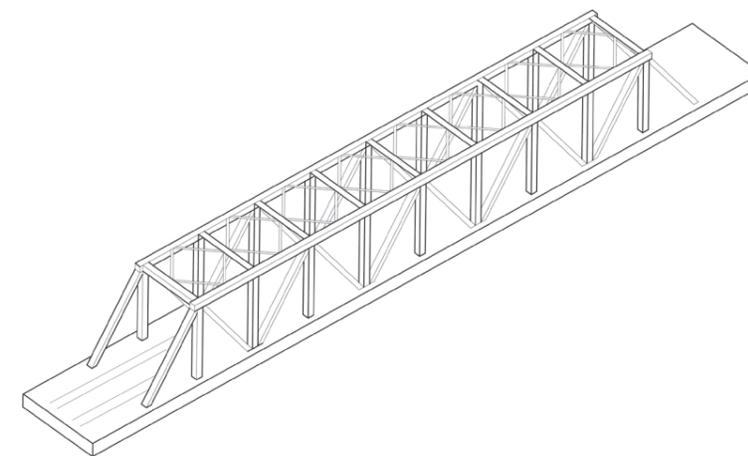
Material rodante: locomotoras, vagones, trenes de carga.



Bienes inmuebles: estaciones de pasajeros, bodegas, maestranzas.



Infraestructuras: puentes, viaductos, túneles, catenarias eléctricas, señalizaciones



20 IDEM

Imagen 31-34: Parte de las tipologías industriales que se han declarado como patrimonio dentro de Chile. Elaboración propia.

De esta manera, el patrimonio ferroviario, cuantitativamente, consta de aproximadamente 45 bienes inmuebles como Monumentos Históricos, entre estaciones, maestranzas y casas de empleados, 145 bienes muebles, donde la mayoría son piezas de material rodante (locomotoras y vagones), además de 22 infraestructuras de tránsito, entre viaductos, puentes y túneles. Todos estos inmuebles y muebles patrimoniales se concentran principalmente desde la región de Coquimbo hasta la Araucanía²¹.

Sin embargo, desde lo cualitativo, existe una profunda desinformación del estado de la mayor parte del patrimonio edificado ferroviario, sobre todo los ubicados fuera de las principales urbes, Esta condición se genera precisamente por la conformación administrativa de la planificación territorial de Chile, el cual cada comuna aplica de acuerdo con sus propios diagnósticos y preceptos, los planes reguladores comunales. (PRC). Dicha aplicación normativa aborda de distintas maneras, las zonificaciones correspondientes para definir áreas de desarrollo residencial, agrícola, industrial y áreas verdes. Sucede por ejemplo y debido a la multiplicidad de usos de suelo coexistentes, dichos inmuebles ferroviarios han quedado superpuestos por otros tipos de tejido urbano, principalmente de carácter residencial, lo que provoca que estos inmuebles queden en abandono al no poder recambiar los destinos dados desde cualquier Ordenanza. Sumado a ello, y producto de la misma huella dejada por la línea férrea, dicha superficie demarca notoriamente una cicatriz en el tejido urbano circundante, lo que causa un paulatino deterioro del sector, problemas de seguridad, abandono de espacios residuales y la desvalorización del objeto patrimonial.



Imagen 35: Estación de Ferrocarriles de La Calera, región de Valparaíso, actualmente en abandono. De Wikimedia Commons

Imagen 36: Maestranza de San Rosendo, abandonada, en la región del Bío-bío. De Pauta.cl



21 A partir de catastro desde página web <https://www.monumentos.gob.cl>. Consejo de Monumentos Nacionales.



Imagen 37: Interior de la Maestranza de San Bernardo, en el sur de Santiago, que sigue estando en abandono. De ArchDaily México.

Imagen 38: Estación de trenes abandonada de Loncoche, región de la Araucanía. De Ignacio Parra - Flickr

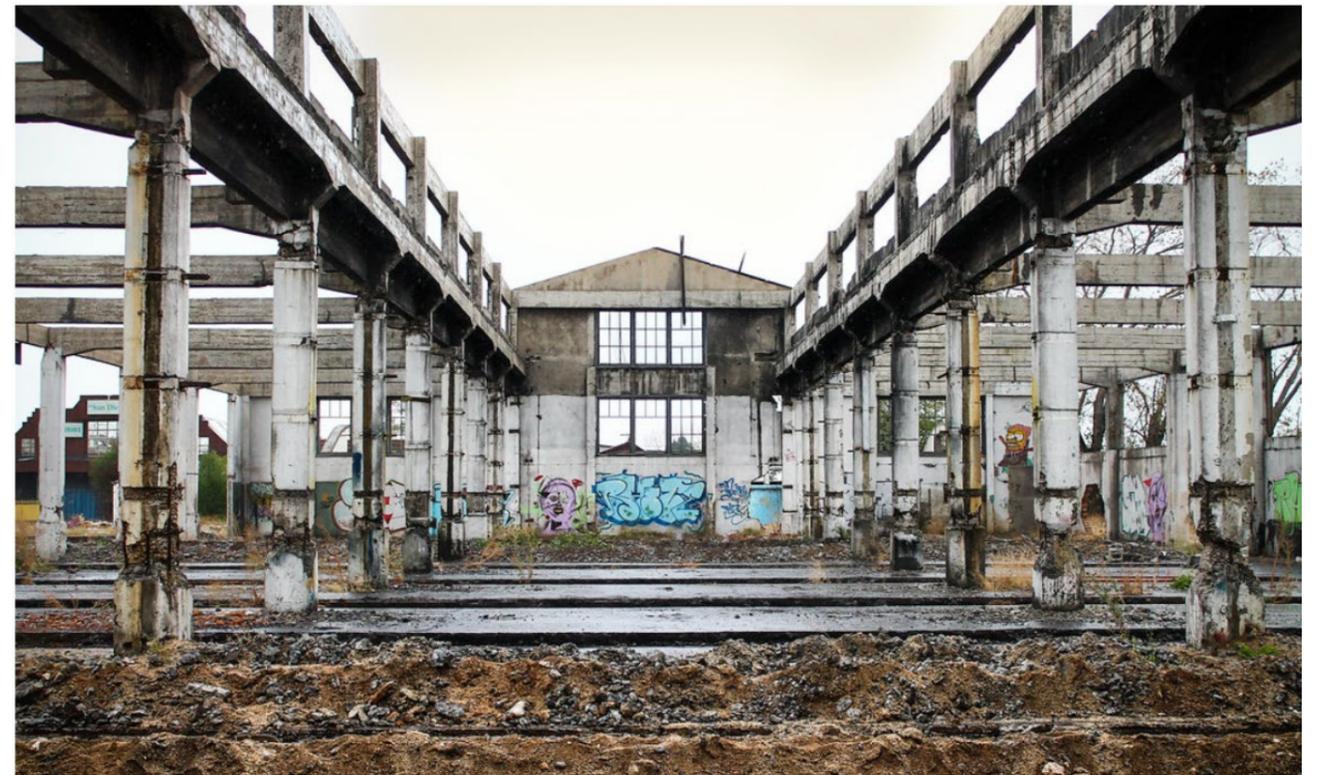


Imagen 39: Restos de la Maestranza de Chillán, región de Ñuble. De Alfredo Navarro, Flickr.

Imagen 40: Estación de Diquin, región del Bío-Bío. De AlbumRevista.cl



3.3 Tramo de estudio: Estaciones Chimbarongo – Parral, declarados Monumentos Históricos en 2017

Para el desarrollo del proyecto de titulación, sumado con los anteriores capítulos que trataron sobre el ferrocarril, se hace necesario profundizar en un caso de estudio en específico que permita decantar los anteriores conceptos a un caso en particular de rescate patrimonial de una preexistencia ferroviaria.

En un principio, se habló de la importancia del sistema ferroviario en la generación de diversos poblados del valle central, su rol en la dinámica productiva en torno del ferrocarril ya sea como transporte de recursos naturales, productos manufacturados o de pasajeros, y lo más significativo, la expresión del ferrocarril y su infraestructura dentro de los diversos paisajes naturales coexistentes en Chile.

Luego, que tal expresión del ferrocarril en el territorio modifica el paisaje, entregándole un nuevo valor. De esta manera, el ferrocarril impacta en la realidad en diversas capas, por lo que su entendimiento cruza muchas dimensiones. Una de estas dimensiones, y la que más interesa debido a la temporalidad del sistema y para el interés del desarrollo del proyecto arquitectónico, es su concepción como patrimonio (tomando los conceptos teóricos de la UNESCO y de las cartas internacionales). Teniendo en cuenta esta nueva forma de comprender el ferrocarril desde el punto de vista temporal – y tecnológico – el sistema adquiere un nuevo valor agregado. Es por ello que existe el Consejo de Monumentos Nacionales que se ha encargado de estudiar y documentar tales preexistencias para salvaguardarlas.

Es así como este organismo se encargó en el año 2017 de estudiar los casos, recopilar información y posteriormente, declarar Monumentos Históricos cinco estaciones de ferrocarril correspondiente al tramo Chimbarongo, Teno, San Rafael, Villa Alegre y Perquillauquén, estaciones ubicadas en la Región de O'Higgins y del Maule, todas ellas compartiendo los mismos atributos.

Dichas estaciones son parte del gran conjunto de estaciones de la Red Sur de ferrocarriles que desarrolló F.C.S desde el año 1855, por lo que su existencia actualmente es casi milagrosa y por lo que se hizo urgente un estudio acabado de los aspectos más relevantes de cada una de ellas. Dentro de estos estudios, el Consejo de Monumentos Nacionales declaró que tales estaciones

“testimonian el esfuerzo del Estado por incorporar efectivamente estas regiones al territorio nacional, mediante un sistema de transporte que permitió una mejor comunicación entre las personas y el traslado de bienes agrícolas y ganaderos²²”. Ángel Cabeza, director de DIBAM y Vicepresidente del Consejo de Monumentos Nacionales en 2016.

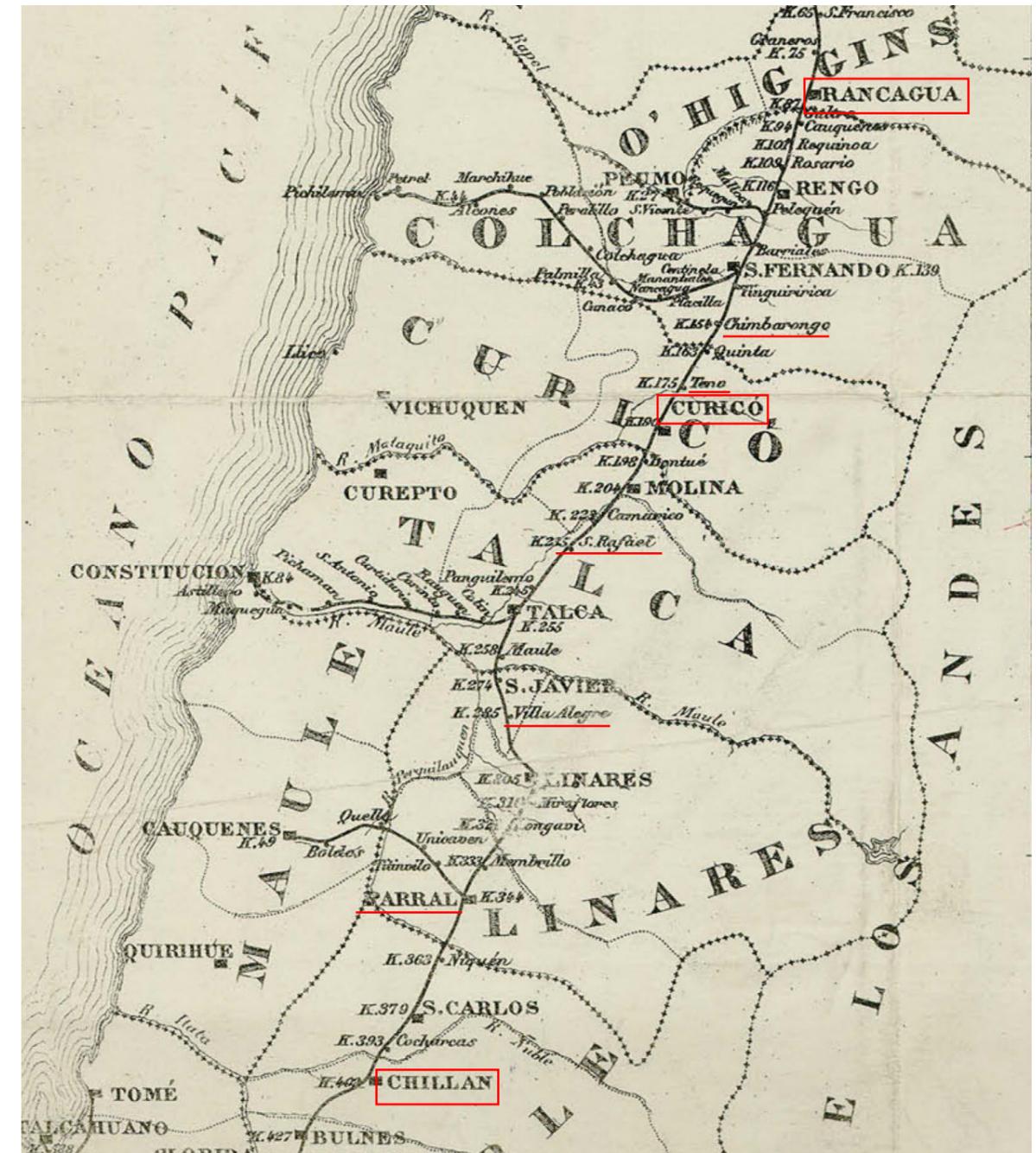


Imagen 41: Mapa de "Ferrocarril de Valparaíso a Santiago, Talcahuano i Temuco" [material cartográfico] por Santiago Marín Vicuña (1901). Fuente: Biblioteca Nacional

22 Aprueban declarar como monumentos las estaciones de trenes de O'Higgins y Maule. Nota de prensa desde <https://www.monumentos.gob.cl>. Consejo de Monumentos Nacionales. Septiembre de 2016.



Imagen 42: Estación de pasajeros de la ex Estación de Chimbarongo, en total abandono y deterioro. De Consejo de Monumentos Nacionales.

Imagen 43: Cabina de movilización de la Ex Estación de Chimbarongo. De Consejo de Monumentos Nacionales.



Imagen 44: Estación de pasajeros de la ex Estación de Teno, en total abandono y deterioro. De Consejo de Monumentos Nacionales.

Imagen 45: Cabina de movilización de la Ex Estación de Teno. De Consejo de Monumentos Nacionales.





Imagen 46: Estación de pasajeros de la ex Estación de San Rafael. De Consejo de Monumentos Nacionales.

Imagen 47: Conjunto entre estación de pasajeros y cabina de movilización de la Ex Estación de San Rafael. De Consejo de Monumentos Nacionales.



Imagen 48: Bodega de la ex Estación de Villa Alegre. De Consejo de Monumentos Nacionales.

Imagen 49: Vista de Bodega de la ex Estación de Villa Alegre más los durmientes operativos y abandonados. De Consejo de Monumentos Nacionales.



El organismo toma la iniciativa de acoger la solicitud para declarar estas cinco estaciones de ferrocarril, ya que representan un esfuerzo de parte del Estado Chileno de reconocer la importancia territorial que entregó el ferrocarril en la construcción del país, su contribución en el surgimiento y consolidación de las pequeñas ciudades rurales y reconociendo que este tramo jugó un rol fundamental en el desarrollo económico local tanto de la región de O'Higgins como del Maule.

Sin embargo, se desprende de esta declaración un claro ejemplo de las vulnerables políticas públicas en torno a este tipo de patrimonio industrial inserto en regiones: su tardía declaratoria. Recién en 2016 comenzaron los estudios después de la solicitud de un solo particular, Ramón Muñoz Nilo, para comenzar los estudios del estado de conservación de estos inmuebles. Cabe destacar que esta declaratoria fue apoyada gracias al convenio entre el Consejo de Monumentos Nacionales y E.F.E., que estipulan el esfuerzo por crear un "lineamiento de mantención de bienes ferroviarios declarados", cuyo objetivo es contribuir a la conservación de estos bienes mediante la intervención patrimonial y en el caso de que fueran bienes operativos, que sigan cumpliendo su función para el cual fueron creados²³. Aun así, antes y después de esta acción por parte del Consejo, el estado de estas estaciones de ferrocarril sigue siendo de abandono, sobre todo aquellas insertas dentro de ciudades, por lo que el deterioro estructural, constructivo y del espacio cercano a estos inmuebles son totalmente evidentes.



Imagen 50: Conjunto de la ex Estación de Perquilauquén. De Consejo de Monumentos Nacionales.

Imagen 51: Contexto campestre de la ex Estación de Perquilauquén. De Consejo de Monumentos Nacionales.

²³ Extracto desde "Acta Sesión Extraordinaria del Consejo de Monumentos Nacionales". Consejo Monumentos Nacionales. Ministerio de Educación. Sept. 2016, pág. 9.

3.3.1 Atributos territoriales, económicos y urbanos del tramo

Este tramo de ferrocarril formó parte del tercer y cuarto tramo desarrollado por F.C.S. en la segunda mitad del siglo XIX (San Fernando – Curicó y Curicó - Chillán). Esta zona en aquella época era principalmente destinada a cultivos agrícolas y ganaderos, donde existían extensos predios que eran propiedad de grandes hacendados y congregaciones religiosas, heredados de los primeros habitantes españoles y criollos desde la Colonia. Con la creciente necesidad del Estado Chileno de anexar mayor superficie para la integración del territorio al sistema productivo nacional, el ferrocarril sirvió como un hito colonizador en zonas de difícil acceso, con escasa población y con grandes extensiones de tierra cultivable.

Esta zona presentaba todas las condiciones climáticas, geográficas e hídricas para comenzar a explotar el suelo de manera extensiva, ya sea mediante cultivos de cereales, frutas, como también dedicarlo al cultivo vitivinícola (muy importante hasta el día de hoy en esta zona), por lo que el surgimiento del ferrocarril además de responder a estas condiciones previas del territorio, ayudó a colonizar paulatinamente estas zonas anteriormente deshabitadas y convertirlas en zonas importantes dentro de la incipiente estructura productiva nacional.

A pesar de estas cualidades positivas relacionadas con el paisaje y sus atributos productivos, la cantidad y calidad del desarrollo de ciudades al sur de Santiago era muy dispar con relación a otros contextos geográficos chilenos. Teniendo en cuenta solamente las 5 ciudades en donde se emplazaron estas estaciones, todas éstas nacieron como comunas pocos años después de la inserción del ferrocarril en sus territorios: Chimbarongo en 1871, Teno en 1891 al igual que Villa Alegre, y San Rafael recién siendo comuna en 1995.



Imagen 52: Ciudad de Chimbarongo, en amarillo, área del Monumento Histórico de la Ex Estación. Elaboración propia y G. Earth

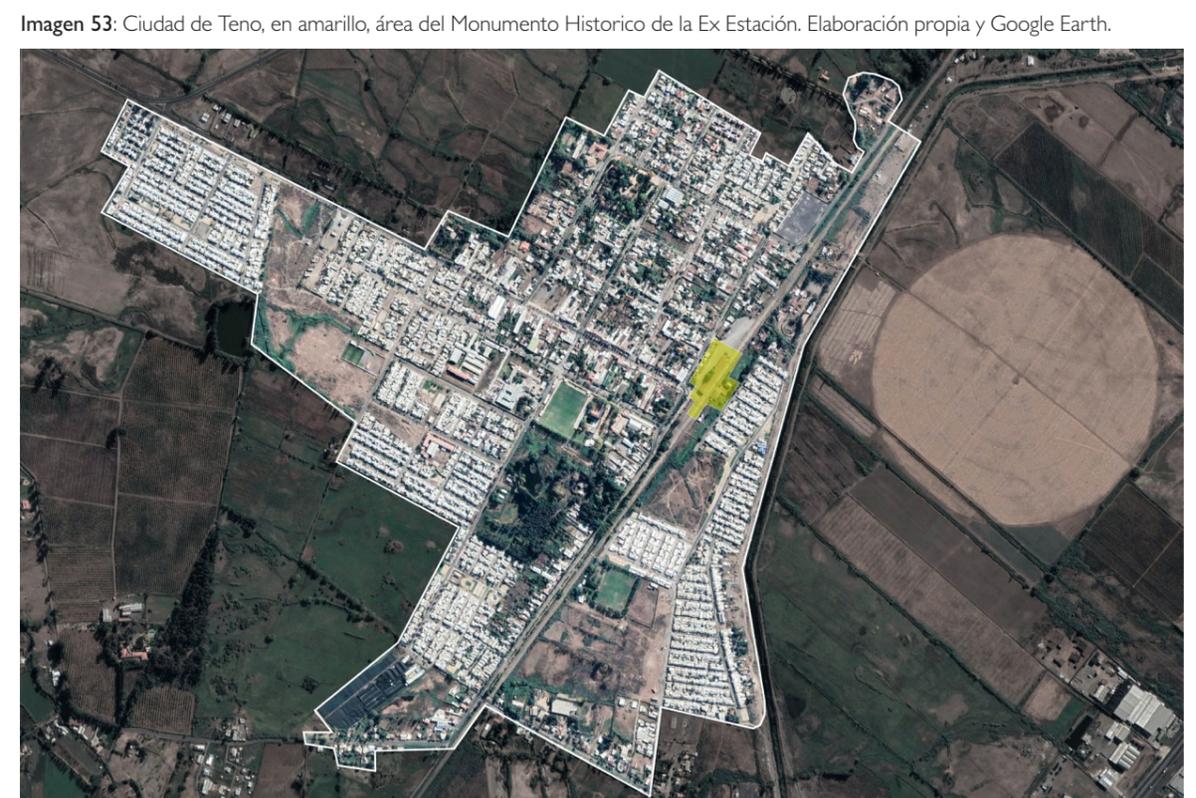


Imagen 53: Ciudad de Teno, en amarillo, área del Monumento Histórico de la Ex Estación. Elaboración propia y Google Earth.

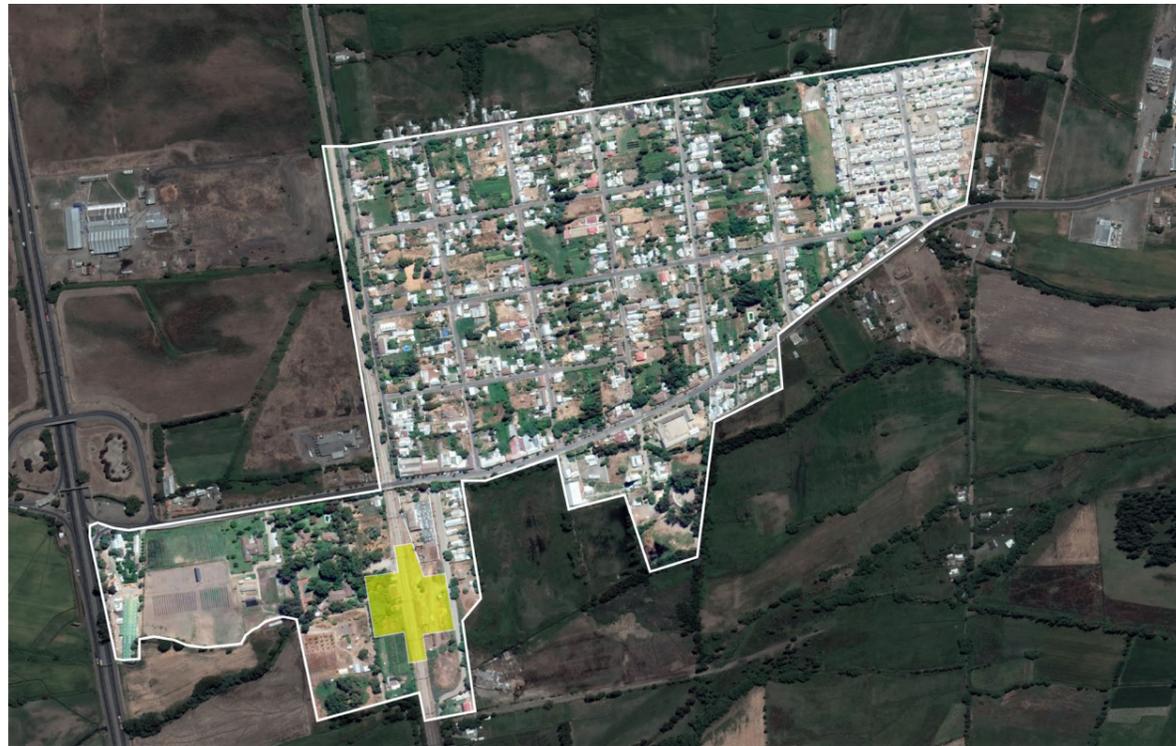


Imagen 54: Ciudad de Villa Alegre, en amarillo, área del Monumento Historico de la Ex Estación. Elaboración propia y Google Earth.

Imagen 55: Ciudad de San Rafael, en amarillo, área del Monumento Historico de la Ex Estación. Elaboración propia y Google Earth.

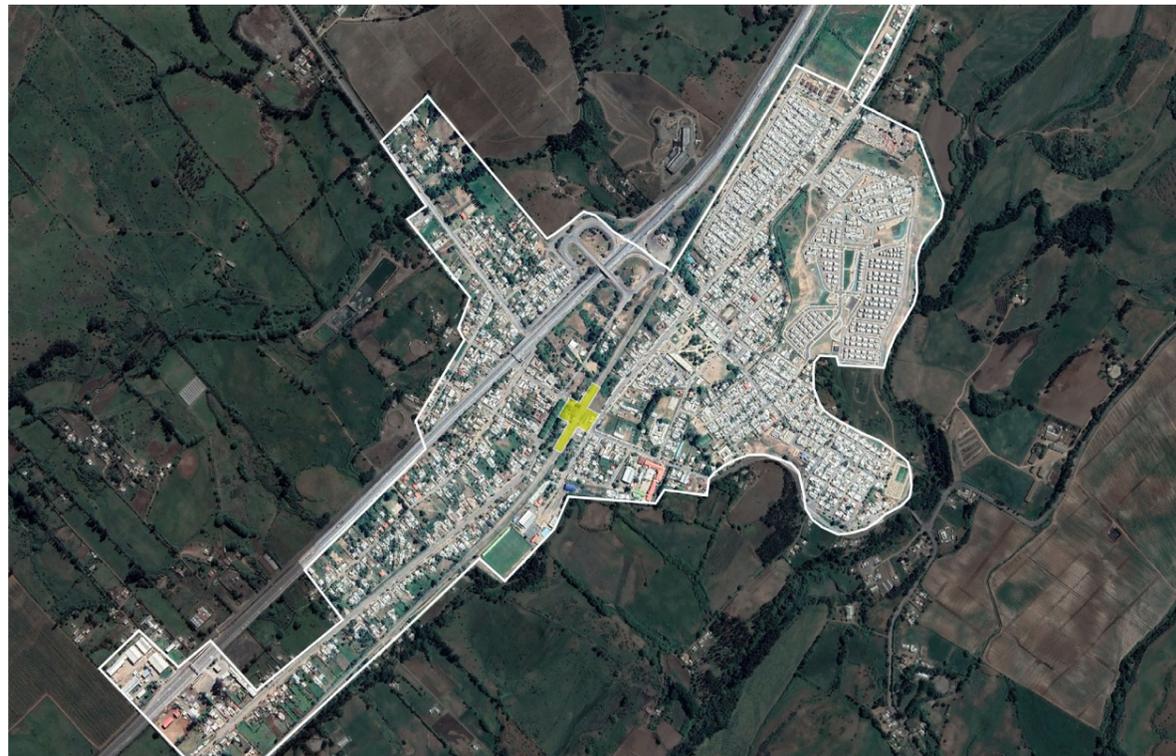


Imagen 56: Ciudad de Parral. La única donde la Estación esta afuera de su contexto urbano. Elaboración propia y Google Earth.

Imagen 57: área del Monumento Historico de la Ex Estación, zona sur de Parral. Elaboración propia y Google Earth.





Imagen 58: Plano detallado tramo de ferrocarril entre Rancagua y Chillán, con respectivos ramales y flujos hídricos, remarcando la ubicación de las cinco estaciones declaradas Monumento Histórico dentro del sistema. Del mapa "Ferrocarril de Valparaíso a Santiago, Talcahuano i Temuco" [material cartográfico] por Santiago Marín Vicuña (1901). Fuente: Biblioteca Nacional



Imagen 59: Vendimia en fundo San Marcos, Parral en 1953. De EnterrenoChile.

Imagen 60: Fertilización de pradera en fundo La Punta, en San Francisco de Mostazal, en 1963. De EnterrenoChile.

Imagen 61: Vista de Constitución, de Isla Orrego y del río Maule, año 1950. De Biblioteca Nacional Digital.

Imagen 62: Feria agrícola en Chillán en 1906. De EnterrenoChile.

Imagen 63: Trilla en San Francisco de Mostazal, años 60. De EnterrenoChile.

Imagen 64: Vista del Valle del Río Teno, región del Maule, en la década de 1960. De EnterrenoChile.

3.3.2 Valores considerados a rescatar por el Consejo de Monumentos Nacionales

A partir de lo anterior, estas cinco estaciones ferroviarias comparten ciertas similitudes en varios aspectos. La más evidente es coexistir en el mismo espacio geográfico con sus respectivas características paisajísticas: estaciones ubicadas en zonas con alta presencia de predios agrícolas, cercanos a hitos de producción como viñas, sitios de ganadería o haciendas agrarias, insertas en un contexto natural enriquecido con grandes extensiones vegetales silvestres, con ríos cercanos y cerros identificables a kilómetros, todas ellas características inherentes al paisaje del valle central chileno.

Sin embargo, para saber que estas estaciones de ferrocarril manifiestan algo más allá que ciertos atributos paisajísticos y geográficos, desde el Consejo de Monumentos Nacionales se establecieron los valores más importantes que estas cinco estaciones comparten tanto a nivel histórico, territorial, como urbano y arquitectónico²⁴

1. Las cinco estaciones son testimonios materiales de un proyecto ferroviario estatal, destinado a conectar el país con la zona sur, la cual se incorporaba al desarrollo económico nacional a través de la exportación de trigo.
2. Se constituyeron en polos de desarrollo local que potenciaron la expansión urbana de las respectivas localidades, además de suponer la presencia directa del Estado en la zona.
3. Su estilo colonial es propio de la arquitectura de la zona centro sur de finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Esta tipología se presenta en gran parte de las estaciones del recorrido troncal y del subsistema de ramales del país.
4. Son testimonio de un sistema ferroviario sobre el que se sustentó el desarrollo económico y social, con importantes consecuencias en el paisaje.
5. En estas estaciones se conservan, con autenticidad e integridad, los principales elementos de una estación de ferrocarriles de la tipología propia de la zona centro sur, permitiendo comprender estos conjuntos y el sistema integrado con sus características originales. En las cinco se conservan la estación de pasajeros, y el andén isla. Chimbarongo, Teno y Villa Alegre tienen además bodega; las dos primeras y San Rafael conservan la cabina de movilización y en Teno y Perquillauquén se ha preservado la casa del jefe de estación.
6. La Estación de Perquillauquén corresponde a un caso particular del grupo de estaciones del recorrido troncal, constituyendo un exponente de las construidas después del terremoto de 1928,

lo que incrementa su interés histórico-arquitectónico. Se caracteriza en términos formales por la incorporación del lenguaje moderno, y en términos constructivos, por su estructura en albañilería de ladrillo y hormigón armado.

Estas cinco estaciones de ferrocarril, cuya escala y relevancia a nivel regional no se comparan con las grandes estaciones de las principales ciudades, también jugaron un papel importante en la conformación del territorio rural, donde el ferrocarril ha tenido un espacio dentro del imaginario rural al ser un instrumento de comunicación, de espacio de encuentro y ensoñación por parte del usuario que, gracias al desplazamiento, era posible contemplar y valorizar el paisaje chileno circundante.

²⁴ Extracto desde "Solicitud de cinco declaratorias como MN, en categoría de MH, de estaciones ferroviarias". Ingreso CMN N° 5944 del 28.08.2008. Documento elaborado por el Consejo de Monumentos Nacionales en Sept. 2016

3.4 Lugar: Chimbarongo

Considerando la postura del Consejo de Monumentos Nacionales de declarar 5 estaciones de este sistema en 2017, más la realidad asociada al ferrocarril como patrimonio industrial, es pertinente definir cuál de estas estaciones y sus respectivas ciudades poseen los atributos más favorables que ayuden al desarrollo de un proyecto arquitectónico, además de lograr decantar los conceptos tratados anteriormente en el presente texto.

Si enfocamos la búsqueda de una estación ferroviaria en particular con un buen potencial de intervención, es necesario integrar los enunciados que ya fueron anteriormente mencionados, la gran mayoría de ellas pertenecientes a la UNESCO y la TIICH sobre itinerarios culturales y sitios y/o objetos industriales de interés, en este caso, una estación ferroviaria inserta dentro de un contexto definido por un paisaje rural definido, una ciudad en particular y con actividades culturales derivadas de una evolución histórica, urbana y social.

Si tenemos en consideración el carácter propio de la ciudad en donde están insertas estas estaciones ferroviarias, excluyendo la preexistencia, es necesario definir cuáles son los atributos más rescatables y potenciales para intervenir y que ayuden a la revitalización de dicho inmueble. Viéndolo desde esa óptica, la ciudad que posee las características culturales, urbanas y sociales más propicias para un rescate patrimonial de una de estas cinco estaciones, es Chimbarongo, por las siguientes razones:

1. De todas las ciudades que forman parte del tramo ferroviario, Chimbarongo es la única que posee una clara identidad cultural que gira en torno al desarrollo de una artesanía basada en mimbre, actividad por excelencia de la ciudad que la convierte en un referente cultural a nivel nacional. Esta característica cultural es fundamental en la construcción de la identidad de Chimbarongo, debido principalmente porque el mimbre se ha convertido en un material que entrega empleabilidad, remuneración económica, identidad y cohesión social gracias a que es una actividad que entrega conocimiento a terceros, como también ser parte del capital folclórico propio de la ruralidad chilena.
2. Con lo anterior, Chimbarongo es nombrada junto con Rari, una “Ciudad Artesanal del Mundo”, cuya declaración fue dada por el World Crafts Council (WCC), organismo afiliado a la UNESCO, que busca el rescate y conservación de la artesanía a nivel mundial. Esta distinción dada el año 2016 por medio de representantes del organismo junto con el Secretario de Cultura de la época, Ernesto Ottone, se declaró que²⁵,

25 “Rari y Chimbarongo son declaradas “Ciudades Artesanales del Mundo” por el World Crafts Council”. Declaración extraída desde <https://www.cultura.gob.cl>. Publicado en Nov. 2015.



Imagen 65: Ángel Gutiérrez, artesano mimbrenero de Chimbarongo. De ChileaMano.

Imagen 66: Afiche del Ministerio de las Culturas sobre el reconocimiento de Chimbarongo como “Ciudad Artesanal del Mundo”.

“potenciar el desarrollo de la Artesanía en Chile significa fortalecer nuestro patrimonio cultural, y con ello nuestra identidad como herederos de un territorio y las costumbres de sus pueblos. Hoy estamos reconociendo a Rari y Chimbarongo como ciudades artesanales del mundo. Esto es un tremendo orgullo para nuestro país, y representa una nueva conciencia acerca de la contribución de artesanos y comunidades artesanales al desarrollo cultural, económico y social de una región”.

Esta declaración demuestra que dicho organismo reconoce la importancia de rescatar y preservar esta actividad artesanal, que con los años se ha visto disminuida por las dinámicas sociales, culturales y económicas que atraviesa la ciudad de Chimbarongo actualmente, dejando dicha actividad en un escenario desfavorable para su continuidad en el futuro.

3. La estación ferroviaria que está en Chimbarongo está inserta dentro del tejido urbano de la ciudad - a unos 400 m de la Plaza de Armas, punto central de la ciudad – y cuya situación actual entrega un desafío interesante para poder recuperar el inmueble.
4. A diferencia de las otras ciudades, Chimbarongo está comunicacional y económicamente mejor posicionado dentro de la región de O’Higgins y del Maule, gracias al desarrollo de la ExpoMimbres, actividad costumbrista por excelencia de la región, que durante tres días en el mes de marzo se desarrollan actividades culturales, como la venta de productos mimbreros, actividades musicales, gastronómicas, vitivinícolas y folclóricas propias de la región de O’Higgins. De esta manera, Chimbarongo ofrece una variedad de atributos que pueden ser puestos en valor y poder potenciarlos gracias a la existencia de una Estación de Ferrocarriles.
5. Tomando en consideración los anteriores conceptos del paisaje cultural, Chimbarongo presenta condiciones que podrían generar este tipo de patrimonio “paisajístico”, gracias a la expresión estética que entregan los mimbrales, cuyas extensiones dentro del campo de Chimbarongo otorgan una identidad paisajística propia para la región: vegetaciones esbeltas de hasta 5 metros de altura, diferentes tonalidades vegetales, los pequeños inmuebles que cobijan el cultivo, cosecha y trabajo del mimbre en bruto, el acotado grupo de personas que se dedican a esta actividad y los beneficios económicos que entrega. Sumado a ello, con la presencia del ferrocarril como patrimonio declarado Monumento Histórico dentro del contexto rural de la ciudad, se forjan mayores atributos culturales que en cualquiera de las otras cuatro ciudades restantes; con el ferrocarril, la presencia de la artesanía del mimbre adquiere un nuevo valor que resignifica la presencia de esta estación dentro de la ciudad, entendiendo que dicho sistema potenció a Chimbarongo para ser el punto de salida de muchos de sus productos insignes hacia otras localidades chilenas, lo que ayudó a posicionar a esta ciudad como un referente de la cultura artesanal a nivel nacional.



Imagen 67: Actividades de la ExpoMimbres. De www.vivimoslanoticia.cl

Imagen 68: Paisaje mimbrero en Chimbarongo. De The Andes House

3.4.1 Valor cultural: capital del mimbres

Chimbarongo, ciudad en donde se desarrolla la característica artesanía en mimbres, presenta una variedad de valores culturales que son necesarios ilustrar si se busca encontrar un punto de encuentro entre su historia, la situación actual del artesano mimbrense y un soporte físico que conjugue dichas realidades en un proyecto arquitectónico en particular.

Primero, saber que la artesanía mimbrense forma parte de una construcción cultural que entrega una identidad a un grupo humano, cuya técnica se entrega de generación en generación, y que se manifiesta finalmente en un patrimonio artesanal identificable en el país. De esta manera si esta identidad *“puede manifestarse a partir del patrimonio cultural, que existe de antemano, su existencia es independiente de su reconocimiento o valoración. Es la sociedad la que, a manera de agente activo, configura su patrimonio cultural al establecer e identificar aquellos elementos que desea valorar y que asume como propios y los que, de manera natural, se van convirtiendo en el referente de identidad”*²⁶. Es por ello por lo que, a pesar de que su existencia en Chimbarongo data desde la época colonial, la valoración de la actividad mimbrense siempre ha sido fruto de una identidad arraigada a la ruralidad de esta ciudad, por lo que su valoración en la actualidad desde otros grupos humanos solo reafirma su condición de vulnerabilidad como expresión cultural.

Segundo, y siguiendo los lineamientos anteriormente enunciados desde la UNESCO, estas actividades culturales singulares construyen lo que se entiende como un patrimonio cultural, que significa la

*“apropiación y gestión de las manifestaciones materiales e inmateriales heredadas del pasado, incluyendo los valores espirituales, estéticos, tecnológicos, simbólicos y toda forma creativa, que los diferentes grupos humanos y comunidades han aportado a la historia de la humanidad”*²⁷

Este patrimonio cultural, por tanto, constituye un capital patrimonial de importancia nacional, ya que manifiesta un tipo de actividad humana con una singularidad que no existe en otros contextos geográficos del país que, sumado a la condición de ser una pieza artesanal, expresa un modo singular y artístico de trabajar un material preexistente en la zona, convirtiendo el mimbres en un insumo estructural para el desarrollo de esta actividad.

En consecuencia, tenemos que en Chimbarongo existe una realidad cultural que actualmente está siendo socavada tanto por el desgaste propio de la actividad artesanal, dado por el reemplazo del mimbres por otros materiales más baratos como el ratán, el cambio generacional que desplaza las enseñanzas costumbristas por mejores oportunidades laborales, los escasos espacios de enseñanza de la técnica mimbrense en la ciudad,

26 Bákula, C. (Noviembre de 2007). La palabra “Patrimonio”. Documentos Fundamentales para el Patrimonio Cultural. Lima, Perú. A través de Mella, Juan “Memoria de Título: Pabellón de Promoción e Investigación del Mimbres”. 2017, pág. 27.

27 Decisión 588 “Sustitución de la Decisión 460 sobre la protección y recuperación de bienes del patrimonio cultural de los Países Miembros de la Comunidad Andina”. Conceptos derivados de la UNESCO. A través de Mella, Juan “Memoria de Título: Pabellón de Promoción e Investigación del Mimbres”. 2017, pág. 26

como por el contexto rural a nivel nacional, donde las dinámicas económicas están modificando los estratos socioculturales, movilizándolo a las principales ciudades, y dejando en estas zonas la población más adulta y avejentada, lo que implica una escasa renovación y transferencia de la técnica.

Este deterioro finalmente se comprende no desde el punto de vista de la actividad misma o de su inmaterialidad, si no de los cultores de ésta, los “portadores” que vinculan esta expresión cultural con Chimbarongo, no por la posible sustitución de la actividad por otra, si no por que dicha actividad artesanal es inherente al conjunto humano que la manifiesta, por lo que ésta sufre directamente los azares e incertidumbres del mismo grupo que la expresa.²⁸ (Velasco, 2012)

28 Este fenómeno del deterioro del patrimonio inmaterial, según el autor, se ve potenciado por la atracción que genera este tipo de actividades, generado por el turismo de multitudes y una banalización de la actividad, transformando la expresión cultural en una caricatura, perdiendo así su autenticidad. Velasco, Honorio, “Las amenazas y riesgos del patrimonio mundial y del patrimonio cultural inmaterial” Departamento de Antropología Social y Cultural. 2012. Pág. 17.

3.4.2 Patrimonio Inmaterial en torno al artesano mimbrero

Con lo anterior, sabemos que el patrimonio cultural mimbrero existe gracias a los esfuerzos constantes de los cultores de esta actividad en mantener viva la costumbre, a pesar de los diferentes obstáculos que presentan las expresiones artesanales dentro del país. Comprendiendo ese fenómeno, tenemos que esta manifestación cultural que se da en Chimbarongo ofrece un segundo pilar fundamental para la constitución y el cuerpo de este texto, que se refiere al patrimonio inmaterial que da origen a la producción mimbrera en la ciudad. Por un lado, se tiene que el ferrocarril fue partícipe de la evolución urbana de los poblados rurales chilenos y, por ende, en ser testigo material de transformaciones sociales y culturales que se ha dado en Chile durante más de 200 años. Y ahora, integrando los conceptos recientes sobre el patrimonio cultural y la identidad rural en torno a la artesanía mimbrera en Chimbarongo, es donde ahora coexisten dos realidades patrimoniales evidentes dentro de la ciudad: una preexistencia ferroviaria como Monumento Histórico, y un frágil patrimonio inmaterial traducido en el desarrollo de una cultura artesanal mimbrera.

Por un lado, este patrimonio inmaterial es definido²⁹ como la

“creación de una comunidad cultural fundadas en tradiciones expresadas por individuos que responden a las expectativas de su grupo, como expresión de identidad cultural y social.... Son testimonio de ello la lengua, la literatura, la música, la danza, los juegos, la mitología, los ritos, las costumbres, los conocimientos ancestrales, la arquitectura y la manufactura de artesanías”,

Dicha definición entrega conceptos que nutren el entendimiento de la identidad mimbrera de Chimbarongo, sobre todo interpretando que la transferencia del conocimiento técnico de manufacturar un producto en base a mimbre se logra en base a un cultor experimentado en la actividad, que traspasa su conocimiento hacia otra persona que puede lograr la misma destreza en su desarrollo a futuro, por lo que la tradición mimbrera ha subsistido por décadas gracias a esta dinámica íntima y evolutiva en el tiempo. En tal dinámica radica la importancia del funcionamiento, sobrevivencia y problemática que en Chimbarongo está dándose actualmente. Si anteriormente se habló sobre la incierta realidad del traspaso de conocimientos, ya sea por problemas propios de sus cultores, o por las incertidumbres económicas que existen dentro del gremio, es pertinente declarar que actualmente la actividad mimbrera está mucho más deprimida que en décadas anteriores. Esta afirmación se apoya principalmente en los continuos estudios académicos sobre las posibles potencialidades del mimbre, como el estudio sobre “la industrialización del mimbre-sauce chileno³⁰”, elaborado entre investigadores chilenos del Instituto Forestal de Chile (INFOR) y la Conicyt en 2005, que expone las



Imagen 70: Artesano mimbrero tejiendo una cesta, hacia 1960 en Chimbarongo. De Memoria Chilena.

29 Definición dada por UNESCO para el patrimonio cultural inmaterial. Extraído desde <https://ich.unesco.org>.

30 Ábalos Romero, María. “Hacia la industrialización del sauce-mimbres chileno”. Estudio desde el Instituto de Investigación Forestal de Chile (INFOR-MINAGRI. 2005

oportunidades de lograr el desarrollo a escala industrial de este material mediante una modernización completa de su ciclo productivo (siembra, cosecha, empozado, secado y manufactura), empujando su carácter artesanal a uno mucho más consolidado, debido exactamente a los síntomas de agotamiento de esta actividad.

Sumado a lo anterior, y de acuerdo con la Primera Proclamación de Obras Maestras del Patrimonio Oral y Material por la UNESCO en 2005, el evento logra identificar las problemáticas más comunes que afectan a este tipo de patrimonio, entre ellas están la globalización, la inestabilidad política o económica, el turismo masivo, el éxodo rural, la aculturización, la urbanización descontrolada, la homogeneización cultural, brechas generacionales, ausencia de aprendices, desinterés de los jóvenes, reducción de profesionales o maestros artesanos, entre otros fenómenos³¹.

Finalmente, y contextualizando este patrimonio inmaterial del artesano mimbrenero en Chile, se sabe que desde la SIGPA (Sistema de Información para la Gestión del Patrimonio Cultural Inmaterial), ha suscrito desde el año 2008 los preceptos enunciados de la UNESCO para salvaguardar este tipo de patrimonio, lo cual busca *relevante y reconocer el patrimonio cultural inmaterial de comunidades, grupos e individuos interesados, como además de sensibilizar a nivel local, nacional e internacional sobre la importancia de este patrimonio, la necesidad de asegurar su salvaguardia y visibilizar sobre su valor*. Con lo anterior, los organismos gubernamentales han logrado identificar aproximadamente 42 elementos de patrimonio cultural inmaterial a lo largo del país, incluyendo la artesanía mimbrenera de Chimbarongo, por lo que su reconocimiento a nivel normativo está definido por ley (2009, por el Congreso Nacional), lo que facilita en cierta medida su potencial de rescate y profesionalización de esta actividad cultural rural.

Por lo tanto, el patrimonio inmaterial manifestado en la confección artesanal del mimbres en Chimbarongo expresa una variedad de interpretaciones, diagnósticos y posibles caminos a su revitalización, lo cual entrega un capital informativo importante si para efectos de un proyecto integral entre paisaje y arquitectura, se busca unir dicha actividad patrimonial debilitada con un soporte arquitectónico preexistente y patrimonial en abandono como lo es la estación ferroviaria de Chimbarongo.



Imagen 72: Descortezado en una máquina especial para dicha acción sobre la fibra de mimbres. De Fundación Ruta País.

Imagen 73: Familia artesana en el barrio Pablo Neruda, en Chimbarongo. De Fundación Raíces Vivas.

³¹ Velasco, Honorio, "Las amenazas y riesgos del patrimonio mundial y del patrimonio cultural inmaterial" Departamento de Antropología Social y Cultural. 2012. Pág. 14.

3.4.3 Condiciones de lugar y contexto

Chimbarongo, al ser una ciudad desde sus inicios de carácter rural, en pleno siglo XXI ha logrado consolidarse como una ciudad importante en la región de O'Higgins, como Rancagua, Santa Cruz o San Fernando. Sus casi 40.000 habitantes muestran que el desarrollo urbano se ha manifestado mediante una serie de soluciones habitacionales que están ubicadas en los extremos norte y sur de la ciudad, ampliando así su condición urbana dentro del gran contexto agrícola que lo envuelve.

Además, es necesario considerar los tipos de habitantes que coexisten dentro de Chimbarongo, debido principalmente a la mixtura que existe al día de hoy en su desarrollo urbano: habitantes campesinos, artesanos, menores, migrantes y población flotante que llega a la ciudad principalmente para desenvolverse en empleos agrícolas, administrativos y otros.

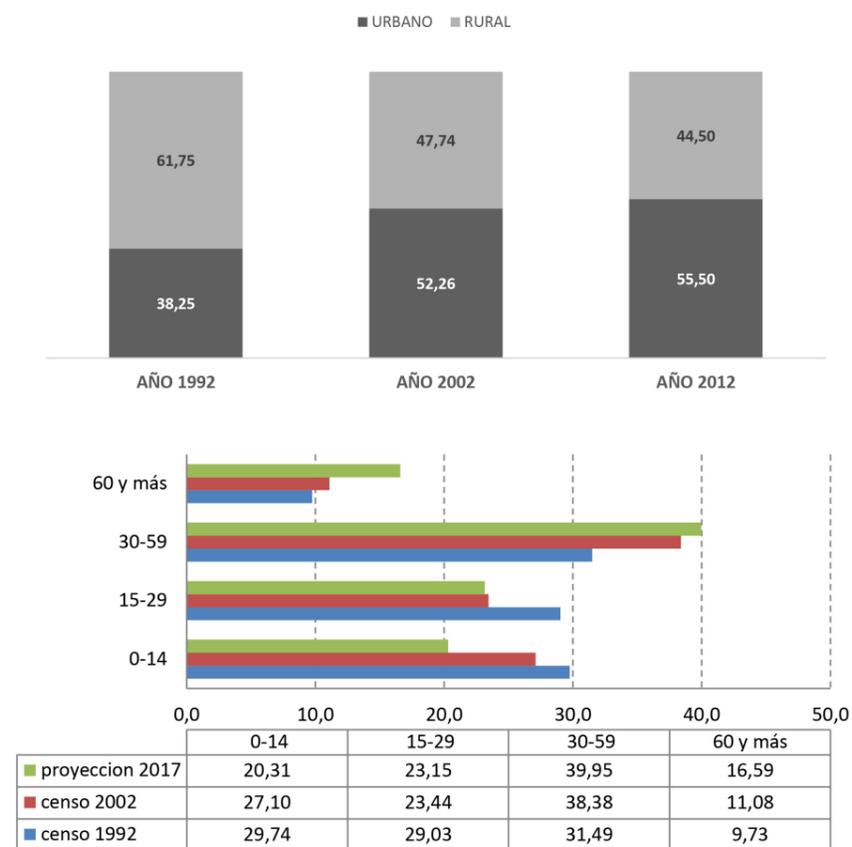


Imagen 75: Porcentaje y evolución de cantidad de población rural v/s urbana. De "Actualización PLADECOC 2017-2021 Chimbarongo".

Imagen 76: Grupos etarios y su evolución dentro de Chimbarongo en período 1992-2017. De "Actualización PLADECOC 2017-2021 Chimbarongo".



Imagen 77: Plaza de Armas de Chimbarongo, hito comunal importante en la ciudad. De WikiCommons

Imagen 78: Embalse Convento Viejo, hito paisajístico importante para la comuna de Chimbarongo. De WikiCommons.

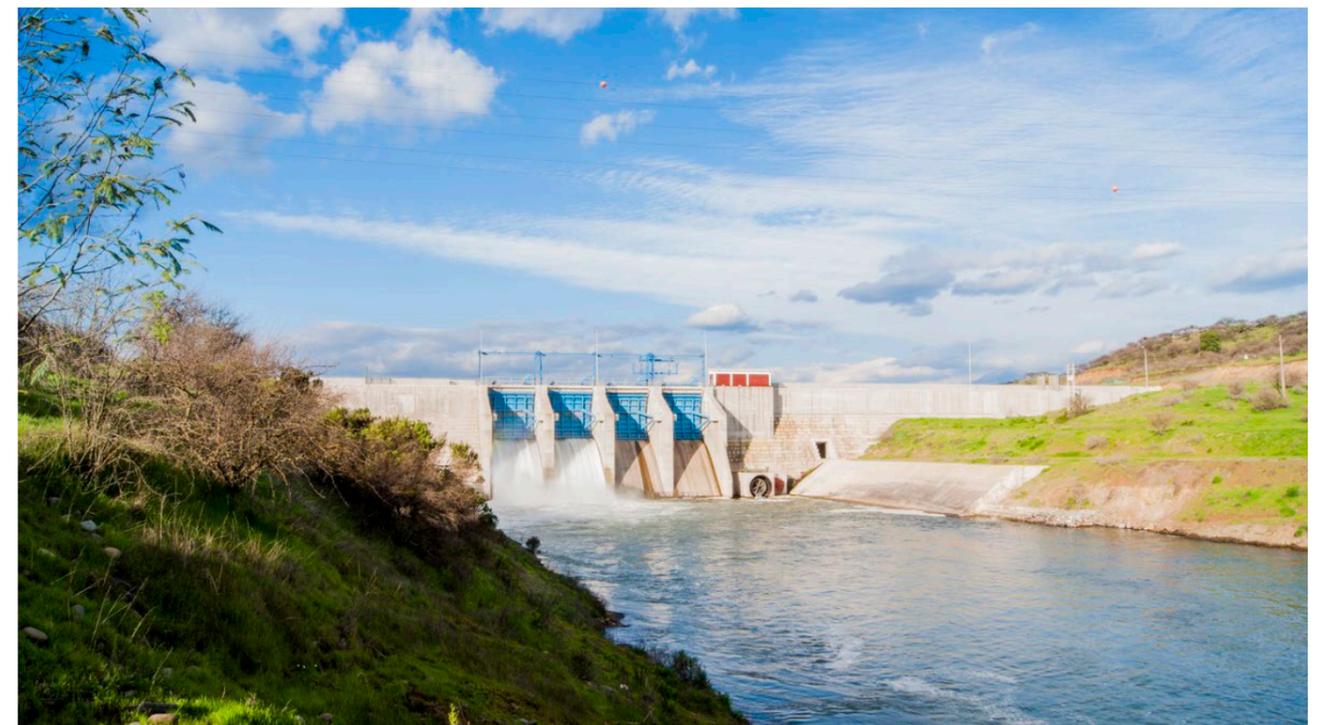




Imagen 69: ciudad de Chimbarongo y su contexto rural. De Google Earth.

Chimbarongo y sus hitos urbanos-programáticos.

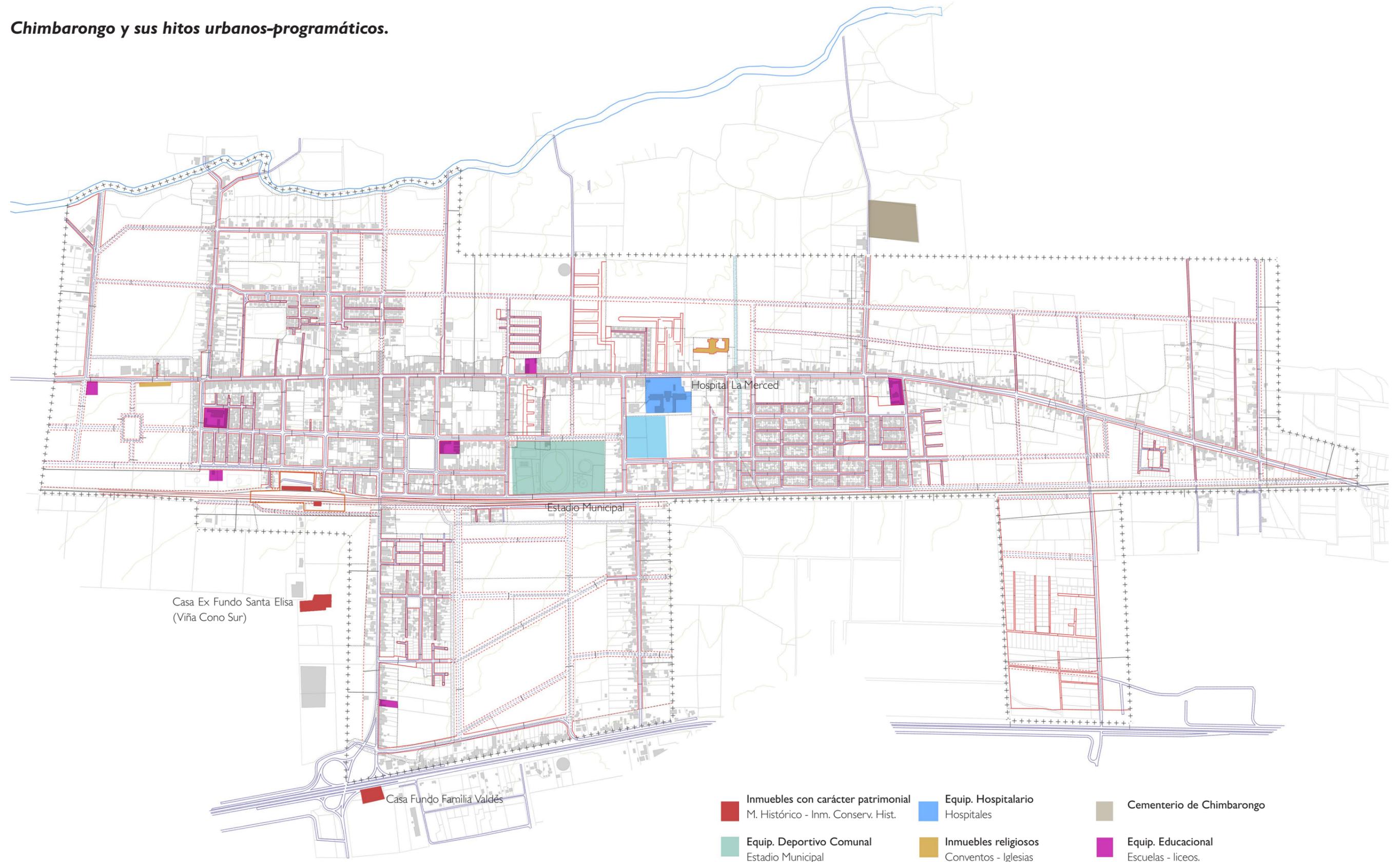


Imagen 79: Equipamientos e hitos urbanos. Elaboración propia desde PRC Chimbarongo

Chimbarongo y su contexto agrícola circundante

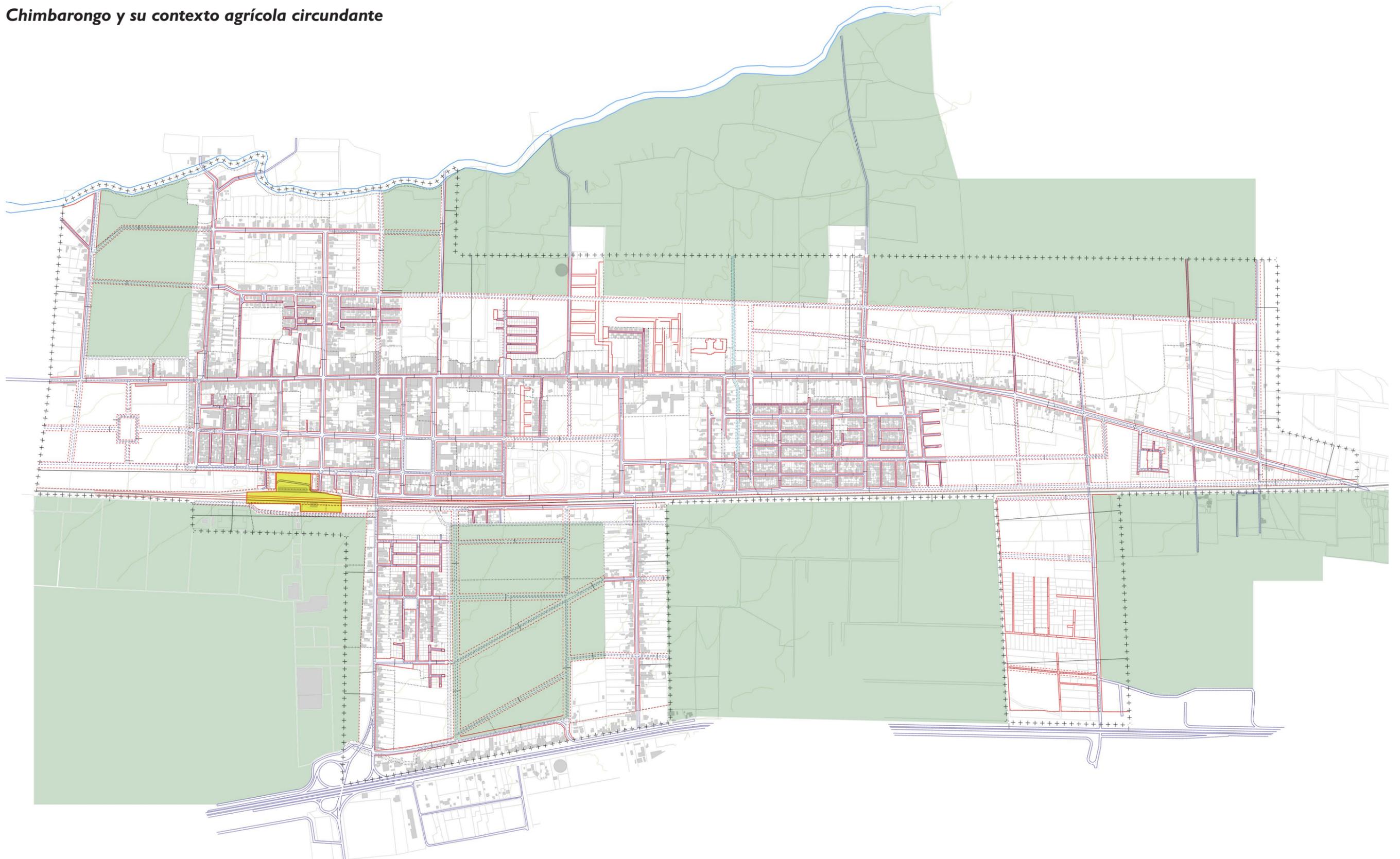


Imagen 80: Contexto agrícola circundante y espacios baldíos. Elaboración propia desde PRC Chimbarongo

Chimbarongo y el espacio público existente

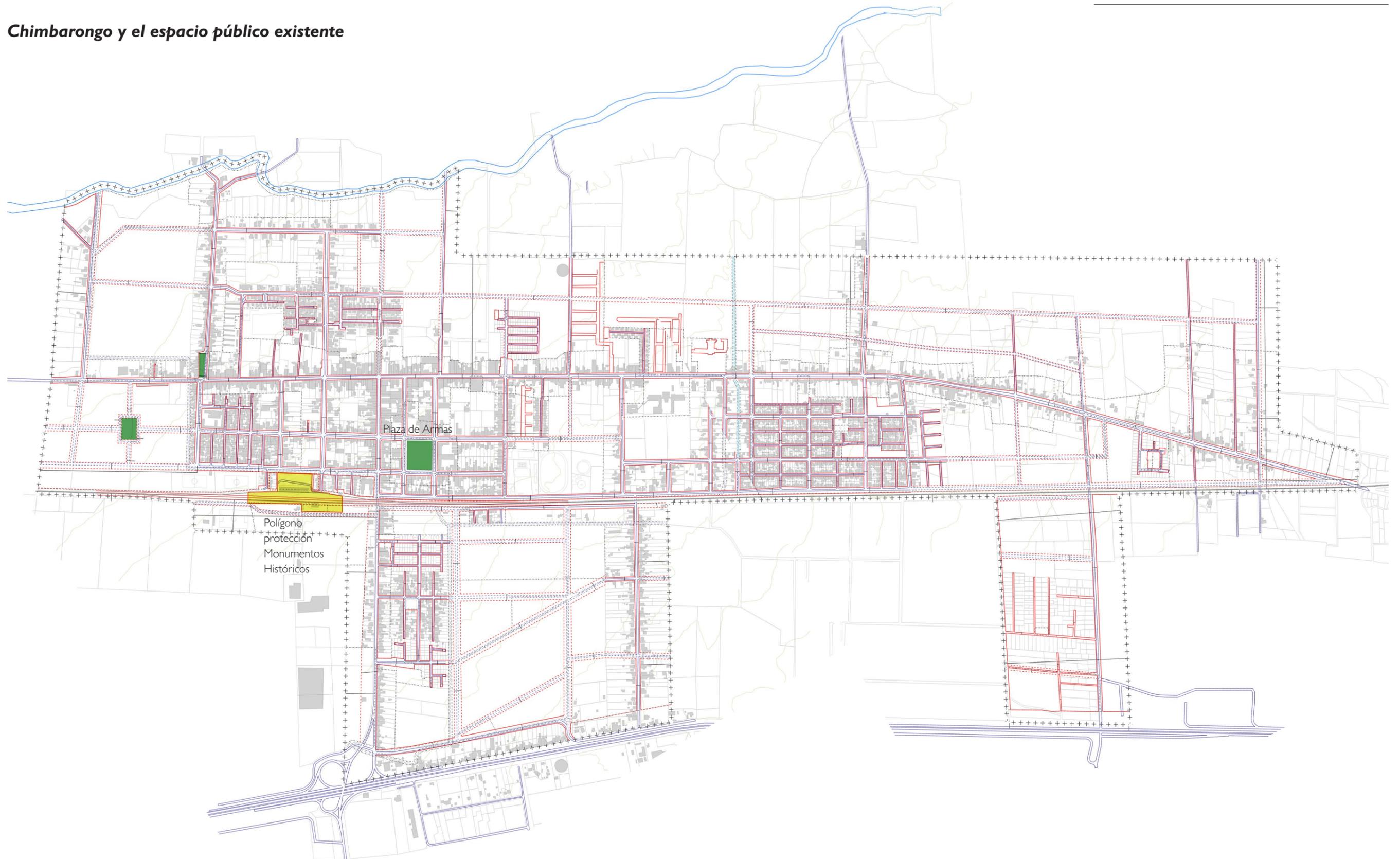


Imagen 81: Espacios públicos consolidados (plazoletas y plazas). Elaboración propia a partir de PRC Chimbarongo.

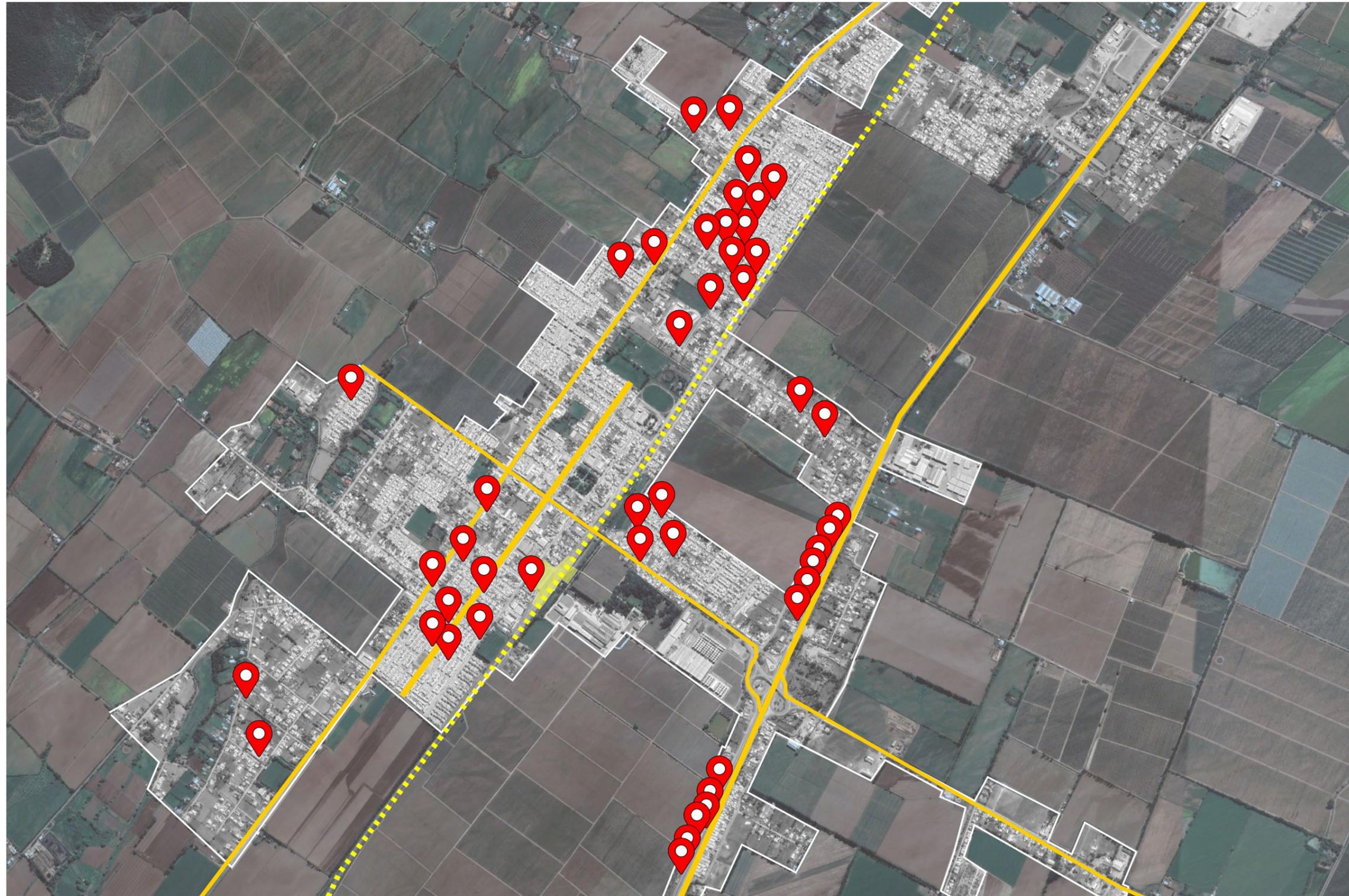


Imagen 82: Lugares donde se ubican los talleres y puntos de venta de los artesanos mimbreros en Chimbarongo. De "Guía de Artesanos de Chimbarongo". Municipalidad de Chimbarongo.

De esta manera, y gracias a la serie de esquemas anteriormente graficados, Chimbarongo posee tres fenómenos observables que pueden entregar ciertas pistas para identificar oportunidades y potencialidades:

1. Los paños agrícolas circundantes expresan claramente la vocación hasta el día de hoy de la ciudad, cuyo principal motor económico sigue siendo la agricultura, la vitivinicultura y el cultivo del *salix viminalis*, la planta del mimbre. De esta manera, estos extensos territorios agrícolas por sí solos presentan atributos favorables para los flujos ecosistémicos de la ciudad, entregando además un capital paisajístico considerable, que junto con el embalse Convento Viejo, forman parte de las zonas turísticas por excelencia dentro de Chimbarongo. Sin embargo, los predios agrícolas inmediatos a los límites urbanos de la ciudad, “encapsulan” la trama urbana, lo que genera una disociación entre ciudad y ruralidad, un límite visual evidente y que no es aprovechado por la ciudad para ser parte de un “borde verde”, un espacio vegetal de uso público, ya sea mediante pequeñas alamedas, senderos u otros caminos que logren integrar ambas realidades.

2. Los ejes estructurantes de la ciudad, cuya relevancia radica en que mediante su trazado han ido conformando la morfología de la ciudad misma, facilita en cierta medida el orden urbano que se ha necesitado para las nuevas soluciones habitacionales en la actualidad. Por lo tanto, Miraflores es un eje importante que, además de estar presente en Chimbarongo y estructurar su trama urbana, contiene una cantidad considerable de equipamiento comunal de importancia para el desarrollo comunal. Por otro lado, la calle Pisagua como eje vial es fundamental para la conexión de la ciudad con la Ruta 5 Sur, por lo que

3. La dispersión en la ciudad de la mayor parte de los artesanos mimbreros, que respondiendo a la lógica íntima e individual del artesano mimbrero, también demuestra una gran cantidad de puntos de venta de estos productos, ya sean dentro de la ciudad como en Miraflores o insertos dentro de conjuntos de viviendas, como a las afueras de ésta, específicamente en la autopista. Esto evidencia una gran variedad de artesanos o familias artesanas que están actualmente ejerciendo esta actividad artesanal dentro y fuera de la ciudad. Aún así, y según el diagnóstico del PLADECO 2017-2021 *“la excesiva centralización de las actividades artístico-culturales en la ciudad de Chimbarongo, constituye un factor crítico debido a que la población que habita en lugares rurales distantes del centro de la comuna, no cuenta con las mismas posibilidades de acceso a esta oferta cultural... Con más y mejores espacios culturales en la comuna, así como contar una oferta programática descentralizada, aportaría a que la población ejercitara adecuadamente sus derechos de acceso a la cultura y a las artes en general”*.

3.5 Levantamiento Crítico Monumentos Históricos Estación de Ferrocarriles.

Esta estación de ferrocarriles en Chimbarongo existe desde la segunda mitad del siglo XX, específicamente comienza su construcción en 1864 en paralelo al desarrollo del poblado, cuyos inicios se remontan desde la época colonial y la presencia de predios pertenecientes a la Orden de la Merced, grupo religioso que habitó desde los primeros momentos esta zona

Esta estación consta de tres inmuebles que siguen existiendo hasta el día de hoy:

- La estación de pasajeros, cuya data de construcción parte desde 1864.
- La cabina de movilización, presuntamente edificada al mismo tiempo que la estación, y que era técnicamente una pequeña caseta de control para la operación de los durmientes
- La bodega, cuya construcción es posterior a los dos anteriores, debido principalmente a su sistema constructivo basado en albañilería confinada. Presumiblemente fue edificada después de la década de 1920 para entregar un espacio de almacenamiento de piezas ferroviarias y servir de un espacio técnico para dicha estación.

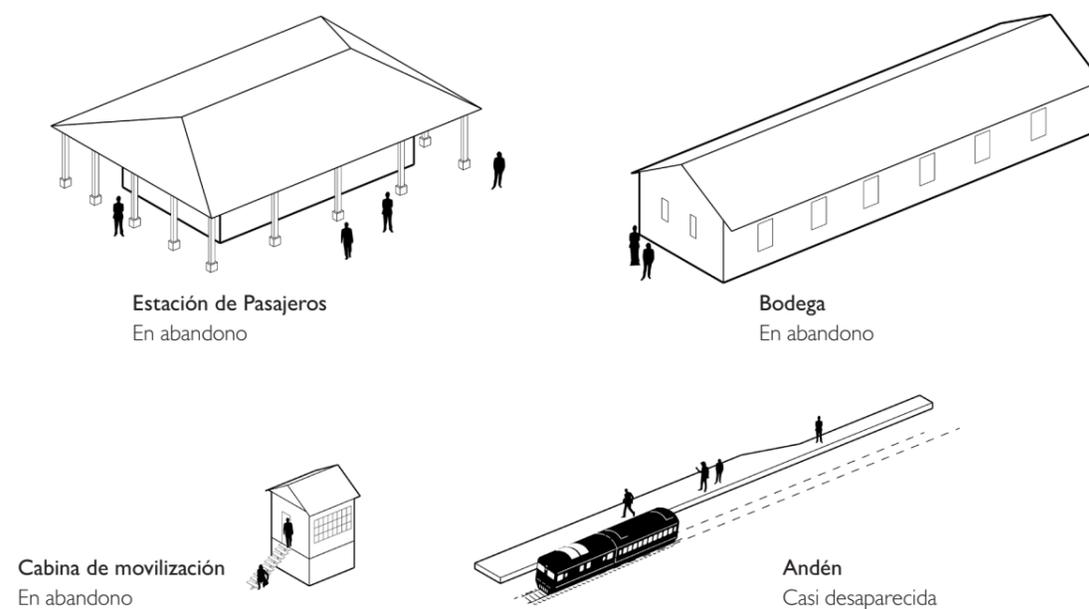


Imagen 83: Edificaciones ferroviarias existentes dentro del Monumento Histórico de la ex Estación de Chimbarongo. Elaboración propia.

Imagen 84: Ubicación preexistencias ferroviarias declaradas Monumento Histórico en Chimbarongo. Elaboración propia.



BODEGA- ESTACIÓN DE FERROCARRILES

Uso previo: almacenamiento de material ferroviario y otros insumos.

Data de construcción: Aprox. 1920-1930

Materialidad: albañilería confinada

Área: 1.200 m²

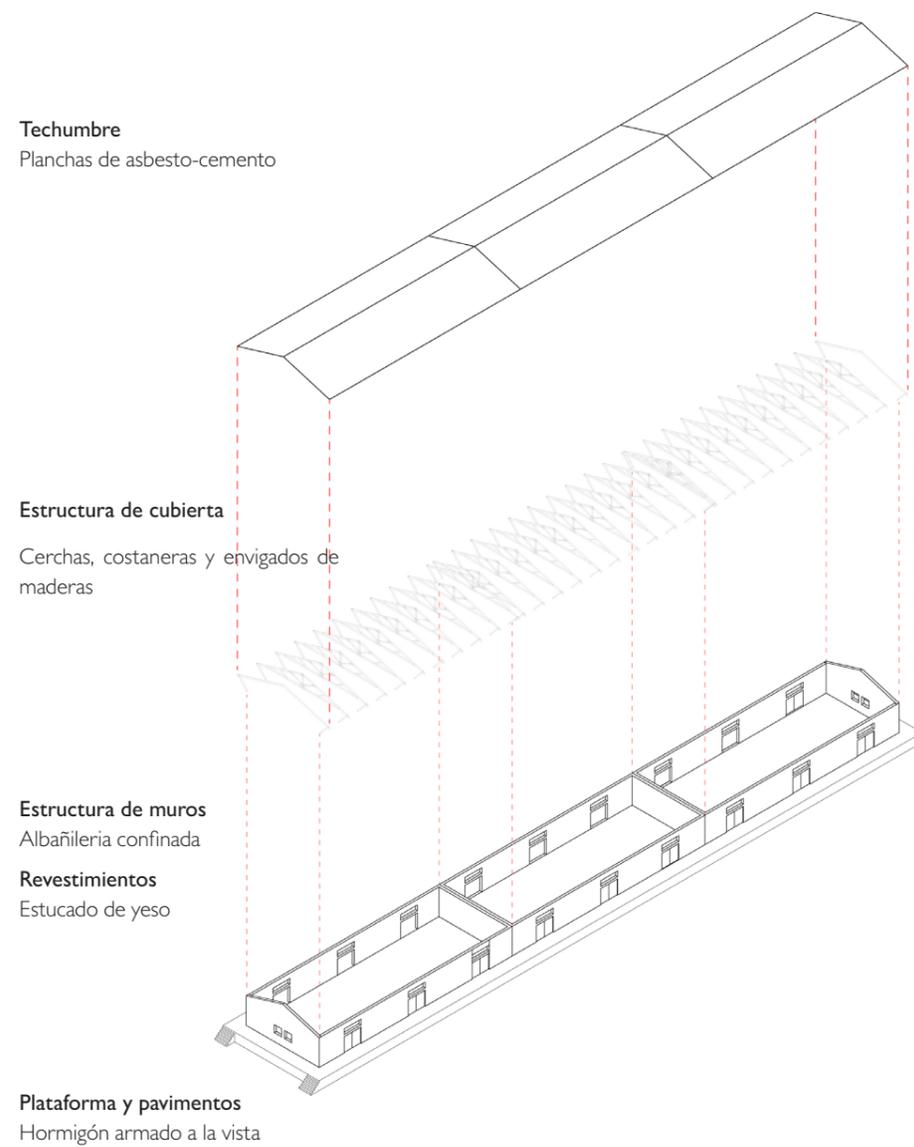


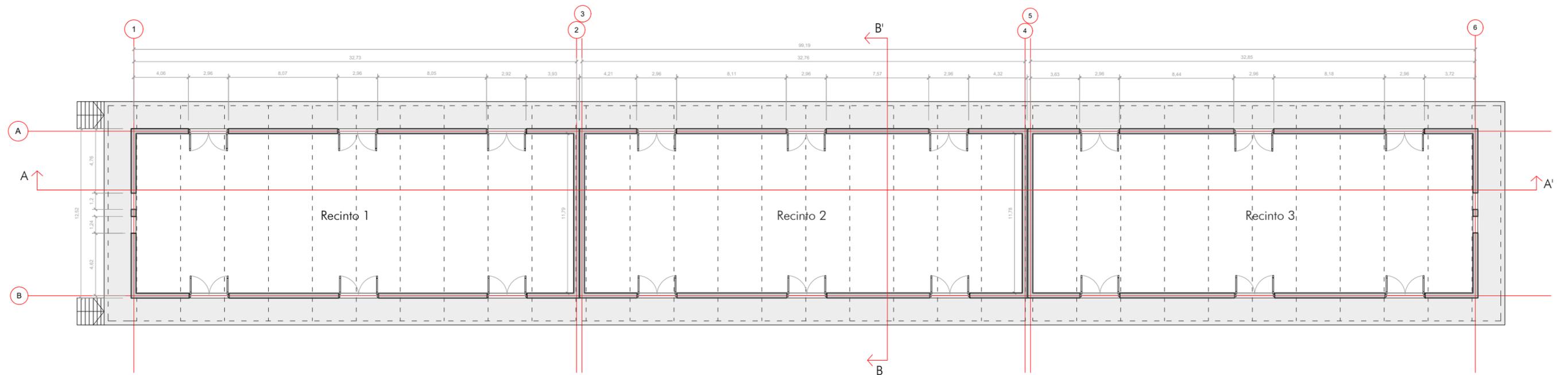
Imagen 85: Esquema de los elementos constructivos presentes en la Ex Bodega. Elaboración Propia.



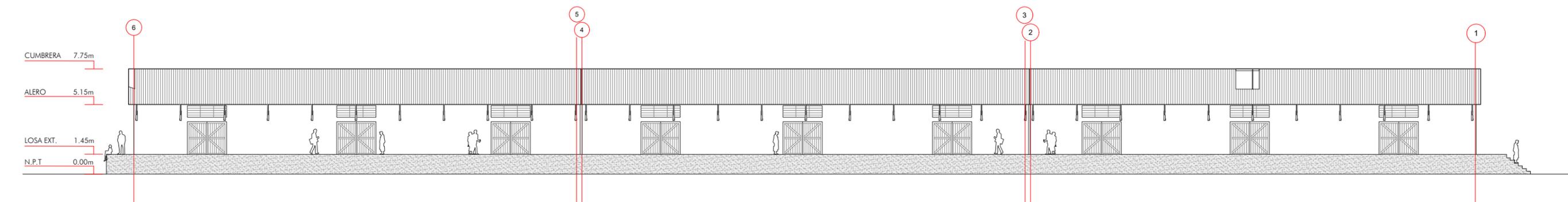
Imagen 86: Vista de la Ex Bodega. De A. Navarro, de Flickr

Imagen 87: Vista general de la Ex Bodega, con sus fachadas norte y oriente. De Diario El Marino.





Planta general Bodega Escala 1:300



Elevación Oriente Bodega Escala 1: 300

Elevación Poniente Bodega Escala 1: 300

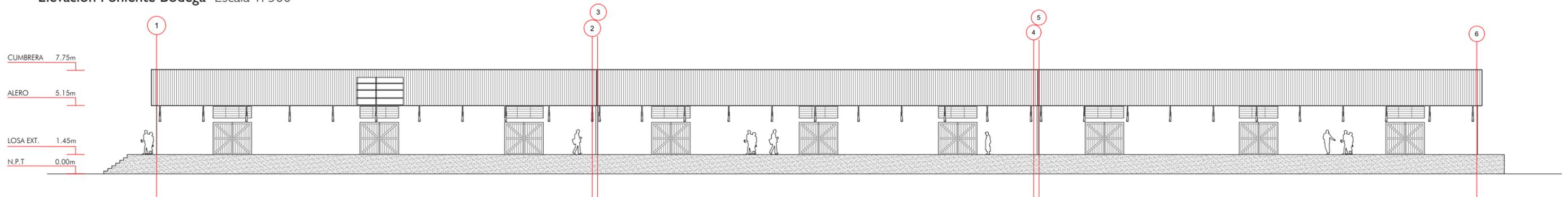
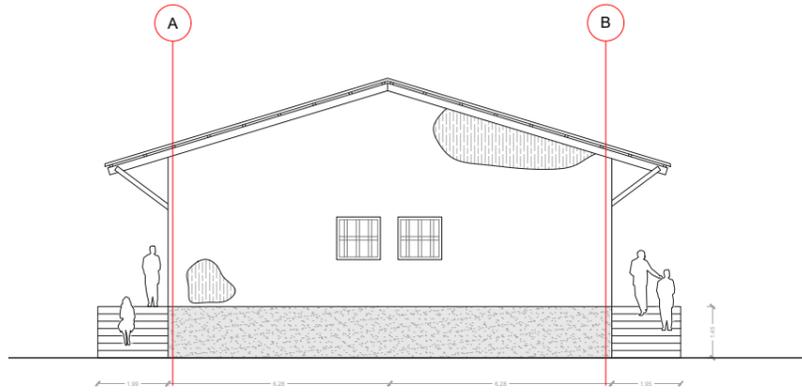
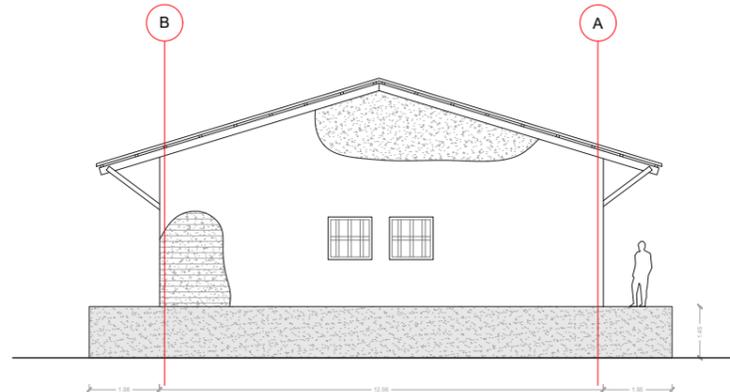


Imagen 88-90: Planta general, y elevaciones oriente-poniente. Elaboración propia.

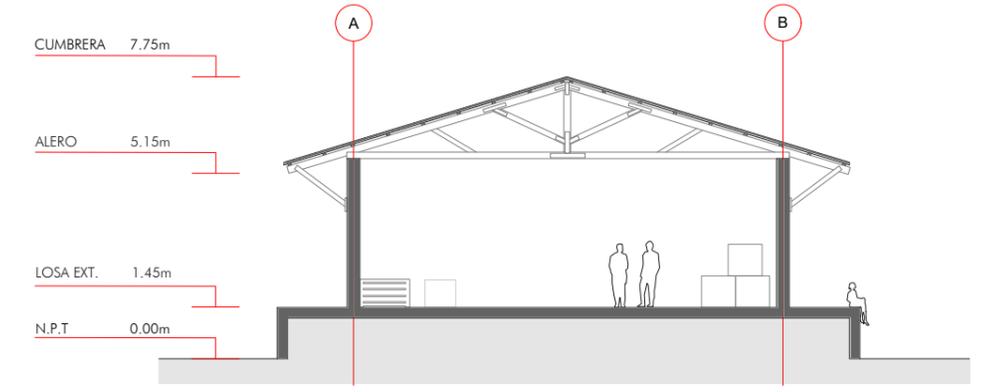
Elevación lateral norte Bodega Escala 1: 200



Elevación lateral sur Bodega Escala 1: 200



Corte transversal Bodega B-B' Escala 1: 200



Corte longitudinal Bodega A-A' Escala 1: 300

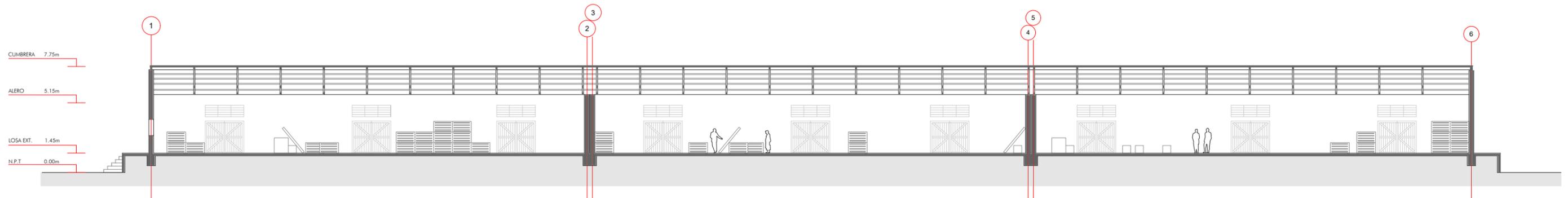


Imagen 91-93: Elevaciones laterales y corte transversal ex Bodega Elaboración propia.

Imagen 94: Corte transversal ex Bodega. Elaboración propia.

DIAGNÓSTICO PRELIMINAR LEVANTAMIENTO CRÍTICO

Planchas de asbesto

Presenta planchas de asbesto y la falta de éstas en pequeñas áreas.
Por D.S. 656 del año 2000, se prohibió en Chile la fabricación e instalación de planchas de asbesto en construcciones.

Fatiga y rotura de material

Gran parte de las cerchas y costaneras de la cubierta presentan deterioro físico, algunas con **fisuras y rotura de material.**

Patologías varias

Presentan áreas afectadas por cargas sísmicas previas manifestados por **desconches con armadura vista, fisuras** en albañilería y presencia de **humedad**. Se suma la situación de los **muros acoplados** en el interior que han agrietado las uniones con los muros laterales.

Rotura y hundimiento de losa.

Losa norte de acceso presenta un grave hundimiento debido al asentamiento del material de relleno interior.

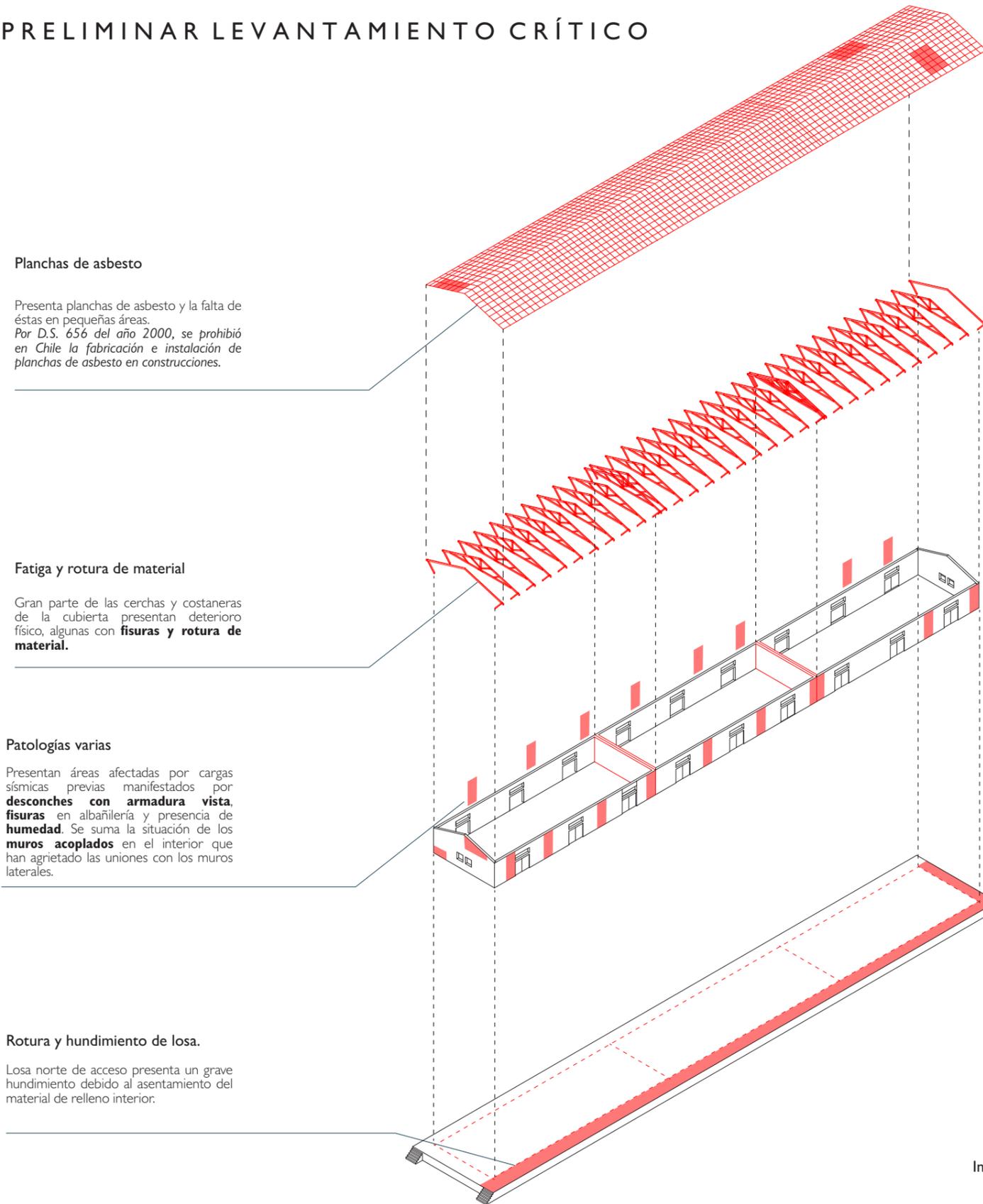


Imagen 95: Axonometría explotada patologías estructurales y constructivos de ex Bodega. Elaboración propia.

ESTACIÓN DE PASAJEROS - ESTACIÓN DE FERROCARRILES

Uso previo: Estación de pasajeros

Data de construcción: Entre 1864 y 1865

Materialidad: muros en adobe

Área: 145 m²

Techumbre

Planchas de asbesto-cemento.
Anteriormente, teja colonial (se desconoce año del cambio de material)

Estructura de cubierta

Cerchas, costaneras y envigados de maderas

Pilarización perimetral

Madera y base en piedra

Estructura de muros

Adobe y zócalo de piedra

Plataforma y pavimentos

Hormigón armado a la vista

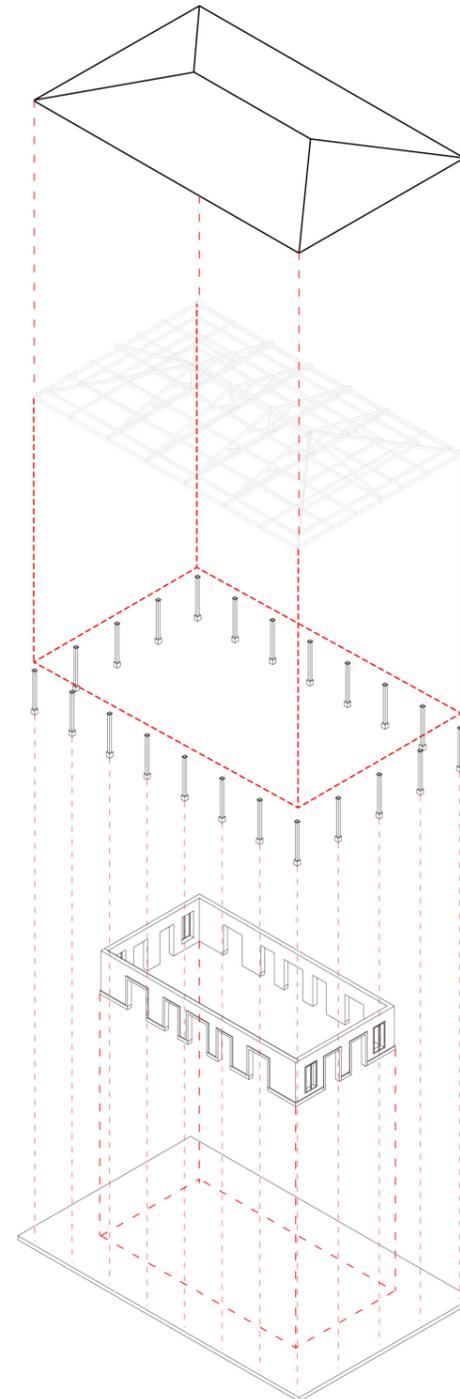


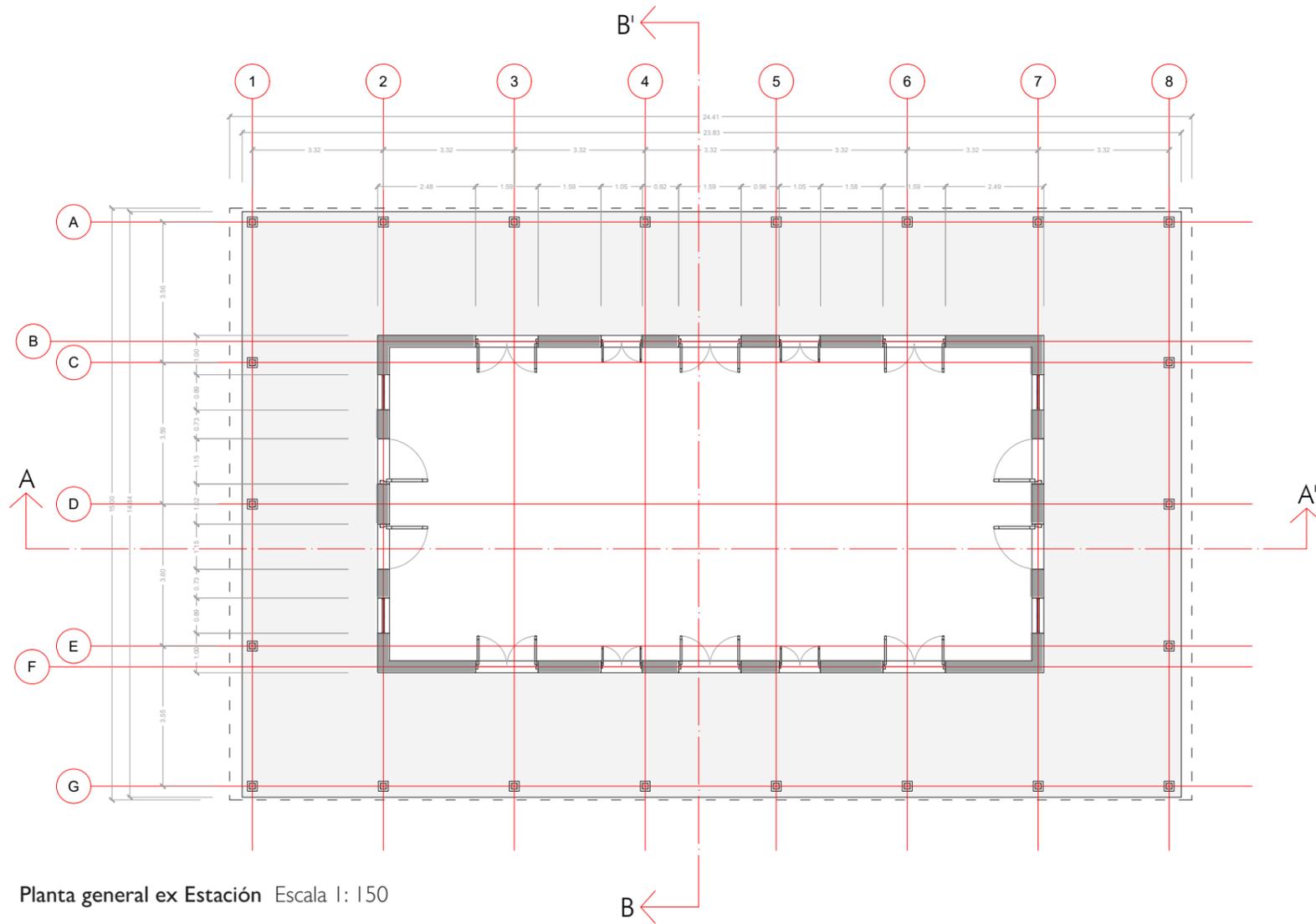
Imagen 96: Esquema de los elementos constructivos presentes en la Ex Estación. Elaboración Propia.



Imagen 97: Vista de la Ex Bodega. De Consejo de Monumentos Nacionales.

Imagen 98: Vista interior pasillo perimetral de la Ex Estación. De A. Navarro, Flickr.



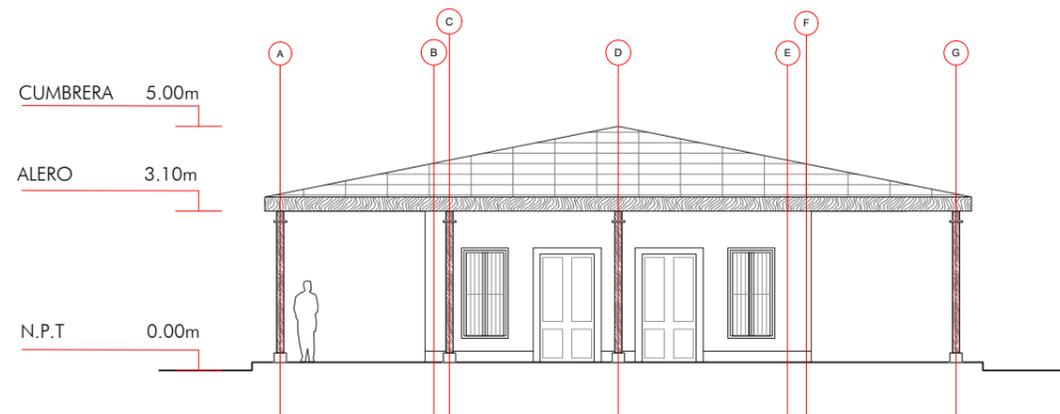


Planta general ex Estación Escala 1: 150

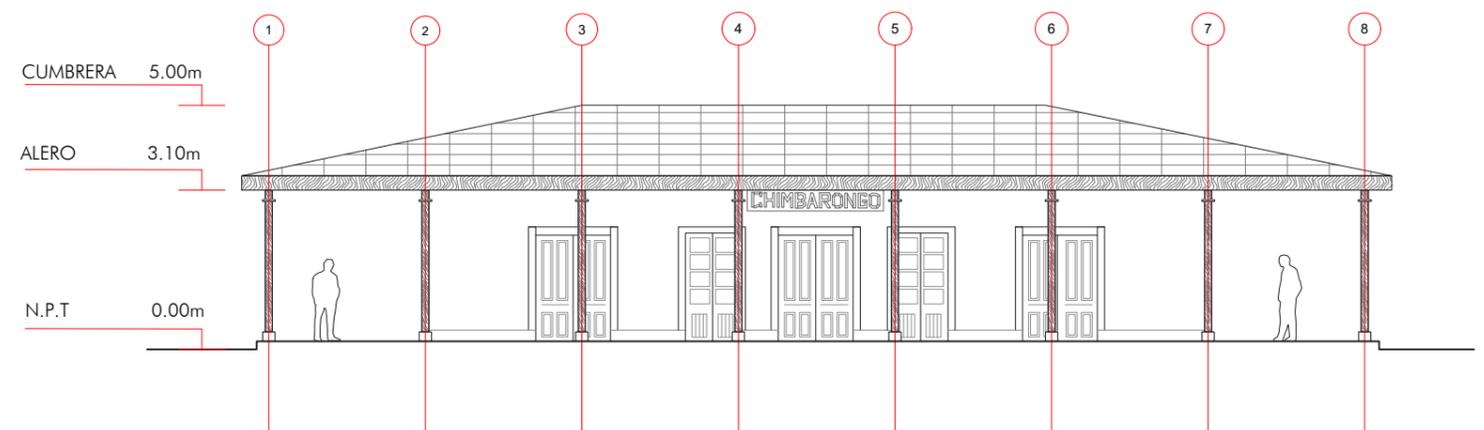
Imagen 99: Planta general ex Estación. Elaboración propia.

Imagen 100-101 Elevaciones oriente-poniente y norte-sur ex Estación. Elaboración propia.

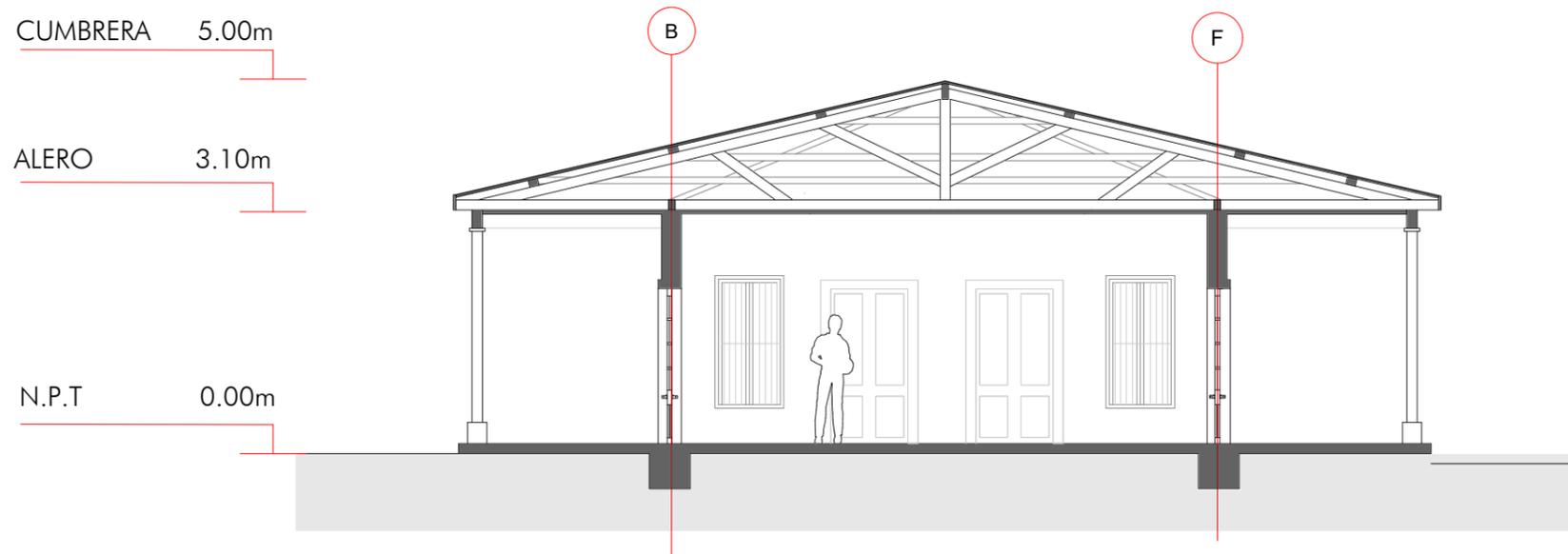
Elevación Norte-Sur Escala 1: 150



Elevación Oriente-Poniente Escala 1: 150



Corte transversal ex Estación B-B' Escala 1: 100



Corte longitudinal A-A' Escala 1: 100

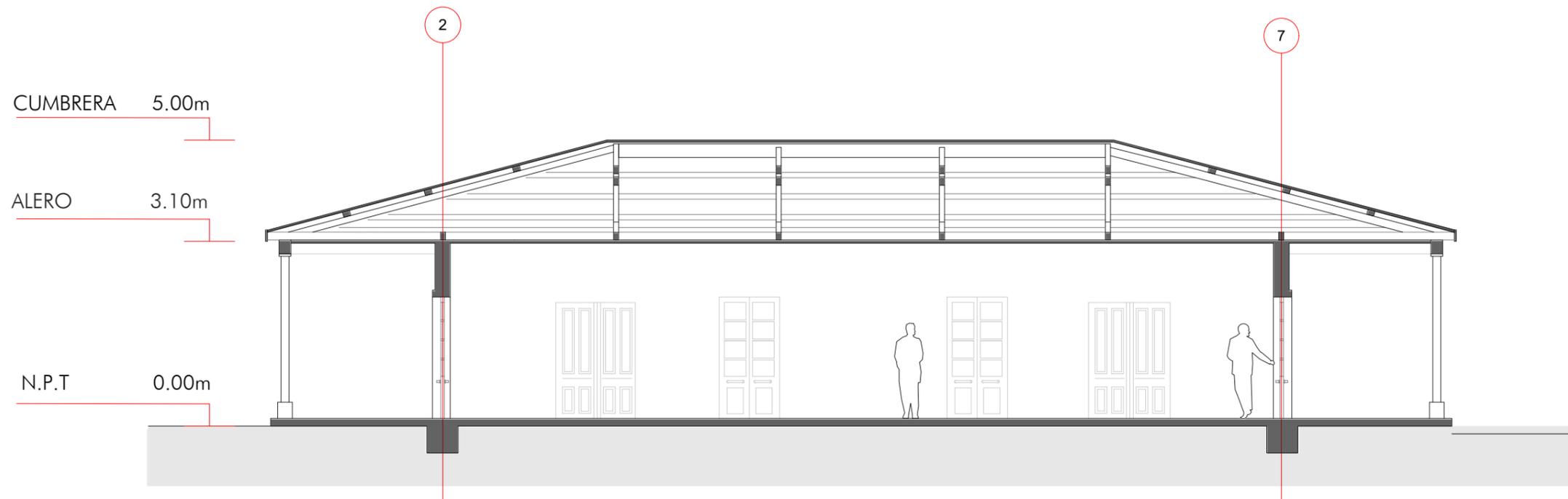
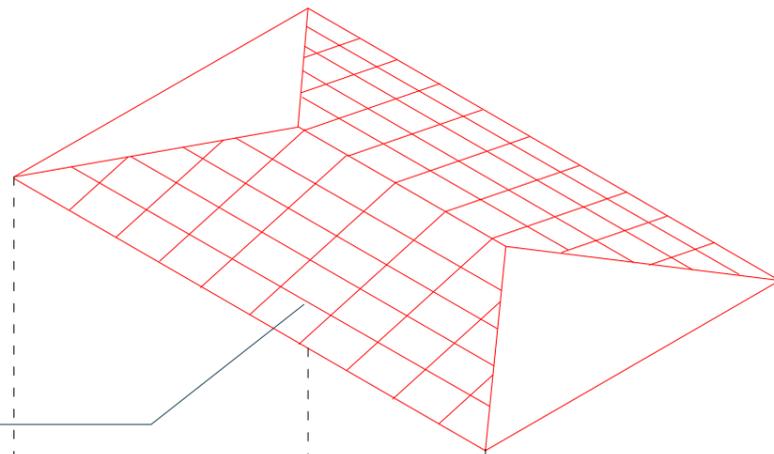


Imagen 102-103 Corte transversal - longitudinal ex Estación. Elaboración propia.

DIAGNÓSTICO PRELIMINAR LEVANTAMIENTO CRÍTICO

Techumbre

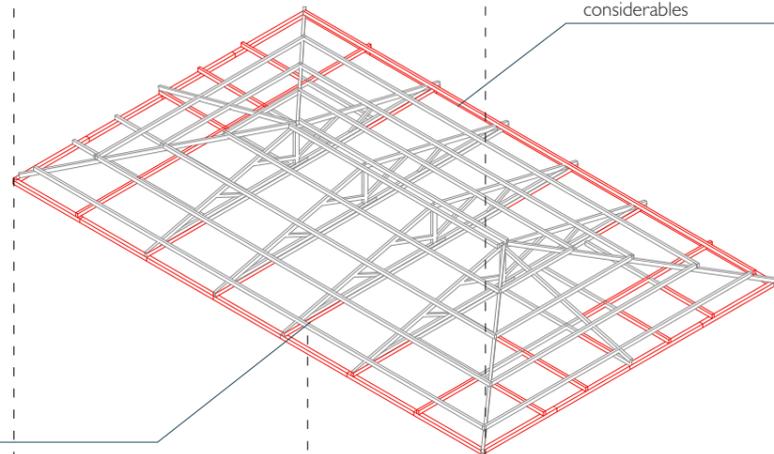
No presenta ausencia considerable de planchas de asbesto
 Por D.S. 549/99 del año 2001, se prohibió en Chile la fabricación e instalación de planchas de asbesto en construcciones.



Cerchas y costaneras interiores aparentemente no presentan daños considerables

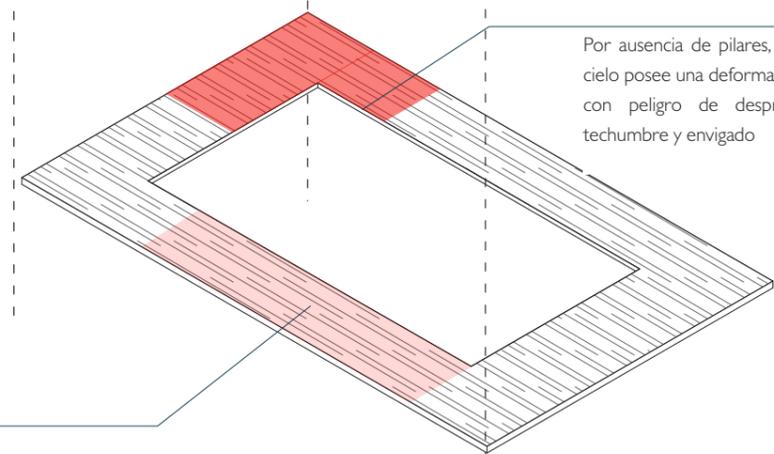
Estructura de cubierta

Vigas perimetrales soportantes de extremos de la cubierta presentan degradación material por ausencia de pilares y peso de techumbre.



Cielos

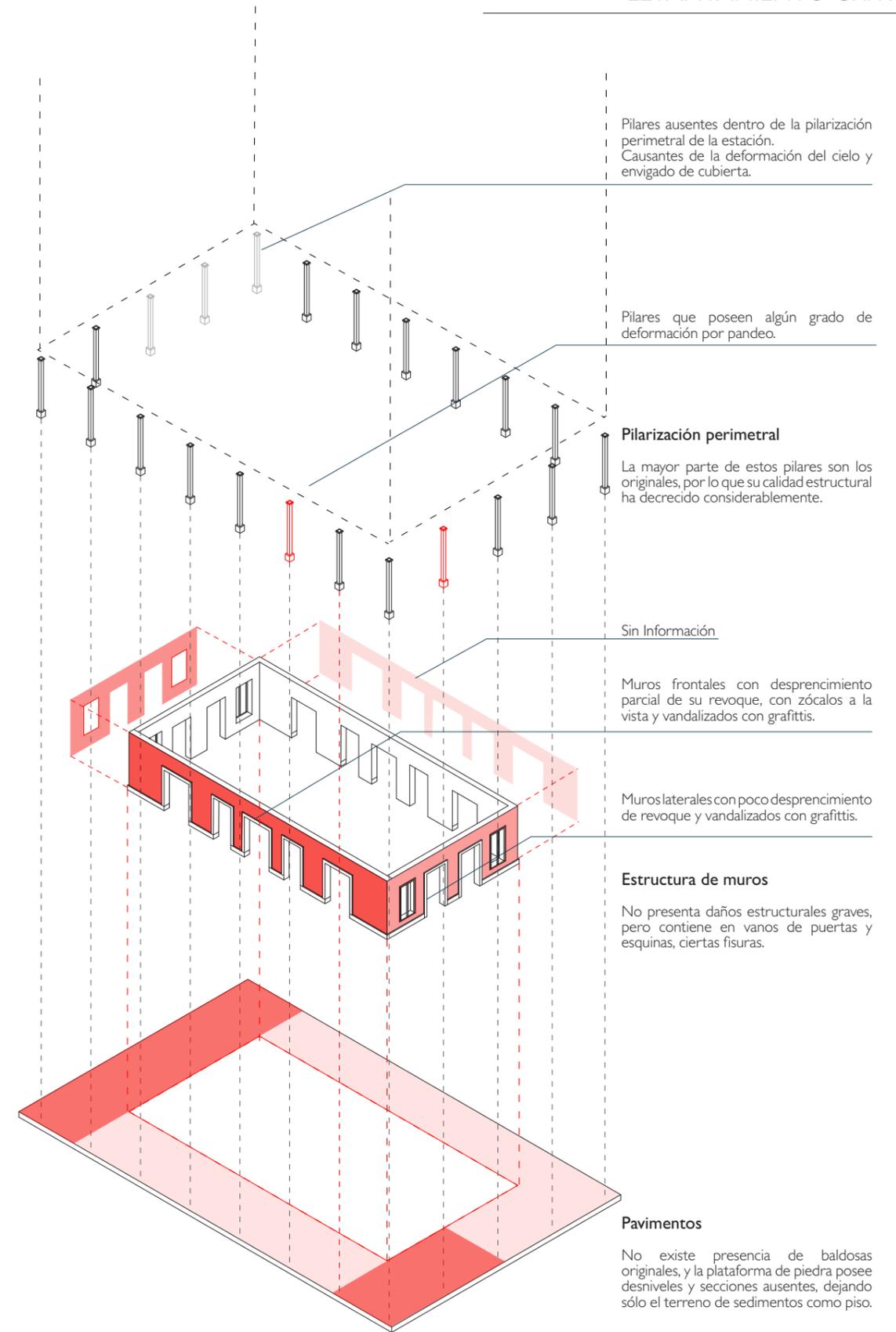
Presenta una serie de patologías constructivas por la antigüedad del inmueble y del material empleado.



Desprendimiento de tablas de madera, fisuras y material colgante.

Por ausencia de pilares, esta sección de cielo posee una deformación importante, con peligro de desprendimiento de techumbre y envigado

Imagen 104 Axonometría explotada diagnósticos de patologías estructurales y constructivas de ex Estación. Elaboración propia.



Pilares ausentes dentro de la pilarización perimetral de la estación.
 Causantes de la deformación del cielo y envigado de cubierta.

Pilares que poseen algún grado de deformación por pandeo.

Pilarización perimetral
 La mayor parte de estos pilares son los originales, por lo que su calidad estructural ha decrecido considerablemente.

Sin Información

Muros frontales con desprendimiento parcial de su revoque, con zócalos a la vista y vandalizados con graffitis.

Muros laterales con poco desprendimiento de revoque y vandalizados con graffitis.

Estructura de muros
 No presenta daños estructurales graves, pero contiene en vanos de puertas y esquinas, ciertas fisuras.

Pavimentos
 No existe presencia de baldosas originales, y la plataforma de piedra posee desniveles y secciones ausentes, dejando sólo el terreno de sedimentos como piso.

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO (Extracto)

Estación de Pasajeros Ex Estación de Chimbarongo, Julio 2021.



LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO (Extracto)

Bodega de la Ex Estación de Chimbarongo, Julio 2021.



4.3.2.1 Conclusiones preliminares del Levantamiento Crítico inmuebles del Monumento Histórico

Los dos inmuebles que son parte del Monumento Histórico de la Ex Estación de Ferrocarriles de Chimbarongo actualmente se encuentran en una deplorable condición de conservación. Se denota en ambas edificaciones problemas constructivos de muchos elementos que las constituyen: desprendimiento de material de techumbre, pérdida de revestimiento de muros, y una grave falta de elementos estructurales (pilares de Ex Estación), que representan un peligro de colapso de la estructura superior de cubierta. Además, y no es menor, la grave vandalización de ambos inmuebles producto de graffitis y rotura de elementos como puertas, ventanas, vanos y pavimentos. Se agrega que, dentro del contexto inmediato de estos inmuebles, existen diversos elementos ferroviarios abandonados cerca de estos edificios, mucha basura producto del nulo cerramiento del sector, y algunas viviendas irregulares levantadas en el sitio eriazo de la faja ferroviaria.

Tales problemáticas devienen principal y únicamente al abandono por décadas de estos elementos arquitectónicos dentro de Chimbarongo y que, a pesar de ser declarados Monumentos Históricos en 2017, es prácticamente nula alguna intervención en estas preexistencias por terceros como Municipalidad, Consejo de Monumentos Nacionales o particulares. Se demuestra en este caso específico de Chimbarongo que esta estación de ferrocarriles representa un patrimonio industrial en extremas condiciones de abandono e invisibilización dentro de la ciudad y dentro del conjunto patrimonial de la región de O'Higgins.

Por lo tanto, es de vital importancia tomar acciones concretas para lograr recuperar ambas edificaciones (a nivel constructivo-estructural) que aseguren su supervivencia para el futuro y la posterior inserción de programa arquitectónico dentro de la propuesta que se desarrollará en este presente texto.

Nota: por contingencia nacional de COVID-19, su respectiva restricción para movilizarse entre ciudades y regiones, la correspondiente visita al terreno en el mes de Julio (fase 2 de transición de comuna de origen hacia Chimbarongo, comuna en fase 3 de preparación), la inexistencia de material planimétrico de la Ex Estación de Ferrocarriles por parte de Transparencia y DIBAM, el levantamiento crítico correspondiente a la Ex Estación se basó principalmente en registros fotográficos previos existentes desde internet y con un grado de interpretación personal para efectos de desarrollo del proyecto vía telemática.

4. PROYECTO

4.1 Acercamientos

Con el ferrocarril como realidad territorial, programática y arquitectónica vigente todavía en Chimbarongo, y dentro de la misma ciudad, una condición cultural existente basada en la artesanía del mimbre, con signos de debilitamiento e invisibilización, se hace necesario conjugar estos fenómenos dentro de un solo campo de acción si se busca desarrollar una propuesta que revitalice tanto la preexistencia ferroviaria como de la crear un soporte para salvaguardar la actividad mimbrenera.

De esta manera, la segunda mitad del presente texto buscará desarrollar desde la escala comunal de Chimbarongo hasta la arquitectura de los Monumentos Históricos, la articulación de los fenómenos anteriormente descritos para la elaboración de un proyecto arquitectónico.

4.1.1 Presentación

Un sistema que congrega la enseñanza, la producción y la venta del mimbre se convertirán en el “corazón programático” de la propuesta arquitectónica, habitando y activando las preexistencias en desuso de la Ex Estación de Ferrocarriles - levantando además nuevos inmuebles - que, junto con el desarrollo de un parque como soporte de espacio público para dicho sistema, servirá como borde de amortiguación entre el tejido urbano cercano y la red ferroviaria operativa de E.F.E. De este modo, la actividad mimbrenera encontrará un hábitat donde pueda potenciarse y alcanzar un estándar de desarrollo más sofisticado al existente dentro de la manufactura tradicional en Chimbarongo.

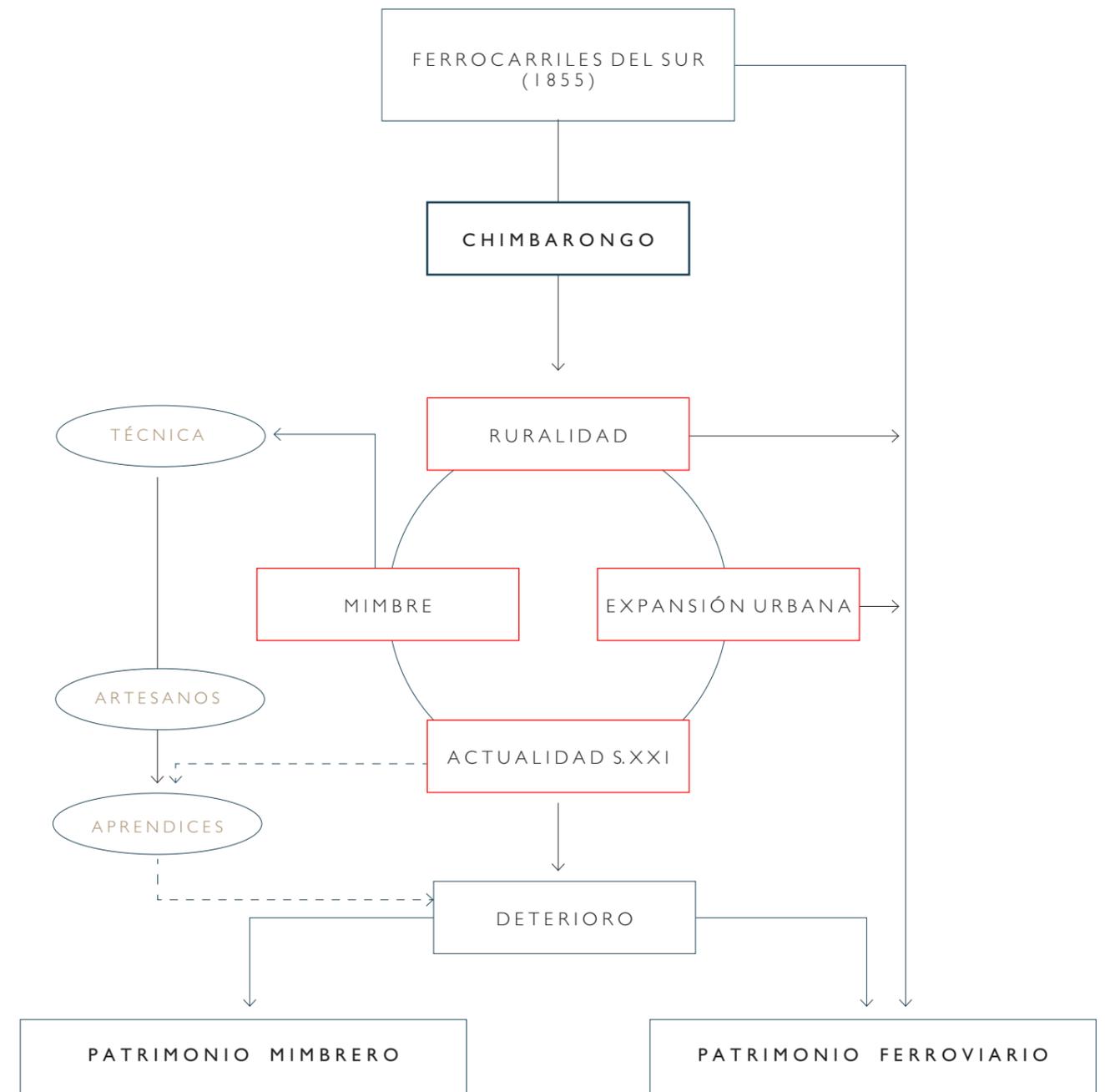


Imagen 105: Realidad actual entre el patrimonio mimbrenero - inmaterial - y el patrimonio ferroviario, ambas coexistentes en Chimbarongo. Elab. propia.

4.1.2 Ejes de la propuesta

El proyecto se define de esta manera, en 2 escalas de trabajo, ejes propositivos que, con sus respectivas características, objetivos, estrategias de intervención y desarrollo, buscan integrar la macro y micro-escala en un solo proyecto arquitectónico.

A) La macro escala, que se define a nivel comunal, mediante el trabajo del espacio residual de la faja ferroviaria de unos 400 m. de longitud, perteneciente a E.F.E. y que actualmente es un foco de inseguridad, abandono y desvalorización de los Monumentos Históricos insertos dentro de este intersticio urbano. Este espacio será transformado mediante dos acciones de carácter urbano de importancia para consolidar el proyecto:

1. Un planteamiento básico que modifique las características del Plan Regular Comunal de Chimbarongo que actualmente rige, lo que permitirá flexibilizar las actuales zonificaciones que rigen el sector, principalmente los referidos a las áreas de restricción por faja ferroviaria, y los usos de suelo circundantes, además de entregar mayores posibilidades de intervención tanto del espacio en desuso como de las preexistencias.
2. A partir de este ordenamiento urbano, el desarrollo y consolidación de un Master Plan que englobe la superficie de interés para el proyecto, cuyo resultado será en el “Parque del Mimbre”, espacio público y de áreas verdes que represente en diferentes formas, el mimbre como material icono de Chimbarongo.

B) En la micro escala, al tener resuelto globalmente la situación del espacio residual - traducido en un parque con sus respectivas estrategias de intervención y lograr así ser un soporte de espacio público que no existía previamente -, el proyecto se hará cargo de las preexistencias ferroviarias, activándolas mediante la inserción de programa que cubra las tres dimensiones fundamentales de la actividad mimbrense, sumándole a ello, los edificios respectivos que completen el sistema y teniendo el parque como un espacio de articulación para que dichos edificios dialoguen y cuyo programa pueda prosperar.

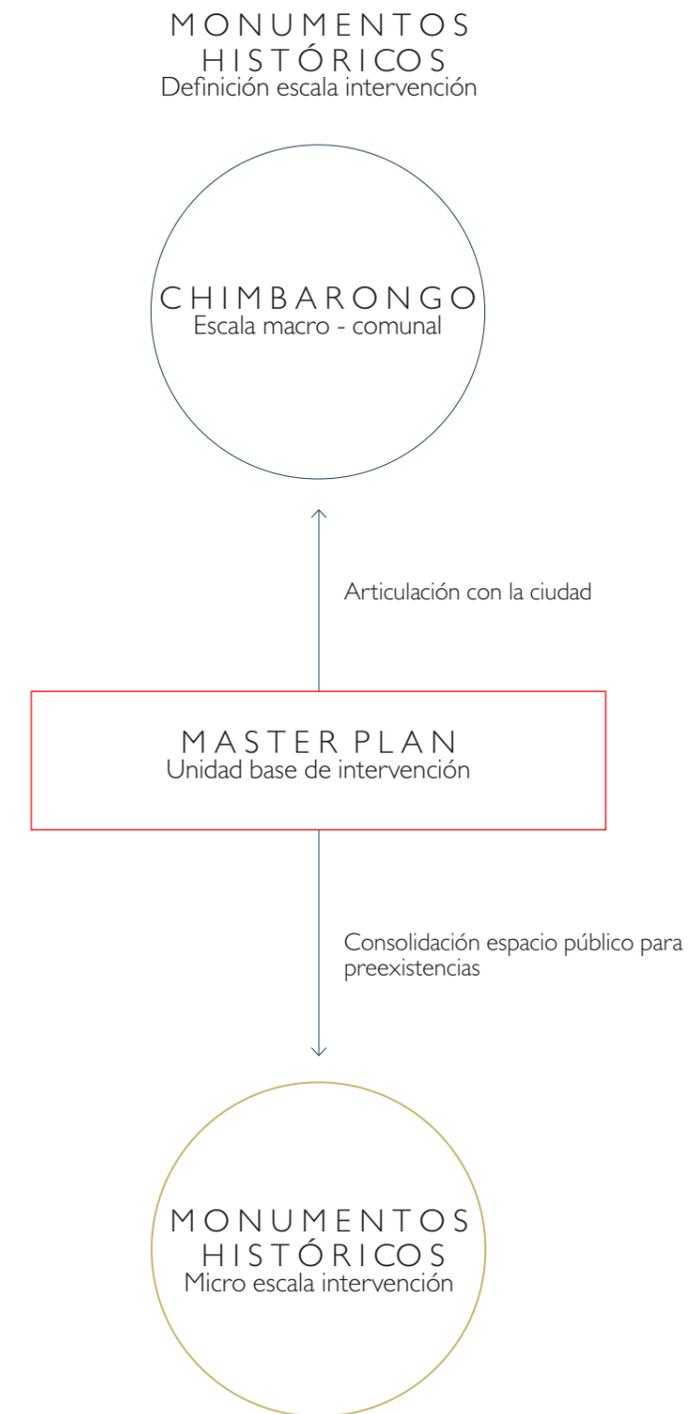


Imagen 106: Lineamientos de desarrollo de la propuesta arquitectónica para las preexistencias ferroviarias en Chimbarongo. Elab. propia.

Ejes / Escalas de definición - Propuesta Arquitectónica

Primera escala de consolidación de las preexistencias ferroviarias: **Escala comunal**

El impacto de la futura propuesta de recuperación de estas preexistencias abarca mucho más allá de su escala arquitectónica, si no a nivel comunal debido a los nuevos programas que van a proponerse y que actualmente no existen como tal en Chimbarongo.



Imagen 116: Esquema contexto urbano y ubicación futura intervención en Chimbarongo. Elab. propia.

Segunda escala de consolidación de las preexistencias ferroviarias: **Master Plan propuesto**

La consolidación de estas preexistencias se dará gracias al trabajo de todo el paño residual que envuelve dichos inmuebles, y así, mejorar considerablemente la relación entre objeto y contexto urbano.



Tercera escala de consolidación de las preexistencias ferroviarias: **Intervención arquitectónica en dichos inmuebles.**

Bodega y Estación de pasajeros son la escala más específica de esta propuesta arquitectónica global, cuya importancia radica en ser soporte de los nuevos programas y ser hitos dentro del Master Plan "Parque del Mimbres".

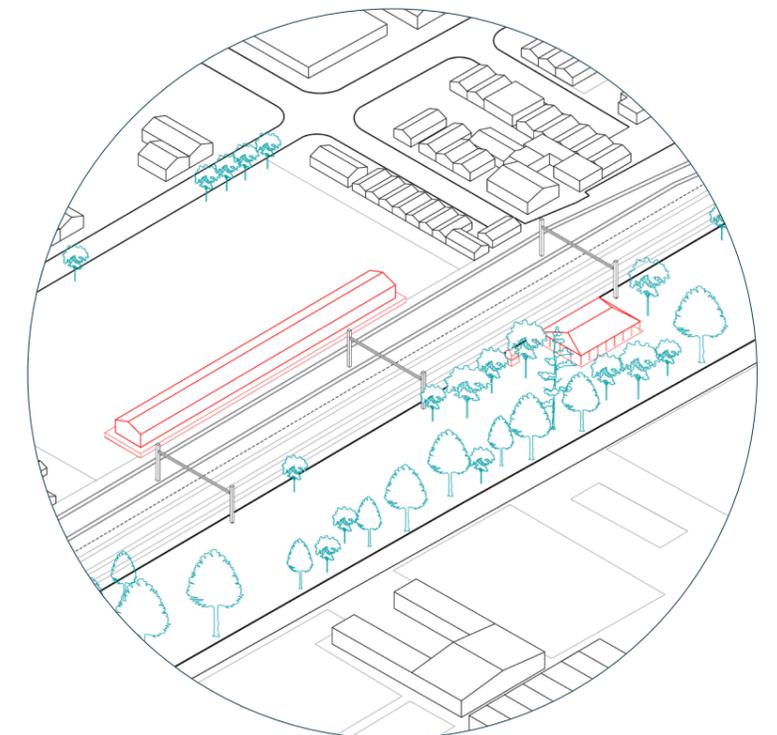


Imagen 117-118: Esquemas de acercamiento del contexto urbano para futura propuesta en Chimbarongo. Elab. propia.

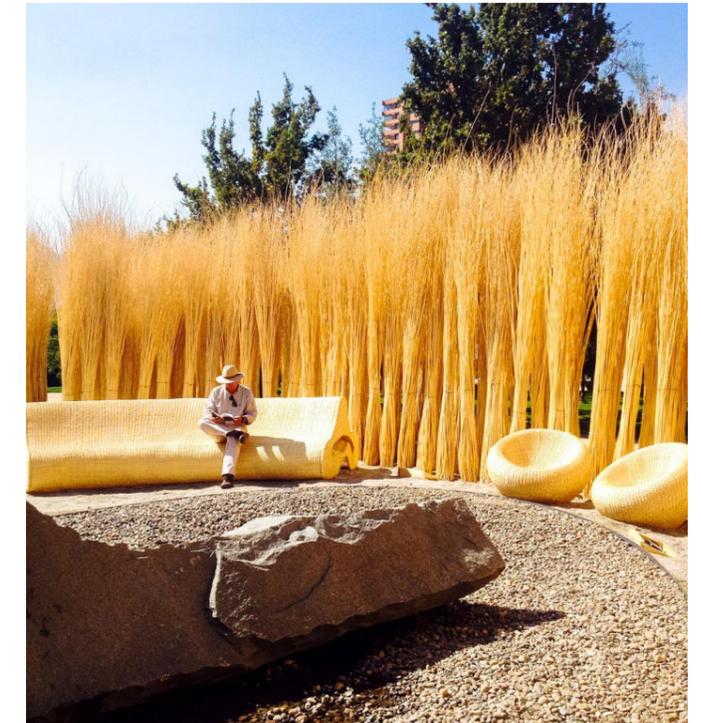
4.1.3 Referentes arquitectónicos

Como material de referencia para el desarrollo de la propuesta arquitectónica, se tienen cuatro proyectos de arquitectura que manejan en cierta medida algunos conceptos asociados tanto al patrimonio industrial, el mimbres como material vegetal con valor paisajístico y las expresiones artesanales como ejes fundamentales de diseño y uso programático.

BOSQUE DE MIMBRE

Grupo Talca (Martín del Solar & Rodrigo Sheward), YAP_CONSTRUCTO, 2015. Santiago de Chile.

Intervención dentro del Parque Araucano, utilizando el mimbres como material vegetal en un contexto de espacio público acotado, íntimo y con una escala peatonal consecuente con la escala del vegetal. Dentro de esta intervención se dispone mobiliario urbano, rocas y piletas como ornamento dentro del “bosque”.



PARQUE DE LA ESTACIÓN

Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2019.

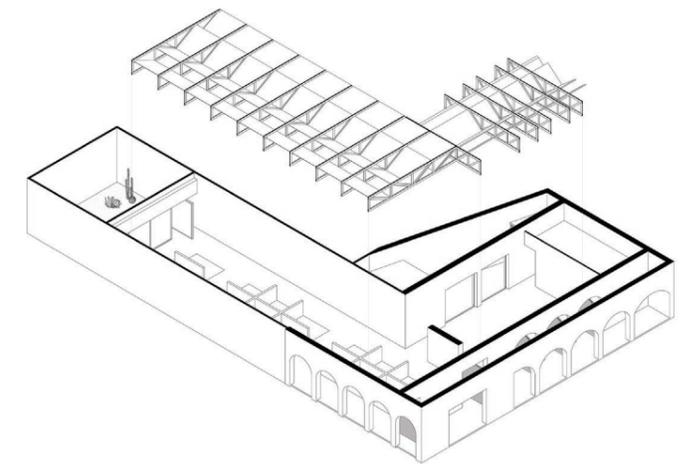
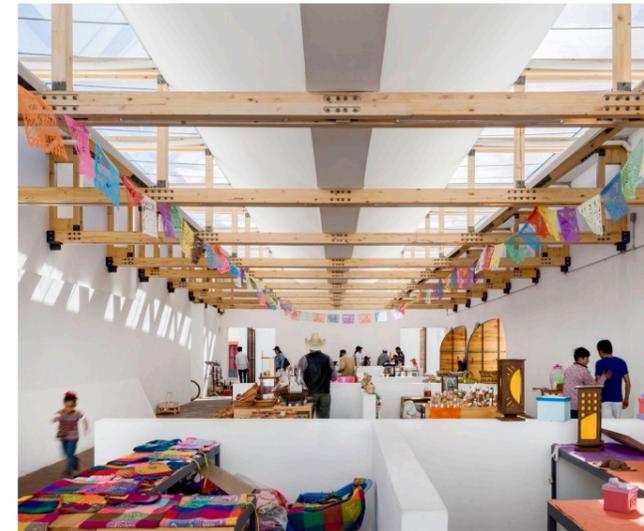
Proyecto que reacondiciona una preexistencia ferroviaria en el barrio de Balvanera, trabajando su contexto inmediato mediante el desarrollo de un espacio público con áreas verdes y equipamiento deportivo y de ocio. Dentro de este inmueble se proponen una biblioteca, multicanchas y salones multiusos y oficinas comunales.



MERCADO DE ARTESANÍAS DE TLAXCO

Vrtical. Tlaxco, Estado de Tlaxcala, México.

Propuesta de recuperación de un inmueble en desuso para detonar y potenciar el mercado artesanal de esta localidad, mediante la mejora y ocupación de este edificio con puestos modulares, patios interiores y pasillos de circulación. Se destaca por sus estrategias constructivas de recuperación, y sus operaciones de cubierta para maximizar la luz natural.



TALLER DE COSTURAS COMUNITARIO AMARAIS

Ruta 4 Taller. Vereda San Isidro, Puerto Caldas - Pereira, Colombia.

Propuesta de gestión entre comunidades locales, arquitectos y agentes interdisciplinarios para levantar un edificio que acoja las actividades artesanales del sector, la mayor de éstas de tipo textil, y cuyo contexto rural entrega un valor agregado al emplazamiento del inmueble.



Imagen 107-113: Referentes arq. para el desarrollo del proyecto. De Plataforma Arquitectura.

4.2 Propuesta de usuario

La ciudad de Chimbarongo destaca a nivel nacional gracias a la presencia de varios artesanos mimbrenos que han logrado exhibir sus obras y entregar un capital artesanal y humano sin precedentes para la ciudad. Su condición de actividad artesanal autóctona permite entender que en Chimbarongo han existido por décadas diversas instancias de enseñanza de esta actividad para nuevas generaciones, programas estatales para la mejora de esta labor, y diversos actores que han contribuido en la expansión y exhibición del mimbres como material único de trabajo y su rol en la construcción de una identidad regional.

Según la “Política Nacional de Artesanía”, se busca en Chile “promover políticas públicas para el sector artesanal que aborden el sujeto creador, poniendo al artesano, los saberes, su comunidad y su paisaje cultural, como el foco principal. Su implementación pone énfasis en la prioridad de intervención desde el objeto artesanal y los saberes, hacia los sujetos y las comunidades que los sustentan.”

El presente texto no busca dilucidar cada una de estas acciones que han contribuido a que la actividad mimbrenera siga presente en Chimbarongo, si no ofrecer a la actividad una nueva modalidad y enfoque para comprender, trabajar y salvaguardar esta artesanía en Chimbarongo bajo nuevos preceptos que saquen al mimbres de su condición rural y debilitada en la que se encuentra hoy.

Por lo tanto, la propuesta arquitectónica busca conjugar dos realidades humanas presentes en Chimbarongo. El visitante y el artesano.

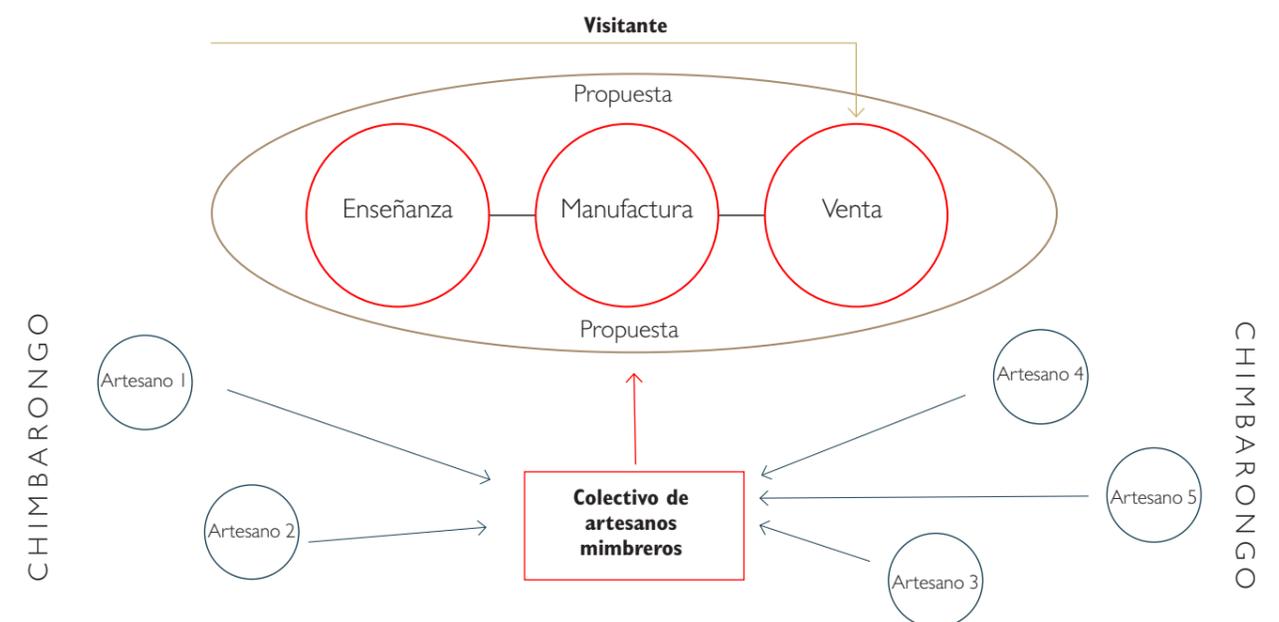
1. El visitante, como agente externo, contribuye enormemente a la economía local de Chimbarongo sobre todo en los meses estivales (vacaciones de verano, siendo turistas, o habitantes locales en el cotidiano mismo de la ciudad) mediante la compra de artículos mimbrenos, la visita a otros hitos urbanos locales y las instancias de ocio y esparcimiento. Se busca que este tipo de usuario comprenda dentro de un espacio dedicado exclusivamente al mimbres, entender y visualizar cómo es el proceso y ciclo de vida del mimbres desde su origen vegetal a su manufactura como objeto artesanal.

2. Colectivo de artesanos mimbrenos, mediante la consolidación de un espacio de trabajo, enseñanza y venta que sirva como vitrina oficial de la actividad mimbrenera en Chimbarongo. Dicho colectivo pretende cohesionar lo fragmentado y lejano de talleres y puntos de venta de mimbres mediante el trabajo colaborativo, rotativo y administrativo de la mayor parte de los artesanos, dentro de un espacio arquitectónico recuperado y acondicionado como lo será la Estación de Ferrocarriles



Imagen 114: Personas asistentes a taller de mimbres en Mercado Itinerante de O'Higgins en 2019-2020. De Diario El Puls 15

Imagen 115: Esquema de propuesta de usuario objetivo para futura propuesta en Chimbarongo. Elab. propia.



4.3.1 PROPUESTA URBANA

La condición de las preexistencias ferroviarias al estar insertas dentro de un gran espacio residual de casi 2 hectáreas, se enmarca en un contexto urbano a escala comunal, lo que significa que su desarrollo impactará más allá de su condición como Master Plan y como futura recuperación arquitectónica de los inmuebles.

De esta manera, la escala urbana donde se enmarcará este Master Plan, tomará en cuenta la articulación de todo el espacio baldío ferroviario y su contexto comunal, tomando las vías como ejes articuladores entre el “Parque del Mimbre” y los hitos urbanos más relevantes y con comunicación directa.

1. **Calle Camiruaga Cortina**, que comunica la zona comercial y pública del Parque del Mimbre con Chimbarongo. Esta zona contiene la antigua Bodega de la Estación ferroviaria recuperada como un almacén de ventas de artículos de mimbre, el patio de ésta transformada en una plaza dura y un anfiteatro al aire libre, y un corchete comercial que consolida esta zona del proyecto en un polo de carácter comercial que complementa la condición pública preexistente en la Plaza de Armas, ubicada a unos 300 m de distancia.

2. **Calle Pisagua**, cuya extensión que va desde el centro de la ciudad hasta la carretera 5 Sur, es el eje vial que comunica dicha situación urbana con el acceso norte del Parque del Mimbre, cuya entrada está ubicada entre la línea férrea y el acceso vehicular a la viña Cono Sur.

Esta propuesta urbana, por lo tanto, busca de manera sintética y simple, generar ciertas acciones a futuro que ayuden a consolidar la naturaleza misma del Master Plan, cuya morfología y ubicación la convierten en un espacio “encapsulado” con relación a la ciudad.

- a) **“Amarrar”** la condición encapsulada del Parque del Mimbre hacia el resto de la ciudad, generando de esta manera un circuito de espacios públicos representativos en Chimbarongo, como lo es la Plaza de Armas, el Estadio Municipal y el futuro Parque.
- b) **Enlazar** dicho Parque del Mimbre en el sentido longitudinal hacia la carretera 5 Sur, gracias al trabajo de perfil de calle de Pisagua, de tal manera que sirva como un “eje de antesala” a la situación nueva que generará el Master Plan.
- c) Finalmente, **afianzar** el eje entre Parque, Plaza y Estadio, de tal manera que a futuro esta nueva condición urbana detone nuevas inserciones programáticas de relevancia para Chimbarongo, tanto de carácter comercial, cultural, deportivo y de esparcimiento.



Imagen 119: Esquema tentativo de elementos urbanos que integran la propuesta urbana general de propuesta. Elab. propia.



Imagen 120 Propuesta urbana global que explica relación preexistencias - Master Plan - ciudad de Chimbarongo. Elab. propia.

4.3.2 PROPUESTA MASTER PLAN: PARQUE DEL MIMBRE

Elementos urbanos actuales y postura ante espacio residual ferroviario

Para trabajar sobre la faja ferroviaria en abandono que abarca esta zona de los Monumentos Históricos, es necesario visualizar y entender el rol de los diversos elementos urbanos que configuran este espacio, y a partir de ahí, generar una estrategia de intervención acorde a los requerimientos mismos de la propuesta arquitectónica futura.

Calle Camiruaga Cortina, como el único eje urbano que conecta con diversos hitos de la ciudad, como la Plaza de Armas, diversos equipamientos y el Estadio Municipal de Chimbarongo.

Patio de la ex bodega, actualmente en abandono y acoge personas en situación de calle, estacionamiento improvisado o almacenar material ferroviario o residencial

Línea férrea, operativa, donde tres veces al día pasa el tren Stgo-Chillán y trenes de carga de FEDESUR. De las 5 líneas, sólo 1 está operativa, las 4 restantes están desmanteladas parcialmente.

Imagen 121: Axonometría del contexto de sitio eriaz + preexistencias ferroviarias. Ingredientes del Master Plan "Parque del Mimbre". Elab. propia.

Área Norte de faja, como un sector importante para la futura propuesta al ser la vía más cercana a Pisagua, calle conectora a la Ruta 5 Sur, de importancia regional.

Viña Cono Sur, cuya existencia entrega un atributo ecosistémico al sector por tener cantidades de vegetal y arborización importante, además de sus viñedos.

Estos elementos actúan tanto como factores de oportunidades para el Master Plan, como los ejes viales, el patio y la presencia de la Viña Cono Sur, como factores de restricción, como la vía férrea operativa, que entre todos conforman las fronteras del Master Plan "Parque del Mimbre"

4.3.2.1 Condición actual zonificaciones dentro del sector, dados por P.R.C. de Chimbarongo.

Desde el aspecto normativo, en esta zona del Master Plan coexisten 5 usos de suelos diferentes dados por el PRC de Chimbarongo el año 2011, cada una de ellas con sus respectivos requerimientos de construcción, uso y habitabilidad.

ZE-1: Zona de Equipamiento de Servicios Públicos ■

Zona de uso exclusivo de equipamiento de servicios públicos

Usos de suelo permitido:

- Residencial: Vivienda asociada al cuidado del recinto.
- Equipamiento: Educación, Salud, Seguridad, Servicios Públicos, Cultura.
- Áreas Verdes

ZE-2: Zona de Equipamiento Deportivo ■

Zona de uso exclusivo de equipamiento deportivo, se podrá autorizar localización de una vivienda de cuidador relacionada con el uso equipamiento, sin que estas excedan los parámetros de vivienda económica desde el punto de vista de su calidad y un 7% de la superficie predial.

Usos de suelo permitido:

- Residencial: Vivienda asociada a la mantención y cuidado del recinto
- Equipamiento: Deportes; Comercio
- Áreas Verdes

ZU-2: Zona Urbana de Carácter Mixto ■

Corresponde a una zona de uso predominantemente comercial y de servicios, que tiende a la conformación del borde edificado continuo que apoye la imagen de la edificación del sector central.

i) Usos de suelo permitido:

- Residencial: Vivienda
- Equipamiento: Comercio, Educación, Culto, Seguridad, Servicios Públicos y Profesionales, Salud, Cultura
- Actividades productivas: Servicios Artesanales y Almacenamiento inofensivos.
- Áreas Verdes
- Infraestructura sanitaria

ZU-4: Zona Urbana Residencial 2 ■

Corresponde a urbanizaciones residenciales recientes de programas de subsidio en proceso de consolidación desde el punto de vista de su integración al sistema urbano. Se conservan las condiciones básicas de loteo, consolidando su trazado de calles.

i) Usos de suelo permitido:

- Residencial: Vivienda
- Equipamiento: Educación y comercio
- Actividades productivas: Servicios Artesanales y Almacenamiento inofensivos.
- Áreas Verdes
- Infraestructura sanitaria

ZUR-2: Área de Restricción por Resguardo de Infraestructura ■

Esta área corresponde a la localización de instalaciones de infraestructura urbana inofensiva y de transporte que se detallan a continuación: Infraestructura Sanitaria; Infraestructura Eléctrica; Infraestructura de Comunicaciones; Infraestructura de Transporte Terrestre y Ferroviaria.

i) Usos de suelo permitido:

- Residencial: Vivienda
- Equipamiento: Comercio
- Actividades productivas: Industria artesanal
- Áreas Verdes
- Infraestructura

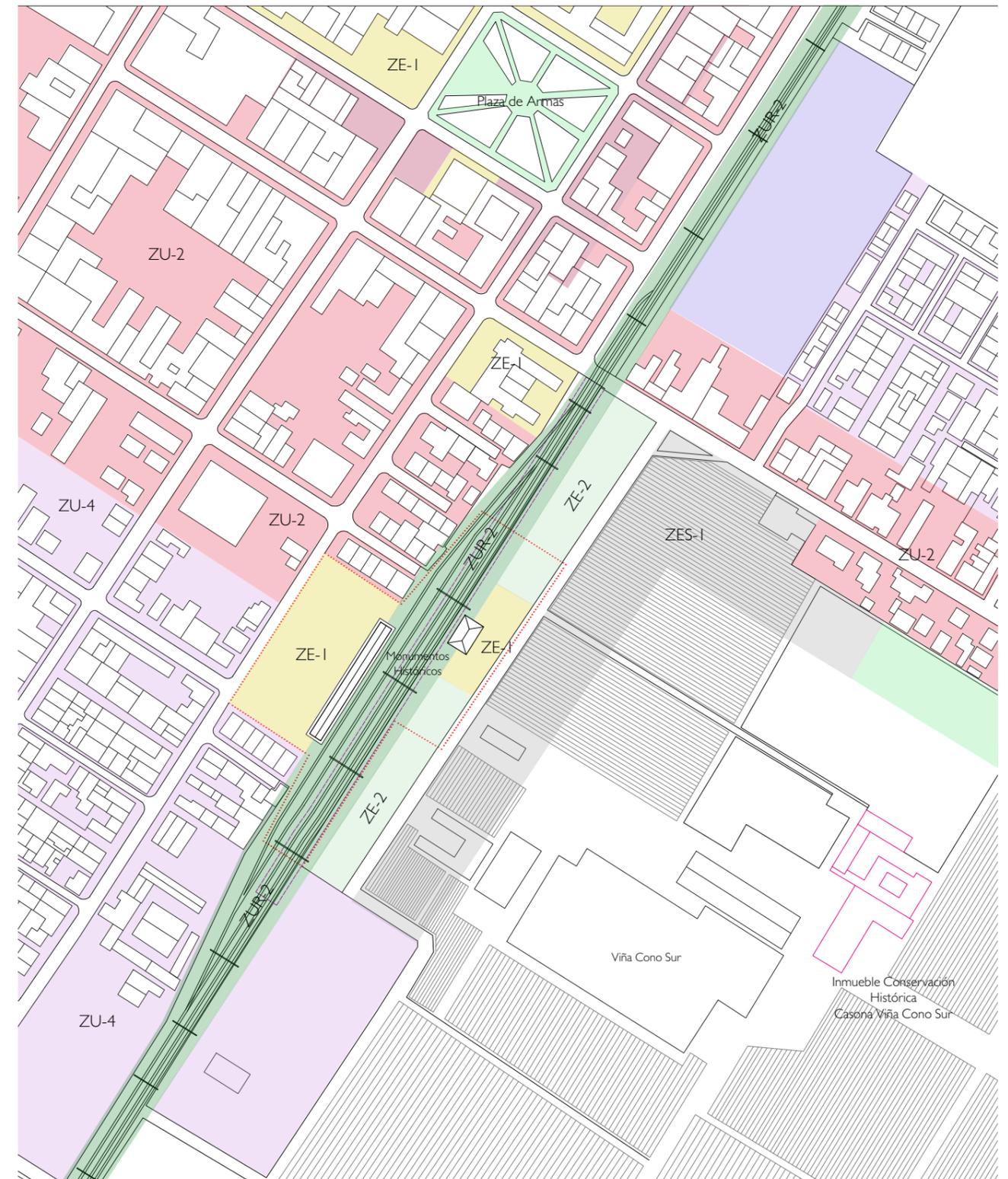


Imagen 122: Plano con zonificaciones correspondientes al P.R.C de Chimbarongo del año 2011. Elab. propia a partir de P.R.C. Chimb.

4.3.2.1 Definición de una “Actualización de usos de suelo para el PRC” y esta zona.

Con la anterior situación de usos de suelos que están actualmente en la zona del Master Plan, se hace necesario generar un diagnóstico de dicho fenómeno para afrontar la nueva condición de parque que tendrá dicho lugar. Si en el plano anterior se mostró la presencia y zonificación de cinco usos de suelos distintos en el área del nuevo Master Plan, para establecer una nueva condición urbana se busca principalmente

- Generar un contexto normativo uniforme que permita ciertos tipos de intervención tanto paisajística como arquitectónica alrededor de los inmuebles declarados Monumentos Históricos.
- Recuperar dicha faja ferroviaria que ha permanecido intacta por muchas décadas, principalmente por el abandono total de la Estación de Ferrocarriles, y por estar “encajonada” dentro del límite urbano-rural de Chimbarongo.
- Consolidar espacialmente esta zona ferroviaria y sumar dicha tipología urbana al tejido urbano circundante, como una manera de integrar y mejorar la relación entre estas infraestructuras de movilidad, su huella en el territorio y la ciudad.

Con lo anterior, se propone

1. Extender la zona ZE-I a todo el espacio residual preexistente, aglutinando la zona deportiva ZE-2 a esta zonificación actualizada. Así se busca extender la condición de Equipamiento Exclusivo de Servicios Públicos para toda la zona, e integrar al sistema la otra zona ZE-I, perteneciente a la Ex bodega de la Estación, depurando los otros dos usos de suelo (ZU-2 y ZU-4),
2. A esta zonificación ZE-I, agregar un nuevo destino para equipamientos “Servicios Artesanales Inofensivos”, dados los requerimientos propios que se buscan implantar para la recuperación programática de las preexistencias.
3. Flexibilizar la extensa zonificación de la faja ferroviaria a una condición que se ajuste a los nuevos requerimientos de intervención tanto para el Master Plan como para la recuperación arquitectónica de las preexistencias. Esto se traduce en disminuir la superficie destinada a línea férrea, sabiendo que actualmente de los cinco durmientes existentes en esta Estación, solo dos está actualmente operativos, mientras los otros se encuentran abandonados y desmantelados.



Imagen 123 Plano con propuesta de zonificaciones actualizadas para el P.R.C de Chimbarongo. Elab. propia a partir de P.R.C. Chimb.

4.3.2.1 Definición de elementos estructurantes

Resolución de Bordes

Para consolidar la superficie total correspondiente al Master Plan, es necesario definir la condición, ubicación y características de los bordes de la propuesta, de manera que sea identificable por el visitante y el peatón de que existe una nueva condición urbana que está inserta en esta faja ferroviaria abandonada con elementos patrimoniales en el lugar.

Camiruaga Cortina eje vial que conecta con la Plaza de Chimbarongo. Se plantea como el acceso de carácter urbano hacia el Master Plan.

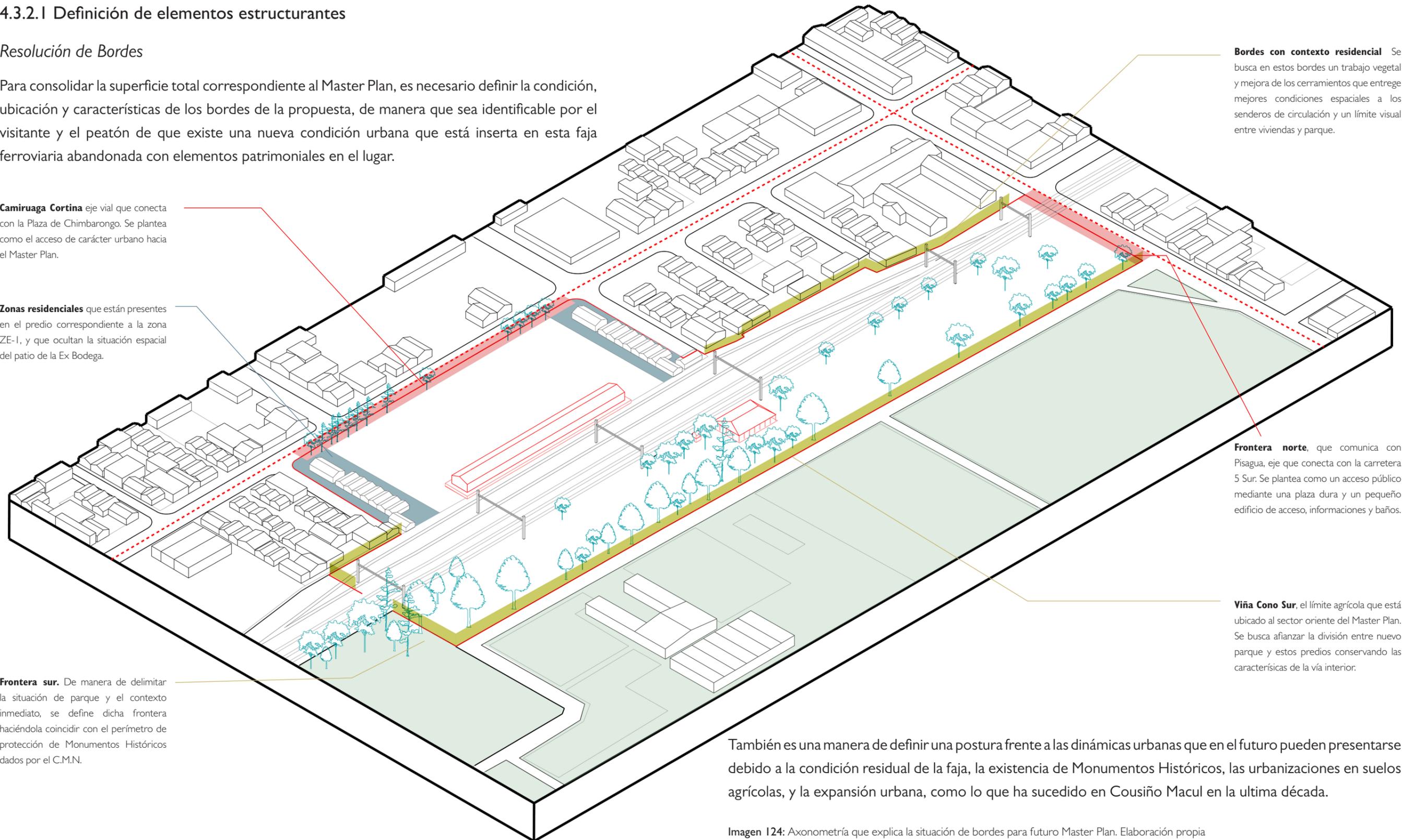
Zonas residenciales que están presentes en el predio correspondiente a la zona ZE-1, y que ocultan la situación espacial del patio de la Ex Bodega.

Frontera sur. De manera de delimitar la situación de parque y el contexto inmediato, se define dicha frontera haciéndola coincidir con el perímetro de protección de Monumentos Históricos dados por el C.M.N.

Bordes con contexto residencial Se busca en estos bordes un trabajo vegetal y mejora de los cerramientos que entregue mejores condiciones espaciales a los senderos de circulación y un límite visual entre viviendas y parque.

Frontera norte, que comunica con Pisagua, eje que conecta con la carretera 5 Sur. Se plantea como un acceso público mediante una plaza dura y un pequeño edificio de acceso, informaciones y baños.

Viña Cono Sur, el límite agrícola que está ubicado al sector oriente del Master Plan. Se busca afianzar la división entre nuevo parque y estos predios conservando las características de la vía interior.



También es una manera de definir una postura frente a las dinámicas urbanas que en el futuro pueden presentarse debido a la condición residual de la faja, la existencia de Monumentos Históricos, las urbanizaciones en suelos agrícolas, y la expansión urbana, como lo que ha sucedido en Cousiño Macul en la última década.

Imagen 124: Axonometría que explica la situación de bordes para futuro Master Plan. Elaboración propia

4.3.2.1 Definición de elementos estructurantes

Depuración de predio correspondiente al patio Ex Bodega.

Para este espacio correspondiente al patio de la Ex bodega, se presentan tres usos de suelos que corresponde principalmente a condiciones residenciales y de centro urbano. Cabe destacar que estas tres situaciones que coexisten en un solo predio permiten que existan frentes abandonados que dan hacia las viviendas, lo que genera serios problemas de seguridad.

Patio Ex Bodega Actualmente es un espacio encajonado entre matorrales, el edificio de la Bodega y los pequeños predios residenciales.

Reubicar los residentes de estos predios mediante una acción entre Municipalidad, MINVU y los mismos habitantes, con tal de mejorar la condición predial del Master Plan.

Depurar situación. Mediante la actualización de las zonificaciones, se busca consolidar la zona ZE-I para generar un espacio público dedicado a comercio y esparcimiento, con la Bodega como edificio central.

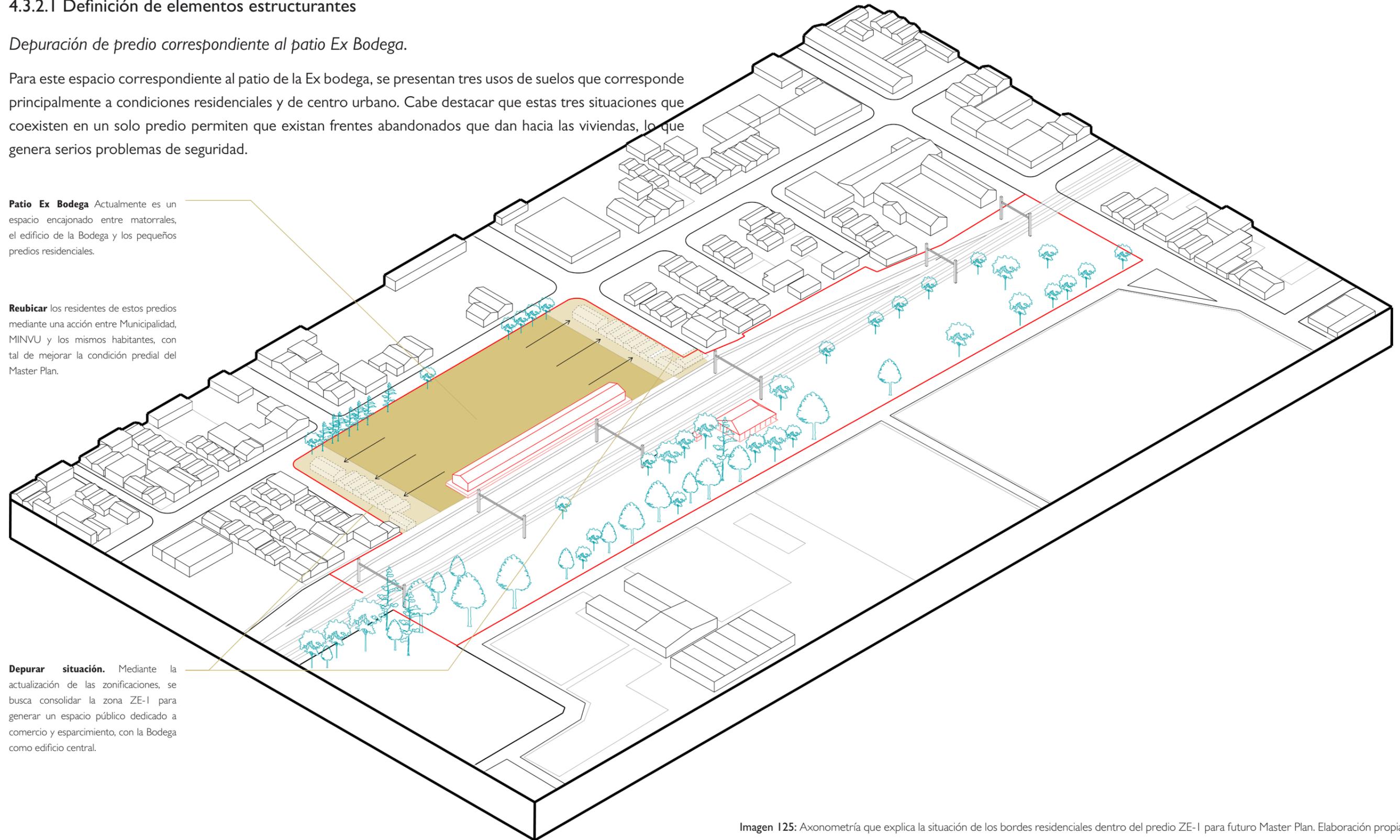


Imagen 125: Axonometría que explica la situación de los bordes residenciales dentro del predio ZE-I para futuro Master Plan. Elaboración propia

4.3.2.1 Definición de elementos estructurantes

Integración de durmientes a espacio público del Master Plan.

Actualmente, de las cinco ramificaciones de líneas férreas que existen en la Estación de Chimbarongo, sólo dos poseen condiciones operativas: una de ellas posee flujos ferroviarios de manera diaria, y la otra sólo es utilizada como eje de cambio de andén para ferrocarriles que buscan ir en sentido contrario (en norte y sur de Chimbarongo, solo existe una línea férrea que se bifurca en varias en esta zona)

Identificar durmientes abandonados que han dejado de ser operativos, de tal manera de integrarlos como un recorrido complementario en la zona oriente del Master Plan

Restaurar dichos durmientes para recuperar su condición de objeto patrimonial asociado a este tipo de patrimonio ferroviario, junto con las palancas manuales de cambios de andén

Redefinir el ancho de la faja ferroviaria gracias a estas acciones de recuperación e integración de durmientes, y así, limitar de mejor forma la morfología final del Master Plan.

Nivelar en algunos sectores las irregularidades del terreno debido principalmente a los montículos de empedrados que se han generado en las décadas.

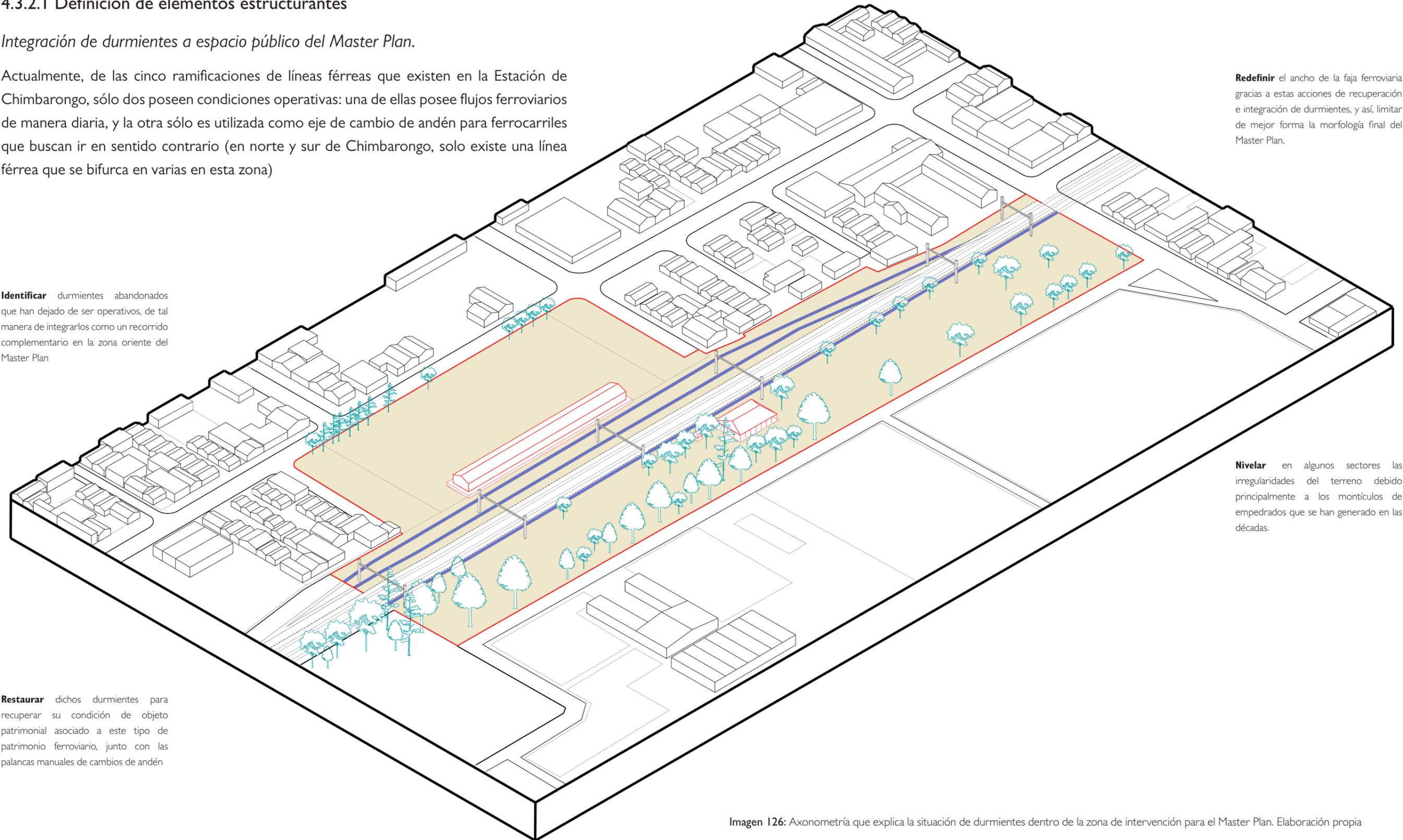


Imagen 126: Axonometría que explica la situación de durmientes dentro de la zona de intervención para el Master Plan. Elaboración propia

4.3.2.2 Estrategias de intervención

CONSERVACIÓN DE ARBORIZACIÓN PREEXISTENTE



Se busca conservar la mayor cantidad de arborización que existe actualmente en el sitio eriazo, para permitir mejores condiciones de habitabilidad al visitante dentro del parque

VEGETACIÓN SILVESTRE & MIMBRALES



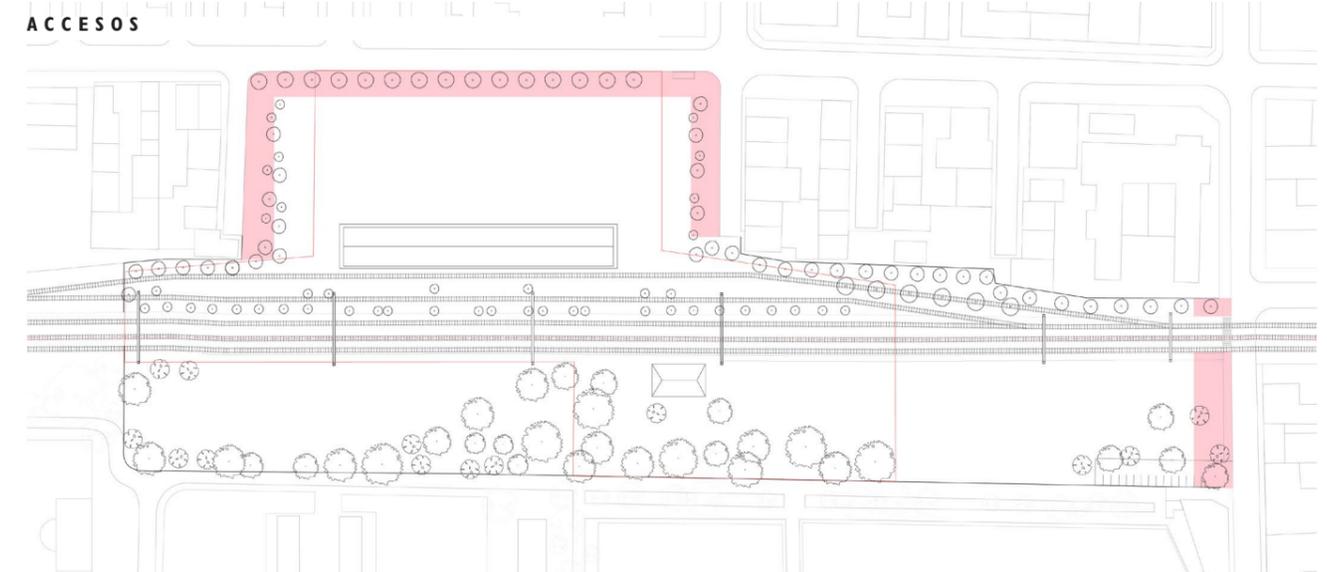
Proponer la inserción de mimbrales como parte de un sistema vegetal que relacione al visitante con el material ícono de Chimbarongo, además de plantear zonas de vegetación silvestre en bordes de Master Plan.

IMPLANTAR NUEVA ARBORIZACIÓN



Con la existencia de un canal perteneciente a los canalistas del embalse Convento Viejo, se propone una nueva arborización aprovechando este hito hídrico en la zona oriente del Master Plan, con tal de mejorar la condición vegetal y ambiental del acceso norte y oriente al parque y generar un "límite verde" entre ciudad, línea férrea y residencias.

ACCESOS



Definir dos ejes de acceso al Master Plan, con tal de potenciar la relación de este hito verde con el resto de la ciudad. Eje Oriente -> Plaza-anfiteatro / Eje Norte -> Acceso Parque y recorrido lineal.

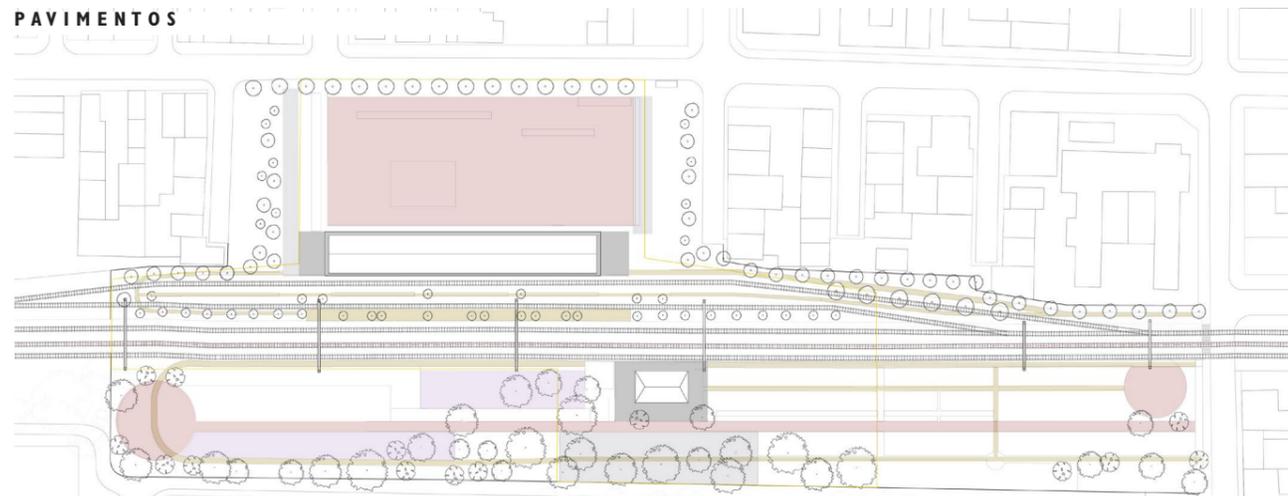
Imagen 127-130: Esquemas explicativos sobre las capas que componen el Master Plan. Elaboración propia

CIRCULACIONES



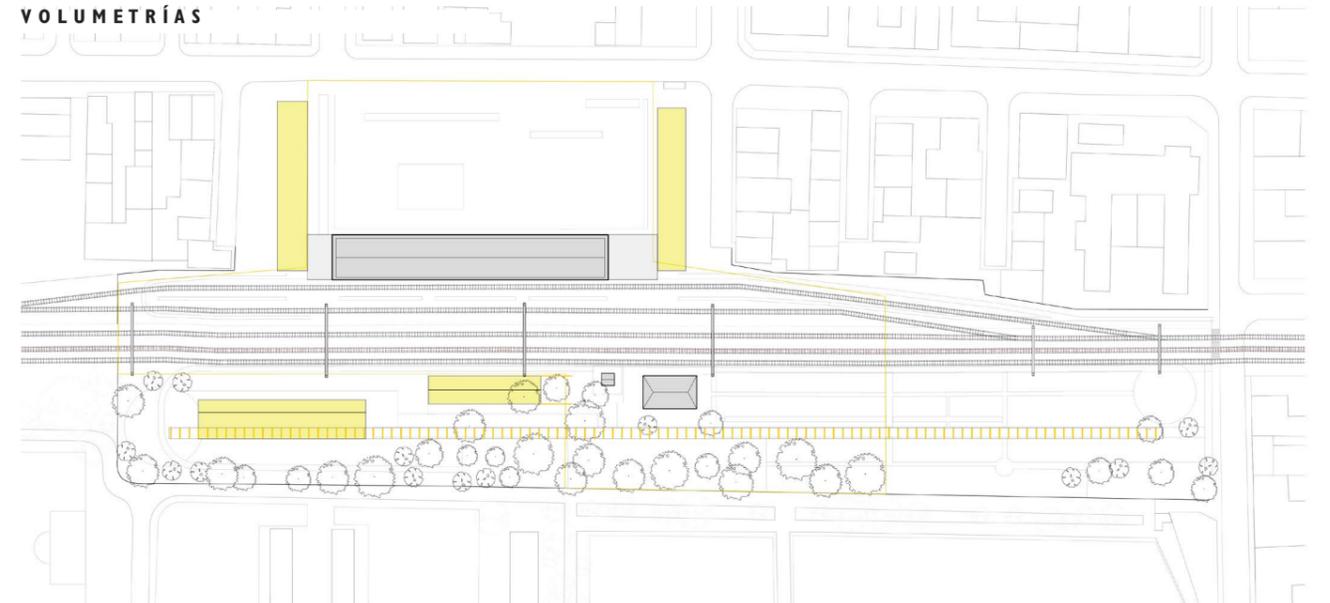
Para dinamizar y poder recorrer el conjunto total del Master Plan, se plantean una serie de circulaciones para la zona poniente parque (uno central y otro en U,) otros similares para la zona de los durmientes, y otros de carácter conector hacia el anfiteatro-plaza y llegada a la recuperación de la ex Bodega.

PAVIMENTOS



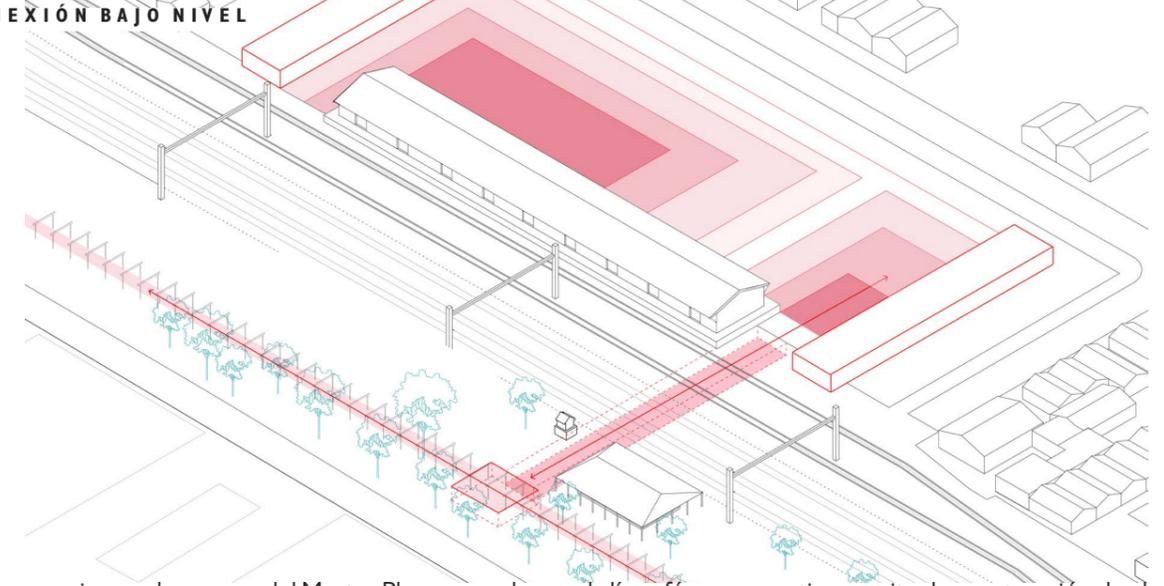
Con las circulaciones definidas, el trabajo de pavimentos entregará mejores condiciones de espacio público y poder diferenciar las distintas situaciones que sucederán dentro del Parque del Mimbre.

VOLUMETRÍAS



Con la situación de estos inmuebles declarados Monumentos Históricos dentro del Master Plan, se plantea un sistema edificado que articule, conecte y potencie el uso de estas preexistencias, mediante un corchete comercial, una pérgola longitudinal, y un par de edificaciones complementarias al programa arquitectónico que será explicado más adelante.

CONEXIÓN BAJO NIVEL



Para comunicar ambas zonas del Master Plan separadas por la línea férrea operativa, y evitar la construcción de elementos sobrenivel que signifiquen el quiebre de la escala y proporciones de las preexistencias con una nueva volumetría, se propone un eje subterráneo que articule las diferentes circulaciones y entregue una solución menos invasiva al sistema.

Imagen 131-134: Esquemas explicativos sobre las capas que componen el Master Plan. Elaboración propia

4.3.2.3 Criterios de paisaje y espacio público

Teniendo las principales capas que conforman el Master Plan “Parque del Mimbre”, esta propuesta contempla una serie de criterios para asegurar y constituir un espacio público con vocación de parque, que entregue un lugar de esparcimiento para Chimbarongo, como también un espacio de exhibición de las actividades mimbrenas dentro de los diversos programas arquitectónicos propuestos para ese fin.

Considerando las acciones para asegurar esta condición vegetal de dicho parque, se busca:

1. **Conservar la arborización preexistente en la faja ferroviaria**, cuya masa arbórea es importante para asegurar un buen nivel de confort ambiental y de habitabilidad para los visitantes del parque, sabiendo que durante los meses de primavera-verano, dicha zona posee una alta radiación solar.
2. **Colonizar los perímetros del Master Plan con nueva arborización** acorde a los requerimientos hídricos que existen en el lugar (acumulación de agua desde canalización de Estero Los Molinos, con mín. de 1 lt/s). Dicha arborización busca componer una frontera verde tanto para el límite urbano entre la ruralidad y la ciudad misma, como para la situación actual de la vía ferroviaria actualmente operativa.
3. **Recuperar el sitio erizado** – ex patio de la Bodega – mediante el diseño de una plaza y anfiteatro al aire libre que entregue un espacio de descanso y actividades para la ciudad, complementándose con la existencia de un corchete comercial con la Bodega como edificio insigne para esta zona del Master Plan.
4. Finalmente, integrar en este Master Plan el **uso del mimbre como material vegetal** que otorgue una identidad propia al parque, entendiendo que el objetivo principal de este Master Plan es **generar a nivel comunal, un “micro-paisaje”** con el mimbral como unidad vegetal por excelencia, mostrando de esta manera las distintas expresiones físicas del vegetal y así, componer un “relato” paisajístico e interactivo entre visitante y naturaleza.

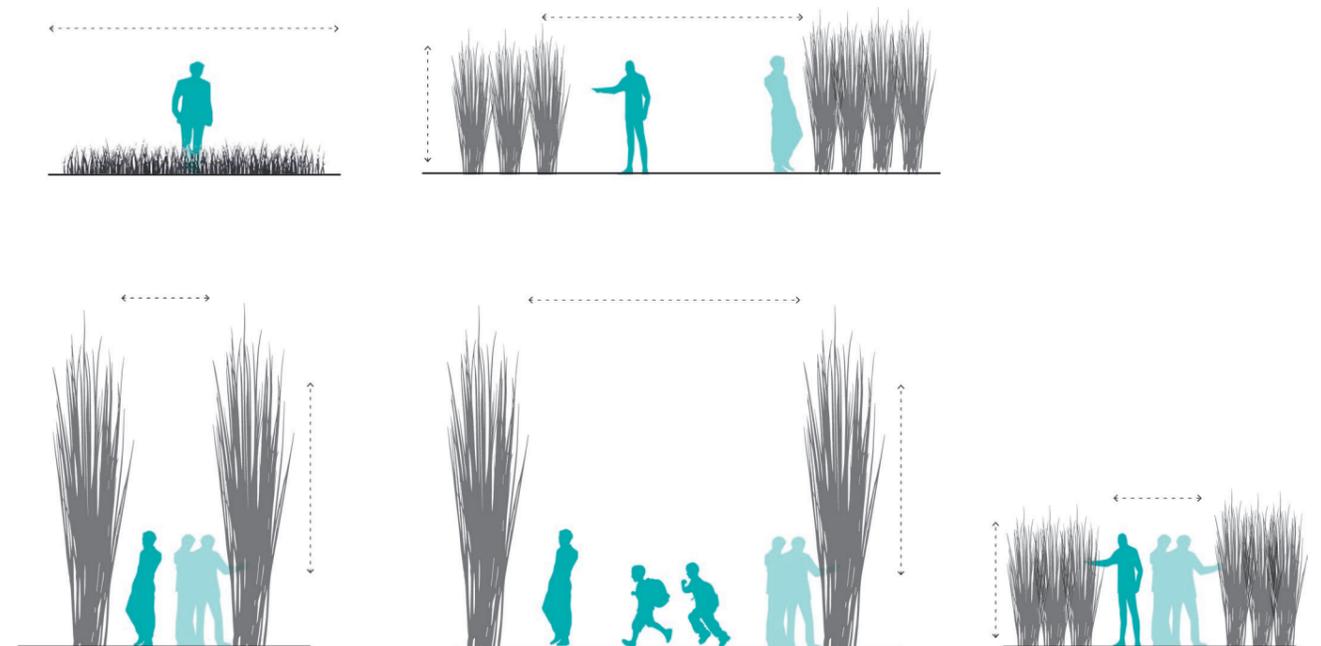
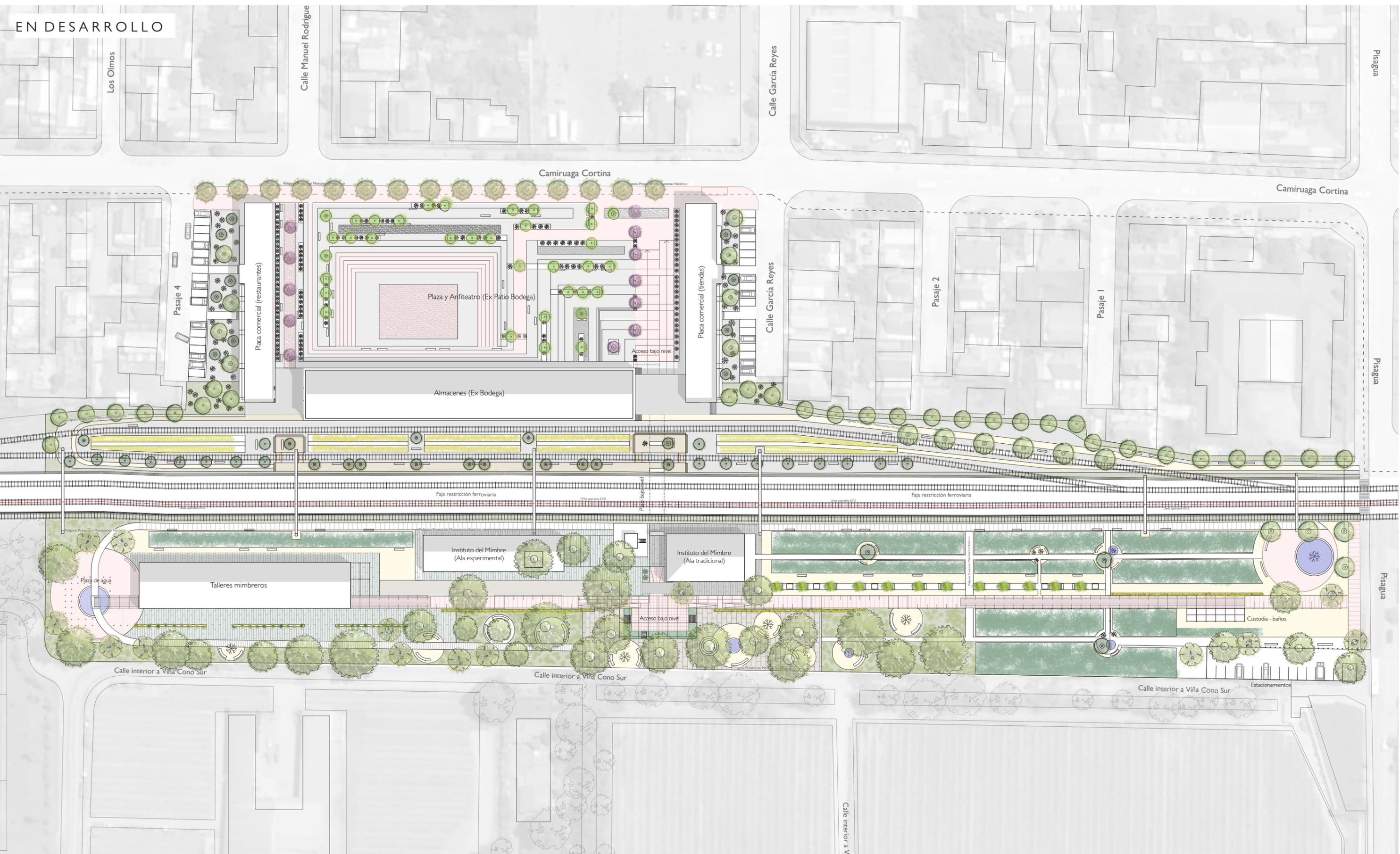


Imagen 135: Diagramas que manifiestan las diferentes formas de trabajar la escala, el espacio y la relación entre mimbre y visitante. Elaboración propia

EN DESARROLLO



CENTRO DE DESARROLLO DEL MIMBRE
 Reconversión Ex Estación de Ferrocarriles de Chimbarongo
 Chimbarongo, Sexta Región.

PLANTA GENERAL MASTER PLAN
 Parque del Mimbres + Centro de Desarrollo del Mimbres / Sistema

ESCALA 1:1000

Julio 2021



Pisagua

4.3.3 PROPUESTA DE EDIFICACIÓN: CENTRO DEL DESARROLLO DEL MIMBRE

4.3.3.1 Conceptualizaciones

Al definir las dos primeras escalas de la propuesta, una relacionada con el impacto a nivel urbano de la nueva intervención sobre el patrimonio ferroviario existente en Chimbarongo, y la segunda, que se hace cargo del espacio residual de la faja ferroviaria que envuelve estos inmuebles, finalmente se llega a la tercera escala de intervención, la arquitectónica.

Para ahondar en las distintas estrategias de diseño de ambas realidades (preexistencias y edificios complementarios), es necesario comprender previamente el objetivo que buscan estas operaciones arquitectónicas

1. Consolidación de las preexistencias ferroviarias mediante la restauración arquitectónica de éstas, entendiendo que tales inmuebles al ser del siglo XIX y XX, presentan diferentes grados de deterioro respecto a sus métodos constructivos. Es por ello por lo que la escala micro de intervención se vuelve de vital importancia para asegurar la conservación de estos edificios patrimoniales, donde cuyas operaciones de recuperación serán expuestas más adelante.
2. Con las preexistencias ya recuperadas a nivel constructivo-estructural, la inserción de nuevos programas tendrán que considerar la mayor parte de los conceptos anteriormente tratados en el presente texto, donde Chimbarongo entregará ciertos atributos culturales que darán cuerpo y forma al programa arquitectónico.
3. Finalmente, articular los dos puntos anteriores dentro de un contexto de parque, entendiendo que el uso de este nuevo espacio público para Chimbarongo se ha concebido como un espacio de soporte de estas preexistencias y con nuevos edificios complementarios que afiancen el funcionamiento adecuado de los programas propuestos.



Imagen 137: Diagrama de dimensiones relacionadas al mimbre, búsqueda y construcción de un programa arquitectónico global. Elaboración propia

4.3.3.2 Propuesta programática

El programa propuesto nace del entendimiento que existe sobre la realidad del mimbre tanto por ser un testigo de una enseñanza de carácter técnico, tradicional e histórico, como por ser un insumo que, manufacturado, entrega ganancias económicas para el artesano.

De esta manera, el programa surge como un “trinomio” entre la producción de baja escala, la enseñanza de la técnica mimbrenca, y un punto de salida para su venta. Estos tres elementos deben entenderse como indivisibles para comprender como el mimbre es considerado dentro de la realidad cultural, económica y social en Chimbarongo, y así, abarcar dentro de un mismo proyecto arquitectónico estas tres dimensiones que conciernen al mimbre.

1. Instituto del Mimbre:

Corresponde al programa de carácter educativo que busca rescatar y potenciar la enseñanza que existe actualmente en torno al mimbre, entendiendo que las potencialidades del material pueden coexistir en dos líneas: la enseñanza tradicional, cuyo acto siempre ha sido de generación en generación, entre artesano y aprendiz y de un ámbito muy íntimo; y por otro lado, la enseñanza experimental, entendiéndola como una forma actualizada en cómo puede trabajarse el mimbre, sobre todo para las nuevas generaciones mediante grupos o gremios más dedicados al diseño, el mundo paramétrico y la nueva corriente de artesanía moderna empujada por particulares que buscan rescatar actividades artesanales desaparecidas.

2. Talleres Mimbrenos

Integrando la manufactura in situ de artículos mimbrenos por parte de los artesanos que actualmente residen y trabajan en Chimbarongo, este programa busca consolidar un espacio de trabajo en común para aquellos cultores que desean mostrar y desarrollar su actividad de manera expositiva (que actualmente no existe en la ciudad), además de acoger dentro de un mismo edificio y por periodos definidos a los artesanos más influyentes dentro del gremio. De esta manera, este programa entrega un espacio de exhibición de la actividad artesanal en torno al mimbre de manera directa al visitante del parque, lo que ayudará a visibilizar el mundo productivo detrás del mimbre y así, generar dentro del sistema propuesto, una pequeña industria mimbrenca de pequeña escala.

3. Almacenes + “corchete” comercial

Corresponde al programa destinado a la venta de los productos mimbrenos, ya sean manufacturados dentro de los talleres mimbrenos, o de artesanos particulares que buscan un espacio consolidado para vender sus productos. Dicho espacio entregará un conjunto de estancias modulares que tendrán los artesanos para desarrollar sus ventas, además de poder ofrecer una vitrina de todos los productos mimbrenos que los cultores de esta artesanía desarrollan en la ciudad.

Sumado a lo anterior, este programa será complementado con un “corchete comercial”, un conjunto variado de locales comerciales destinados a la compra-venta de productos y a pequeños restaurantes que ayuden a activar la zona del proyecto que estará inserto dentro de la ciudad y concretar así, un polo comercial de mediana escala que actualmente no existe de manera continua en Chimbarongo, si no que está presente de manera dispersa, tanto por los puntos de venta de los artesanos mimbrenos, como de otros artículos asociados.

4.3.3.2 Propuesta programática general (esquemática)

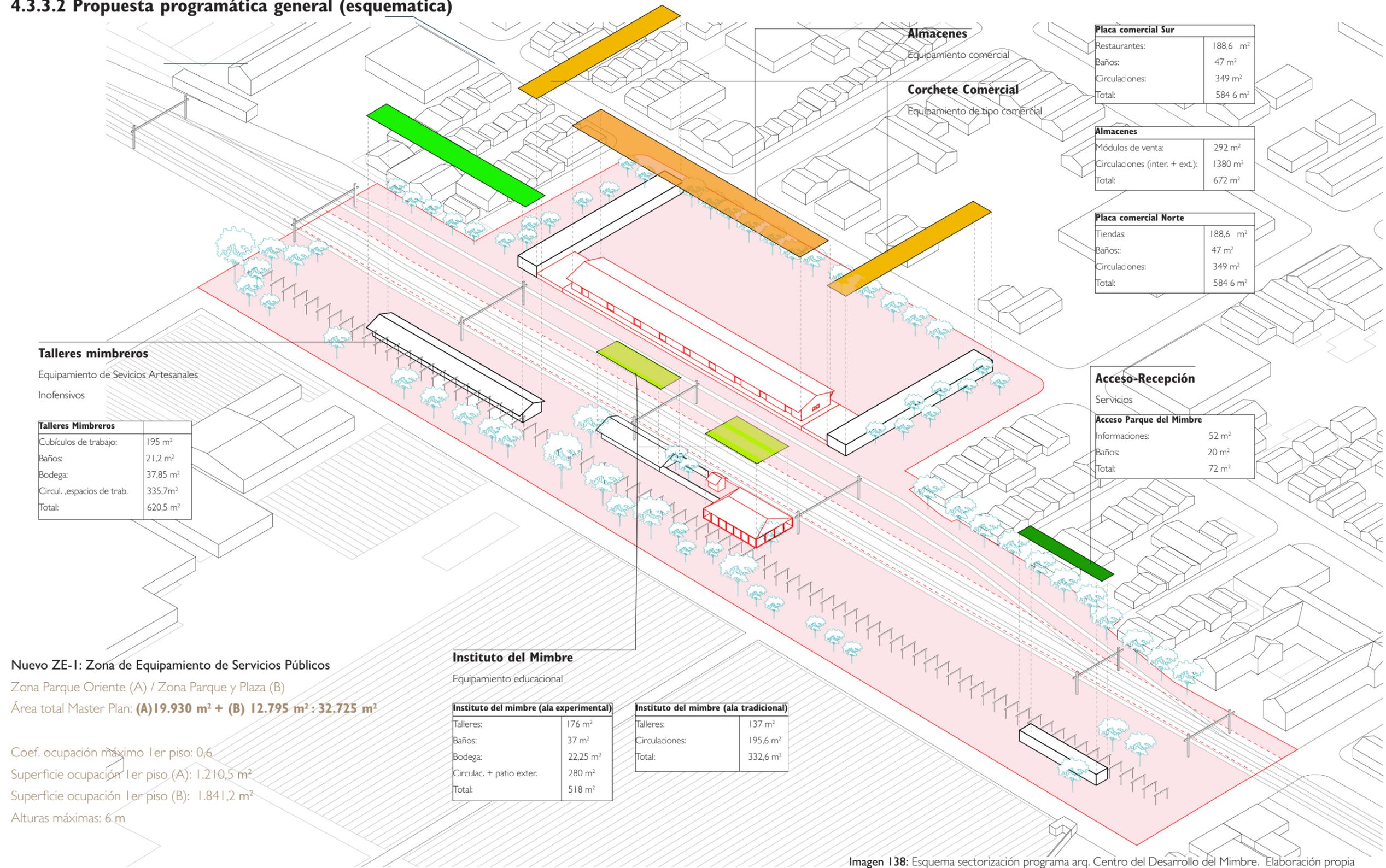
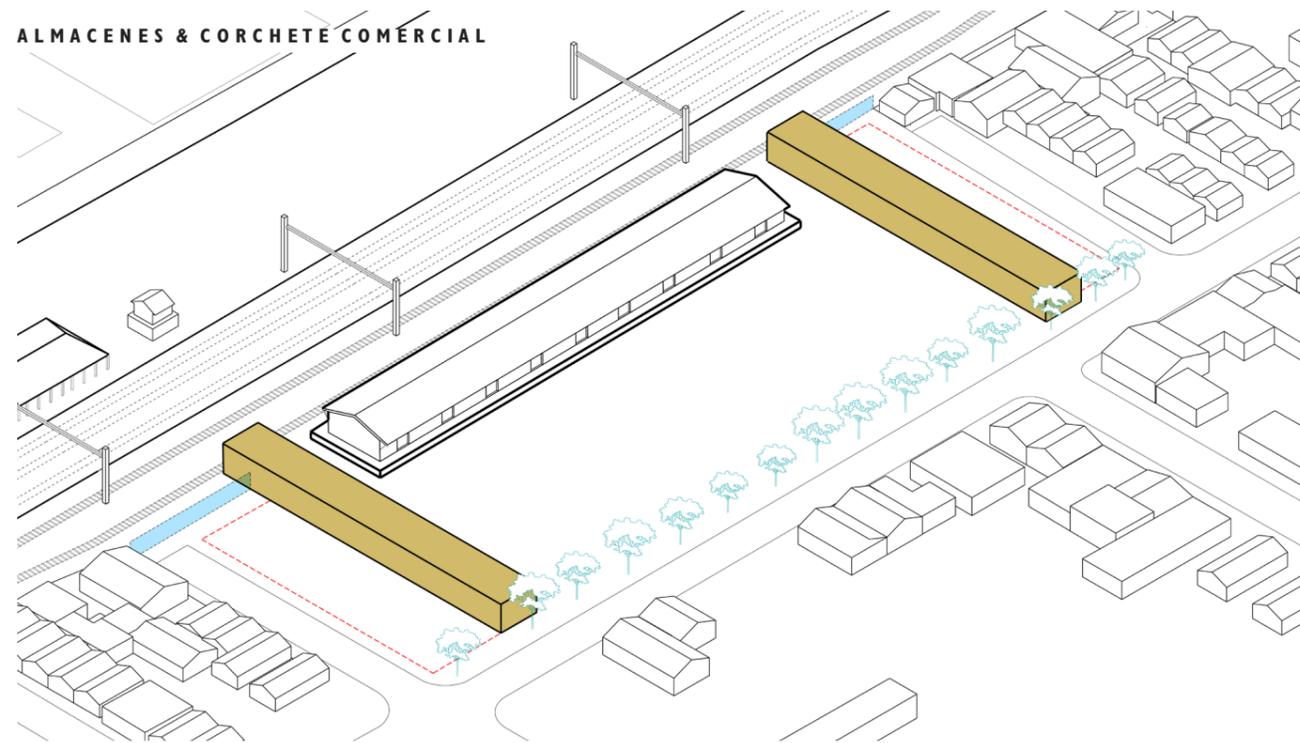


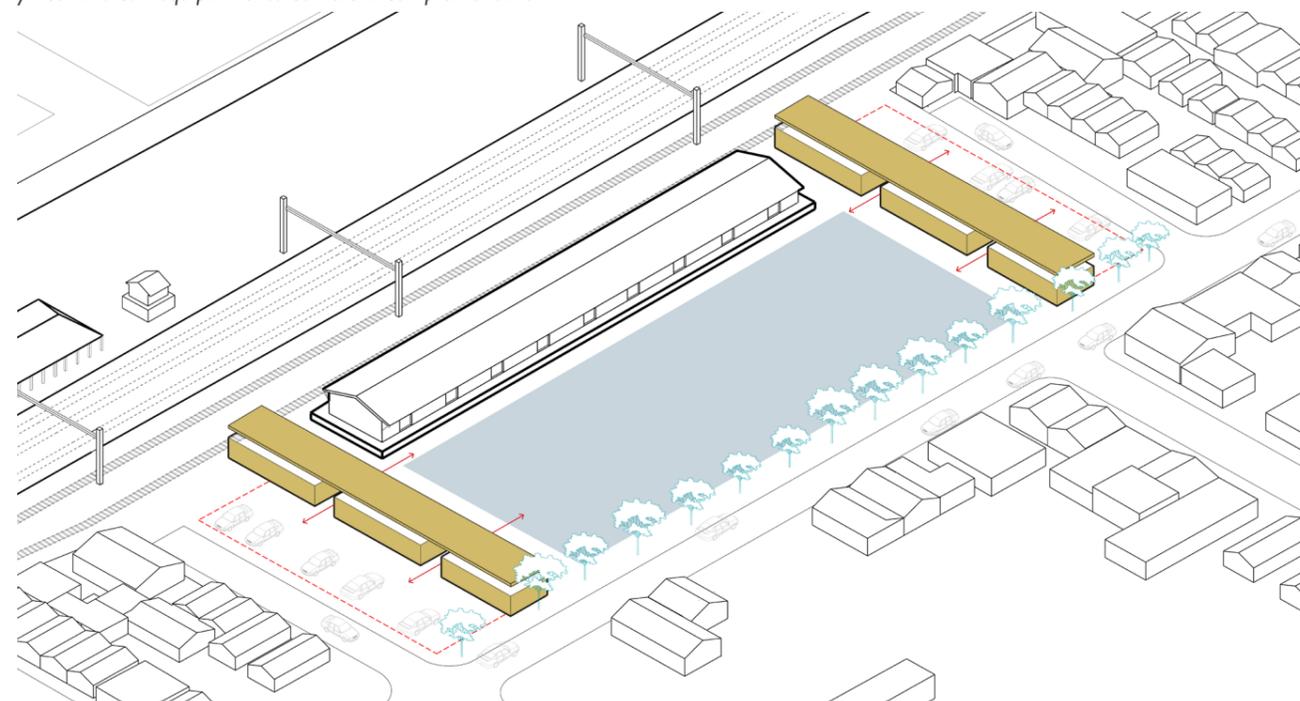
Imagen 138: Esquema sectorización programa arq. Centro del Desarrollo del Mimbre. Elaboración propia

4.3.3.3. Estrategias de diseño

ALMACENES & CORCHETE COMERCIAL

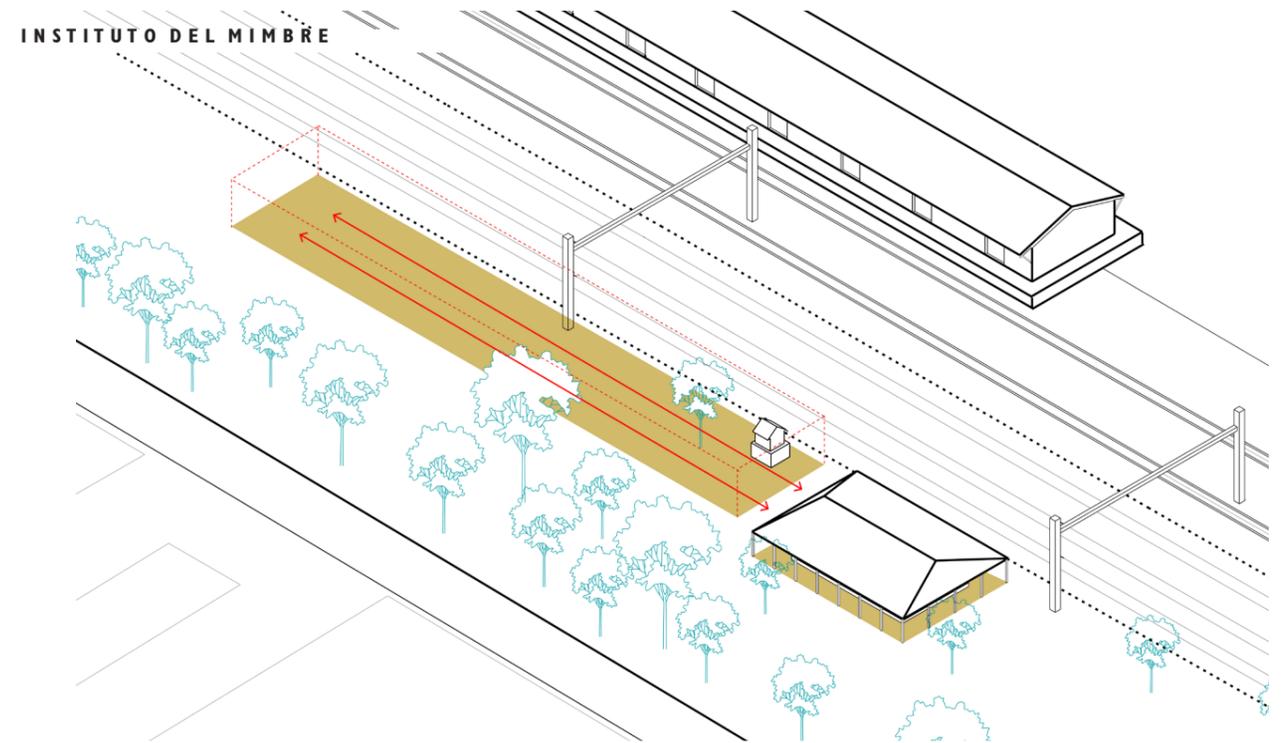


1. **Componer** corchete comercial y **contener** espacialidad del patio: Con el carácter comercial de esta zona del Master Plan, y para mejorar la situación del patio de la ex Bodega, se proponen dos bloques comerciales con el fin de “enmarcar” el Monumento Histórico y activarlo con equipamiento comercial complementario.

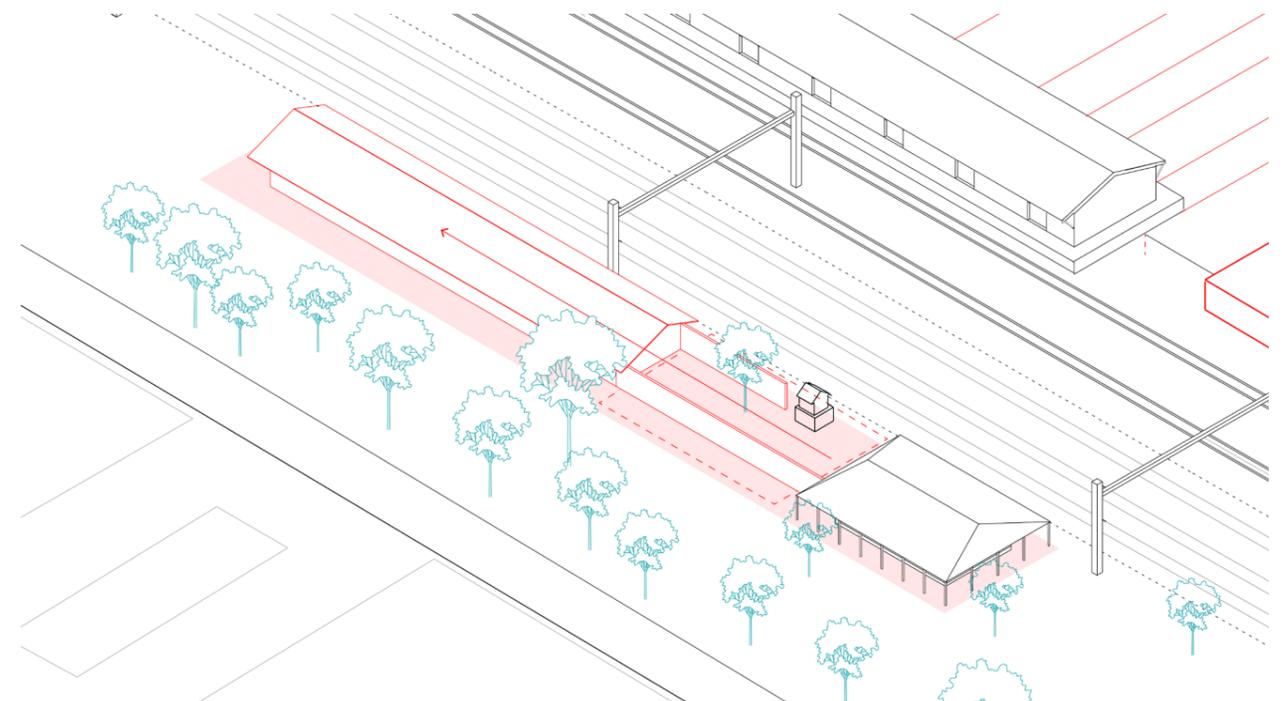


2. **Definir** áreas entre zona de esparcimiento (plaza-anfiteatro), con la llegada de estacionamientos y **generar** circulaciones entre ellas: De esta manera, el visitante puede llegar tanto en automóvil como a pie a esta zona comercial.

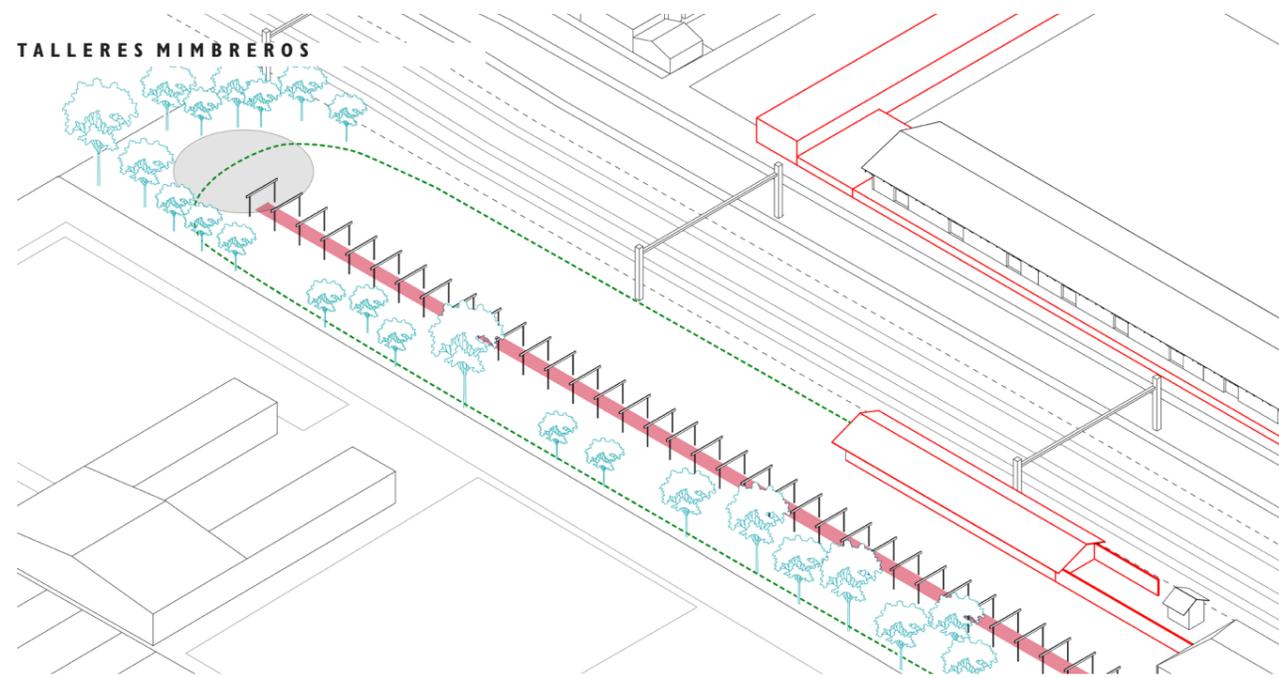
INSTITUTO DEL MIMBRE



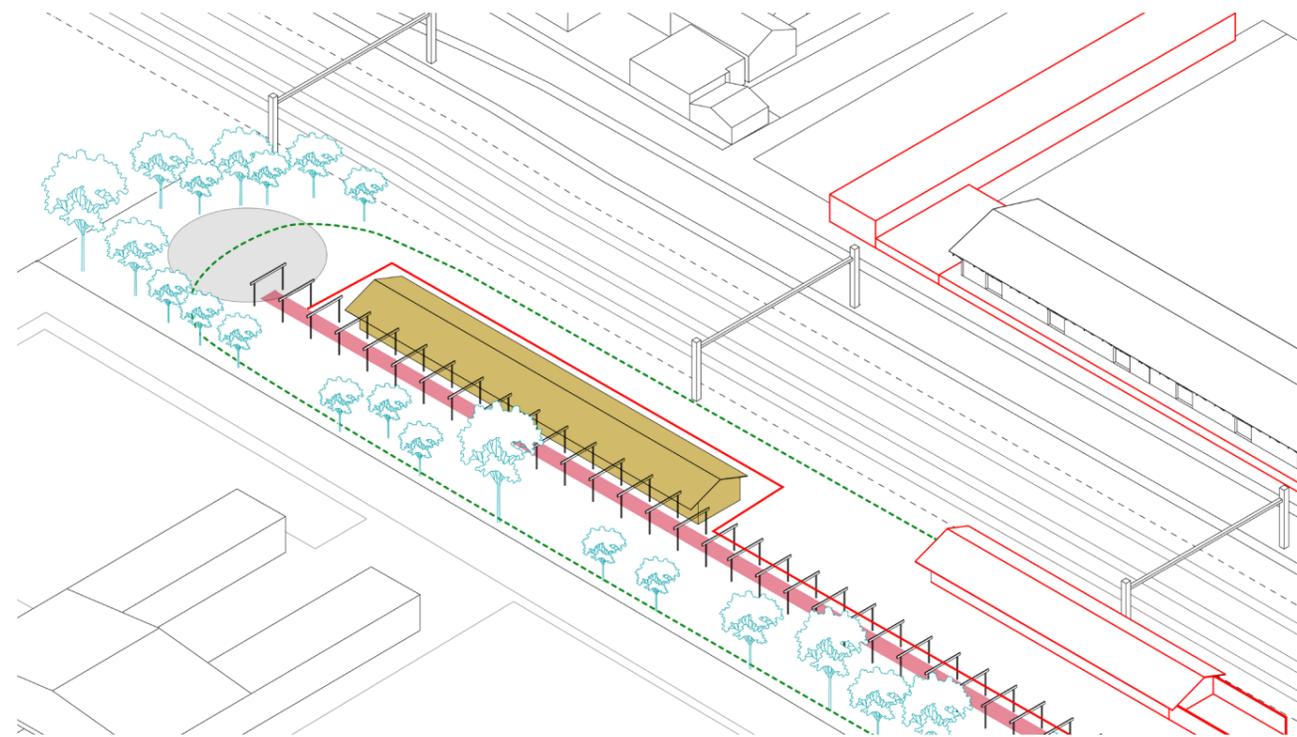
1. **Completar** programa del Instituto de carácter tradicional con una zona edificada de carácter experimental: Al poseer los dos ámbitos de enseñanza dentro de un mismo subprograma, se suple la carencia de una de las dimensiones del mimbre para su enseñanza.



2. **Extender** carácter edificado y **generar** una volumetría general: Con esta extensión del programa educativo en un nuevo edificio, se propone un patio interior de acceso con la cabina de movilización como un artefacto de ornamentación.



1. **Articular** programa de producción mimbrenera con circulación central: Dicha volumetría busca generar un frente visual por donde los visitantes puedan observar los productos recién manufacturados, gracias a la pérgola como elemento arquitectónico base para su relación.



2. **Conformar** volumetría de los talleres adosado a la pérgola. De esta manera, se busca estructurar a nivel general la nueva edificación con esta situación peatonal lineal y evitar la fragmentación volumétrica con todo el sistema programático propuesto.

Imagen 139-140: Esquemas estrategias de diseño Corchete comercial más Almacenes de venta de artículos mimbrenos. Elaboración propia
Imagen 141-142: Esquemas estrategias de diseño para el Instituto del Mimbre Ala tradicional - Ala experimental. Elaboración propia.
Imagen 143-144: Esquemas estrategias de diseño para articulación entre pérgola y Talleres mimbrenos. Elaboración propia

ESTRATEGIAS DE RECUPERACIÓN E INTERVENCIÓN EN MONUMENTO HISTÓRICO

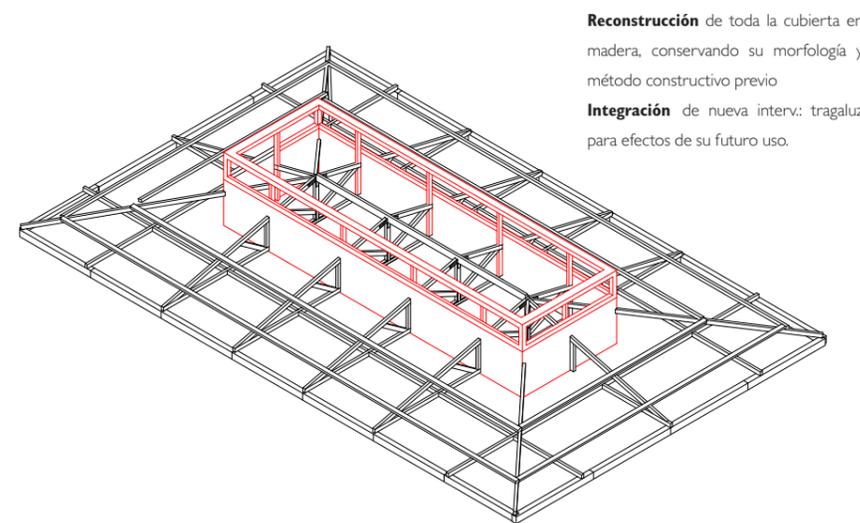
Para las preexistencias ferroviarias anteriormente estudiadas, y mediante el cual el presente texto busca evidenciar el estado de deterioro de éstas, la propuesta arquitectónica busca definir los diversos criterios de intervención para cada caso, teniendo en cuenta el grado de deterioro de sus estructuras, materialidades y condición espacial.

Dichos criterios se enmarcan en tres operaciones de recuperación:

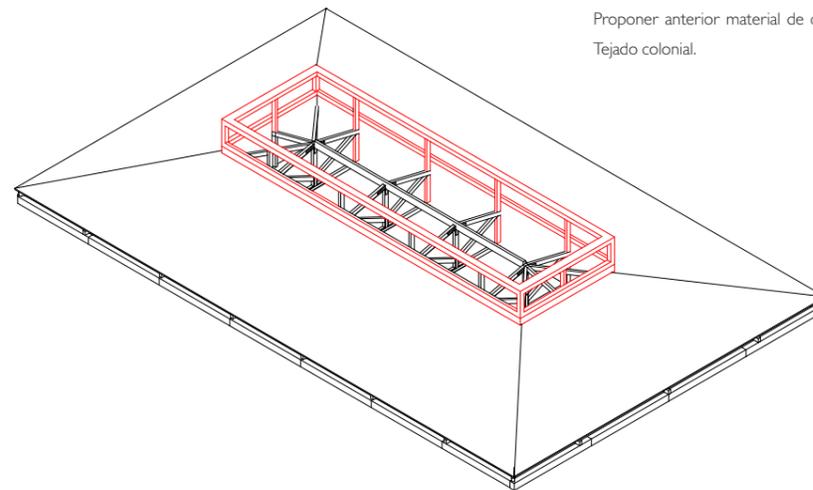
1. RECONSTRUCCIÓN
2. INTEGRACIÓN
3. CONSOLIDACIÓN

De esta manera, las estrategias globales de intervención en estas preexistencias buscan:

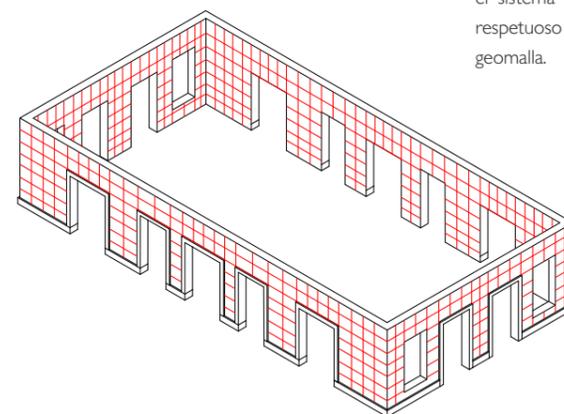
- a) *Conservar lo máximo posible la morfología previa, pero integrando nuevas estructuras respetuosas con el futuro programa.*
- b) *Independencia estructural dentro de la cáscara*
- c) *Consolidar constructivamente ambos edificios*
- d) *Sumar dichas preexistencias y su intervención dentro del sistema arquitectónico propuesto.*



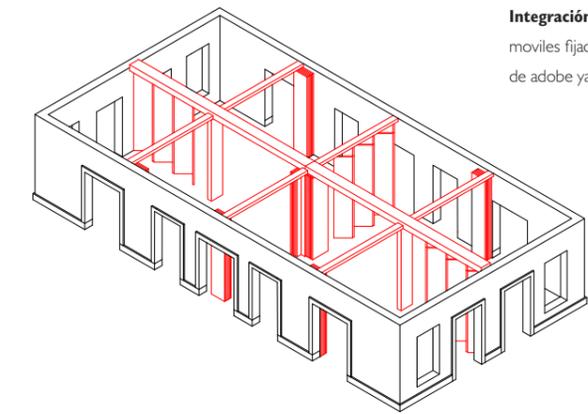
Reconstrucción de toda la cubierta en madera, conservando su morfología y método constructivo previo
Integración de nueva interv.: tragaluz para efectos de su futuro uso.



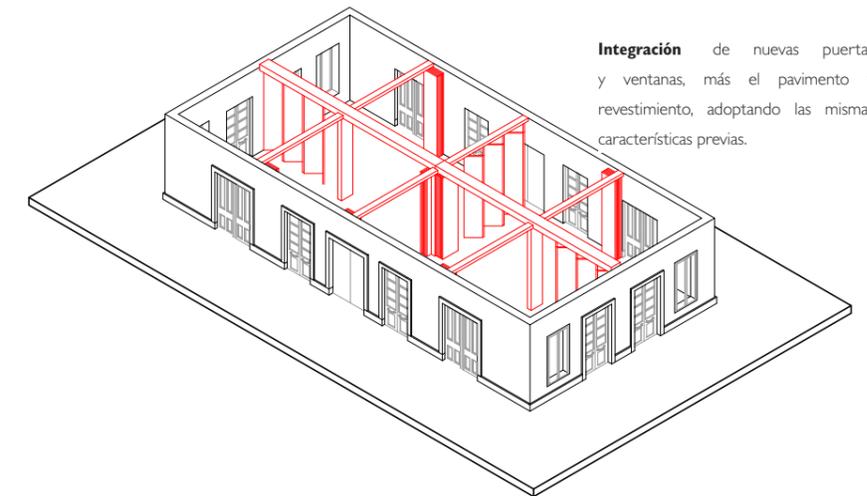
Integración de nueva interv.: tragaluz para efectos de su futuro uso
 Proponer anterior material de cubierta: Tejado colonial.



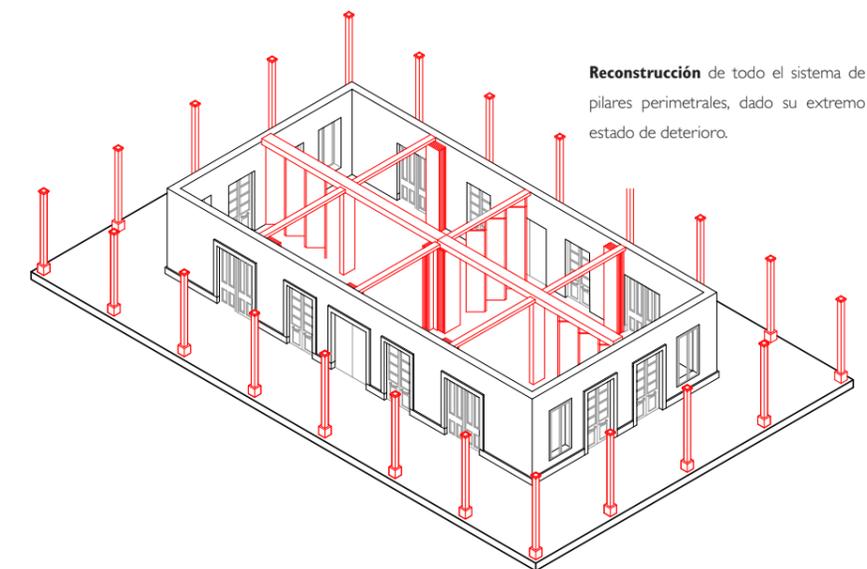
Consolidar la estructura global de los muros de adobe mediante el sistema de driza, más barato y respetuoso en comparación con la geomalla.



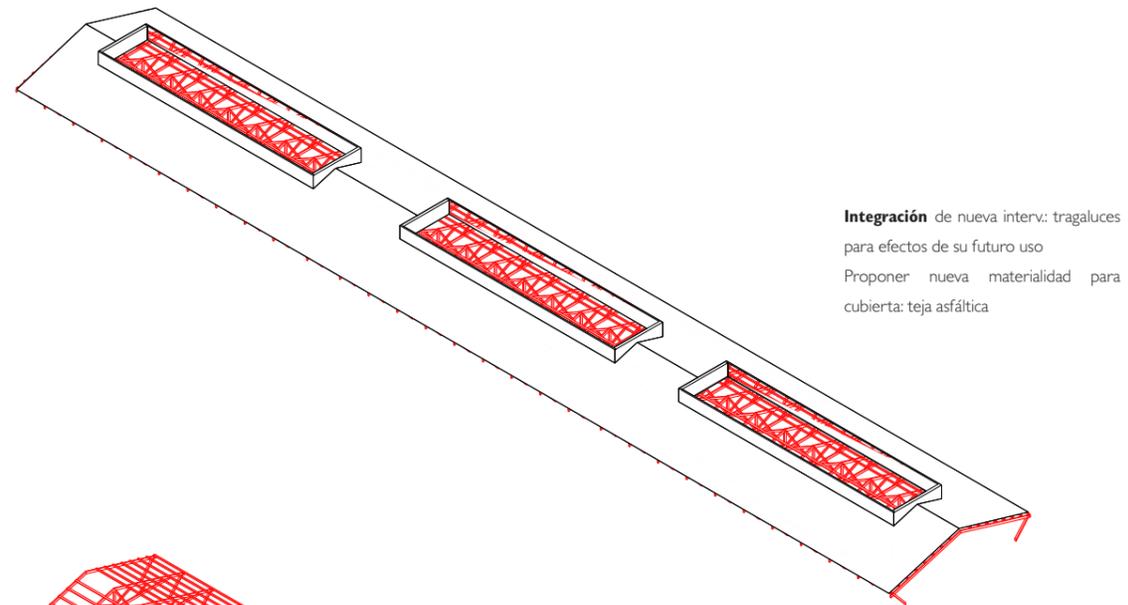
Integración de nueva interv.: paneles móviles fijados a vigas fijadas a los muros de adobe ya intervenidos



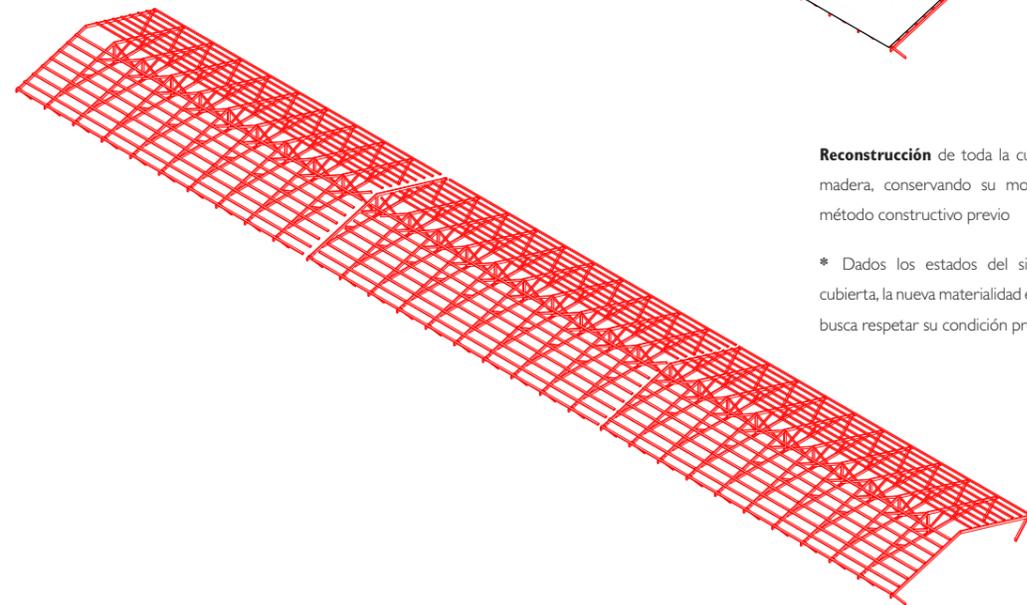
Integración de nuevas puertas y ventanas, más el pavimento y revestimiento, adoptando las mismas características previas.



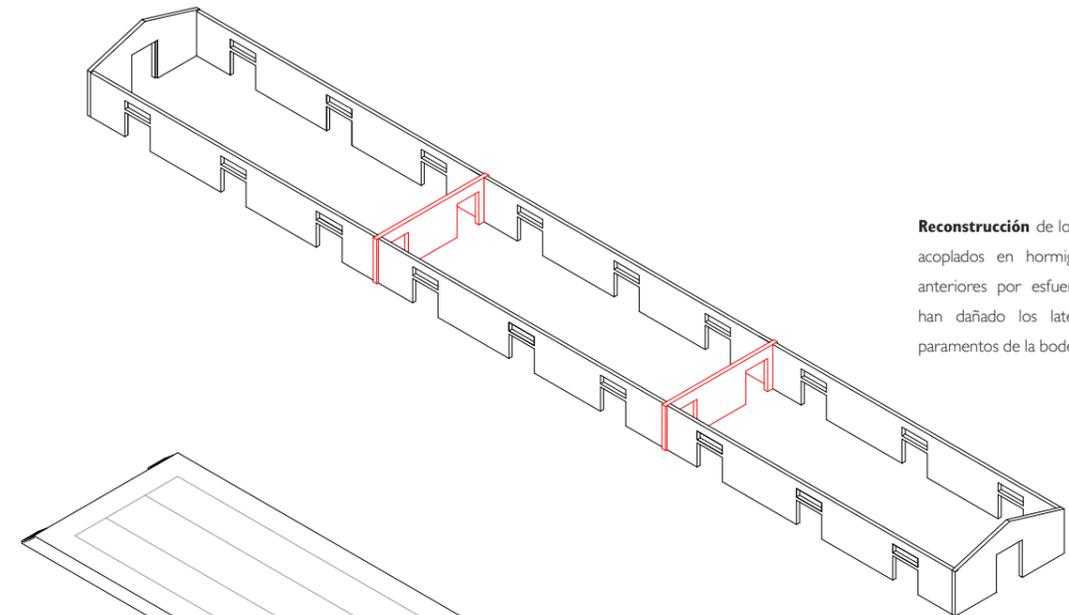
Reconstrucción de todo el sistema de pilares perimetrales, dado su extremo estado de deterioro.



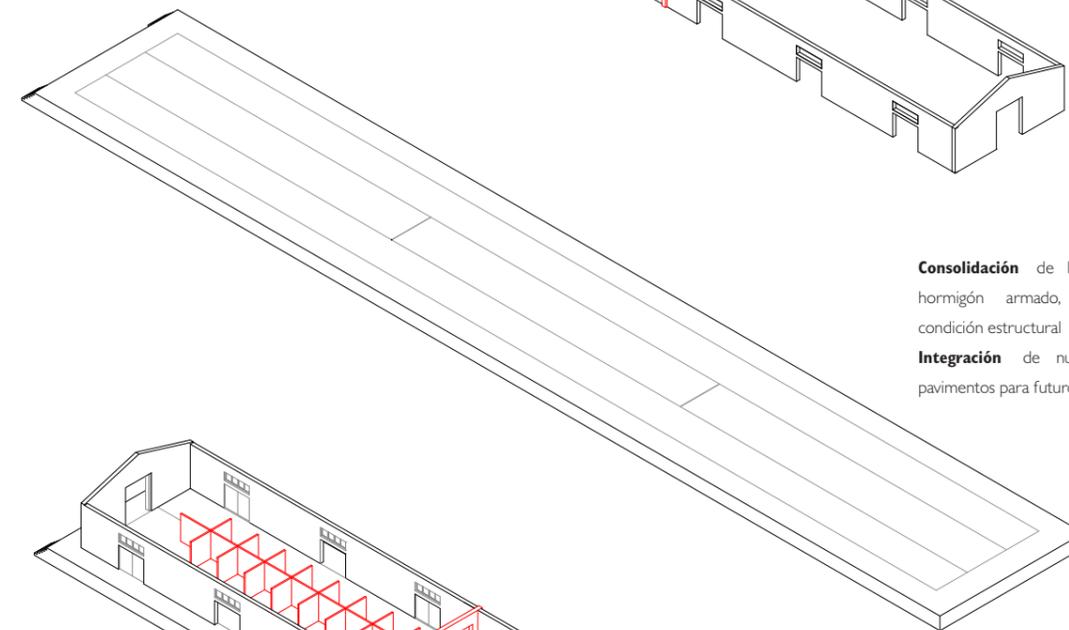
Integración de nueva interv.: tragaluces para efectos de su futuro uso
 Proponer nueva materialidad para cubierta: teja asfáltica



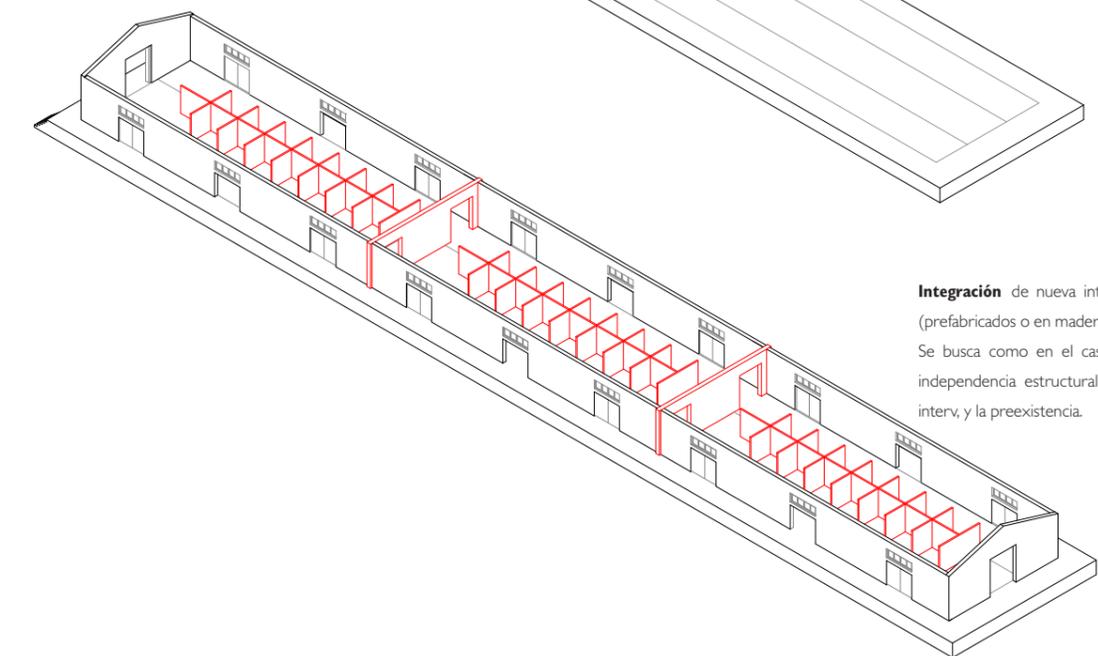
Reconstrucción de toda la cubierta en madera, conservando su morfología y método constructivo previo
 * Dados los estados del sistema de cubierta, la nueva materialidad en madera busca respetar su condición previa.



Reconstrucción de los muros interiores acoplados en hormigón armado. Los anteriores por esfuerzos estructurales han dañado los laterales de ambos paramentos de la bodega.



Consolidación de la plataforma en hormigón armado, mejorando su condición estructural
Integración de nuevo trabajo de pavimentos para futuro uso.



Integración de nueva interv.: módulos (prefabricados o en madera). Se busca como en el caso anterior: la independencia estructural entre nueva interv. y la preexistencia.

Imagen 146-152: Esquemas estrategias de intervención y recuperación para Estación de pasajeros. Elaboración propia

Imagen 153-159: Esquemas estrategias de intervención y recuperación para ex Bodega. Elaboración propia

4.3.4. Criterios de gestión y administración.

Dentro de los temas tratados en el marco teórico y referentes a Chimbarongo, se denotan ciertas características inherentes al desarrollo mimbrense actual, donde artesano y aprendiz forman un lazo íntimo y retroalimentativo con la manufactura mimbrense como resultado. Agregando los paulatinos signos de desgaste de esta expresión artesanal por factores demográficos, económicos y personales, se le suma la problemática de la fragmentación y poca cohesión de esta actividad por periodos largos, donde cualquier visitante creería que solo se da durante la ExpoMimbres en el mes de marzo.

De esta manera, se propone el concepto de “colectivo de artesanos”, cuyo objetivo es generar una instancia consolidada, continua y expositiva del mundo mimbrense para darla a conocer en la ciudad a través de un espacio definido dentro de la propuesta del Centro de Desarrollo del Mimbres. Dicho colectivo propone una manera más participativa, comunitaria y directa en cómo los artesanos se relacionan entre sí dentro del gremio y poseer un espacio dedicado exclusivamente para ellos, todo en pos de mostrar, representar y adquirir ganancias gracias a la actividad mimbrense.

Además, e integrando otros actores fundamentales para el buen desarrollo de este modelo de gestión, se proponen tres actores clave

1. **Colaboración del Estado**, mediante la acción directa de **CORFO**, que ayudará a impulsar diversos cursos, talleres y emprendimientos asociados directamente con el desarrollo mimbrense. Además, se busca que CORFO a través de sus programas de apoyo y financiamiento, consoliden la actividad mimbrense como un modelo económico local de carácter sustentable, participativo y educativo para todos los involucrados: artesanos, aprendices, comerciantes y visitantes.
2. **Asociaciones y gremios del diseño**, que están íntimamente relacionados con las nuevas formas, metodologías y técnicas de confección y producción de objetos con materiales locales. Tales gremios, como por ejemplo Chile Diseño, la AdD (Asociación de Decoradores de Chile) y otras asociaciones de menor envergadura, entregarán un capital educativo, humano y técnico importantísimo si se busca profesionalizar la actividad mimbrense a futuro.
3. **La Municipalidad**, entendiendo que este órgano es el ente territorial más cercano al conocimiento, impulso y exhibición de la actividad mimbrense. Si actualmente existen esporádicos talleres comunales dedicados a la enseñanza de la técnica gracias a la colaboración de artesanos e interesados en aprender el arte del mimbres, este modelo de gestión busca maximizar la participación de la Municipalidad en la toma de decisiones, generación de talleres continuos remunerados y exponer la realidad de la artesanía mediante campañas culturales dentro de escuelas, jardines infantiles y liceos, con tal de manifestar la importancia cultural que tiene el mimbres para la identidad del chimbaronguino.



Imagen 160: Esquema de modelo de gestión para funcionamiento del Centro de Desarrollo del Mimbres. Elaboración propia a partir de iconografías de ChileDiseño, AdD, Escuelas de Diseño de UC y FAU, la CDP Chile y CORFO.

5. REFLEXIONES

Afrontar un proyecto arquitectónico de esta envergadura – desde la escala urbana hasta la recuperación de preexistencias ferroviarias – me ha permitido formar una postura crítica frente a la condición en la que están algunos tipos de patrimonio industrial que siguen estando infravaloradas por muchos actores, y cuya invisibilización ha afectado con creces su condición de testigos históricos directos. Comprender y asimilar los conceptos dados por el marco teórico anteriormente expuesto solo han manifestado la real importancia de este tipo de patrimonios dentro del país y en la identidad rural chilena. Identidad que sumado a localidades con expresiones culturales debilitadas como en Chimbarongo y el mimbre, solo acrecientan lo frágiles que se han vuelto los patrimonios arquitectónicos y humanos por igual.

Fue de gran importancia poner en evidencia este tipo de problemáticas dentro de un proyecto de arquitectura, sobre todo por el desafío de poder condensar estas dos realidades dentro de una propuesta de rescate de ambos patrimonios, teniendo en cuenta que los desafíos a futuro no solo se centrarán en resolver arquitectónicamente una problemática, sino integrar variables culturales, históricas y sociales en su resultante como proyecto edificado. Como estudiante de arquitectura y de la Universidad de Chile, tal postura es tremendamente necesaria para ampliar la visión del arquitecto más allá de la resolución formal de un proyecto.

Por lo tanto, el desarrollo de este proyecto arquitectónico integral entre ciudad – usuario - patrimonio no solo ha creado en mí una visión crítica frente a cómo estamos pensando la arquitectura patrimonial, su rescate y repercusión, obviando claramente sus ribetes de “belleza y estética gráfica”, si no también entender que este tipo de inmuebles con grandes cargas históricas son también parte de una idiosincrasia que con los años, nosotros como chilenos estamos olvidando, y no hay prueba más concreta en observar el estado en el que se encuentra actualmente la estación de ferrocarriles de Chimbarongo, comuna que también sufre de un lento e invisible deterioro de su identidad mimbrense. Con ello, la recuperación de este tipo de patrimonios nos obliga como arquitectos a pensar las múltiples variables relacionadas a la restauración, cuál será su misión dentro de una ciudad y cual será el rol que tendrán en el futuro.

6. BIBLIOGRAFÍA

Ábalos Romero, María. “Hacia la industrialización del sauce-mimbres chileno”. Estudio desde el Instituto de Investigación Forestal de Chile (INFOR-MINAGRI). 2005

Calvo-Sotelo, Pablo. “El patrimonio desde la anticipación”. Artículo de Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM), 1996, pág. 19

Carta de Itinerarios Culturales”. Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC), ICOMOS. 2008.

Consejo Nacional de las Culturas y las Artes (Ed.). (2017). Política Nacional de Artesanía 2017-2022. Chile: Gobierno de Chile

Consejo de Monumentos Nacionales. <https://www.monumentos.gob.cl>

Documento de ICOMOS. Cuaderno del Consejo de Monumentos Nacionales. DIBAM. 2015

Guía Operacional para la Implementación de la Convención del Patrimonio Mundial, UNESCO. Convención del Patrimonio Mundial, 1972.

Mella, Juan “Memoria de Título: Pabellón de Promoción e Investigación del Mimbres”. 2017

Mora, Cristian “Buscando el paisaje perdido del vino, Dimensiones asociadas al paisaje”, Seminario de Investigación FAU, U. de Chile, año 2019

Lalana Soto, José. “Los ferrocarriles y el patrimonio mundial” VI Congreso de Historia Ferroviaria. Universidad de Valladolid, 2012

PLADECO, Plan de Desarrollo Comunal de Chimbarongo, años 2018-202. Municipalidad de Chimbarongo.

Solicitud de cinco declaratorias como MN, en categoría de MH, de estaciones ferroviarias. Ingreso CMN N° 5944 del 28.08.2008. Documento elaborado por el Consejo de Monumentos Nacionales en Sept. 2016

Velasco, Honorio, “Las amenazas y riesgos del patrimonio mundial y del patrimonio cultural inmaterial” Departamento de Antropología Social y Cultural. 2012. Pág. 17.



Estación de Chimbarongo.



Vista panorámica de la estación de Chimbarongo.



Vista de la bodega desde el sur.

DESCRIPCIÓN DE LÍMITES polígono de protección	
Tramo	Descripción según exposición de los tramos del polígono
A - B	Límite oriente, límite predial oriente.
B - C	Límite sur, límite predial sur.
C - D	Límite oriente, límite predial oriente.
D - E	Límite sur, línea paralela a 10 m desde fin de andén.
E - F	Límite poniente, límite predial poniente.
F - G	Límite sur, límite predial sur.
G - H	Límite poniente, línea oficial por calle Camiruaga Cortina.
H - I	Límite norte, límite predial norte.
I - J	Límite poniente, límite predial poniente.
J - A	Límite norte, línea paralela a 10 m desde fin de andén.

POLÍGONO DE PROTECCIÓN		
Coordenadas UTM		
Datum WGS 84, Huso 19 S		
Punto	Este (x)	Norte (y)
A	313.084	6.157.035
B	313.020	6.156.941
C	312.989	6.156.962
D	312.866	6.156.769
E	312.839	6.156.788
F	312.894	6.156.897
G	312.845	6.156.929
H	312.918	6.157.037
I	312.965	6.157.007
J	313.021	6.157.078



PLANO DE LÍMITES ESCALA GRÁFICA



NOTAS:

Plano elaborado en el Consejo de Monumentos Nacionales en base a:

- Planimetría entregada por E.F.E.
- Levantamiento GPS Datum WGS 84, Huso 19 Sur, Junio 2016.
- Proceso de georreferenciación de acuerdo a la información desarrollada por la UIT del Área de Gestión de la Información y Estudios - CMN. Estándares: Datum WGS 84, Huso 19 Sur.
- Las cotas prevalecen por sobre el dibujo, son aproximadas y están expresadas en metros. En caso de fondos de predio, estos prevalecen por sobre la cota.
- Esquicio de Chile: "Autoriza su circulación, por Resolución N°475 del 22 de octubre de 2014 de la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado".

(*) Esta información no acredita propiedad.

LEY N° 17.288
CMN MONUMENTOS NACIONALES
PLANO OFICIAL

DATOS GENERALES DEL MONUMENTO NACIONAL	
Categoría:	MONUMENTO HISTÓRICO
ESTACIÓN DE CHIMBARONGO	
REGIÓN	LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS
PROVINCIA	COLCHAGUA
COMUNA	CHIMBARONGO
DIRECCIÓN UBICACIÓN LUGAR	ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE CHIMBARONGO
DATOS ESPECÍFICOS DEL MONUMENTO HISTÓRICO	
(*)Propietario(s): Empresa de Ferrocarriles del Estado	
Rut del(los) propietario(s): 61.216.000-7	
Rol SII vigente: Sin Información	
Tipo de propiedad: Fiscal	
Arquitecto(s) destacado(s): -	
Materialidad predominante: Adobe, arcilla cocida, hormigón	
Sistema constructivo: Mixto, albañilería de adobe y ladrillo	
Año de construcción: Principio S.XX. N° de pisos: 1 y 2	
Uso original: Infraestructura / Ferroviaria	
Uso actual: Infraestructura / Ferroviaria	
Valor del bien: Histórico - arquitectónico - constructivo	
Decreto:	Fecha Decreto:
Código:	
ANTECEDENTES DEL PLANO	
Límites Monumento Histórico:	
Polígono: A - B - C - D - E - F - G - H - I - J - A	
Superficie (aprox.) del polígono: 25.172,98 m ²	
Superficie (aprox.) construida:	
Simbología - Nomenclatura:	
Ángel Cabeza Montera Vicepresidente Ejecutivo Consejo de Monumentos Nacionales	
Profesional responsable: Mariano González Catalán Área de Patrimonio Histórico	
Revisor: F. Navarro	
Dibujante: P. Garrido.	
Geógrafo: M. González L.	
Contenido: Plano de Límites - Ubicación - Fotos	
Escala: Gráfica indicada	
Fecha: 09-12-2016	Lámina: 1 de 1

D: 2 8 - - -
27 ENE 2017

Ministerio de las
Culturas, las Artes
y el Patrimonio

Servicio Nacional del
Patrimonio Cultural

ORD.: 703/2020

REF.: Solicitud de acceso a la información Ticket N°. BC003C 0127479, Sr. Cristian Andrés Mora Urrutia

MAT: Responde solicitud de acceso realizada en el marco de la Ley N°20.285 Sobre Acceso a la Información Pública.

SANTIAGO, 27 de noviembre de 2020

DE: **SR. DIEGO MONTECINOS FERNÁNDEZ**
JEFE DIVISIÓN JURÍDICA
SERVICIO NACIONAL DEL PATRIMONIO CULTURAL

A: **SR. CRISTIAN ANDRÉS MORA URRUTIA**

1. Junto con enviar cordiales saludos, me dirijo a usted en relación con la solicitud de acceso a la información pública ingresada a esta Institución mediante ticket N°. BC003C 0127479, a través de la cual se requiere lo siguiente: *"Por medio de la presente, soy Cristian Mora, estudiante de Arquitectura de la U. de Chile en proceso de Titulación, y para efectos académicos de mi futuro proyecto anual, solicito información técnica y levantamientos planimétricos referidos a la Estación de Ferrocarriles de Chimbarongo, declarada MH en 2017. Si disponen de plantas, elevaciones y/o cortes del polígono declarado MH + los inmuebles arquitectónicos (estación pasajeros, bodega, andén isla y cabinas de movilización), sería ideal. Sumado a ello, solicito cualquier información de carácter técnico-constructivo de tales inmuebles (si es que existen), y alguna documentación oficial que establezca la importancia de rescatar dicha estación de ferrocarriles."*
2. En virtud de lo expuesto en el párrafo precedente, se informa que adjunto encontrará Oficio Ordinario N°4184/2020, de fecha 25 de noviembre del presente, emitido por el Secretario Técnico del Consejo Monumentos, Sr. Erwin Brevis Vergara, a través del cual se responde su requerimiento.
3. Considerando el elevado volumen de los documentos que forman parte de los anexos de esta respuesta, se remitirá, vía correo electrónico, un link desde donde podrá descargar y revisar dicha documentación.
4. En nuestro sistema de Acceso a la Información Pública, se encuentran todos los antecedentes de esta solicitud, para ello debe acceder con su contraseña respectiva o con el número de ticket, al siguiente link <http://contacto.dibam.cl/ES/AtencionCiudadana/ConsultaSolicitud>

Atentamente,

Por orden del Director.

DIEGO MONTECINOS FERNÁNDEZ
JEFE DIVISIÓN JURÍDICA
SERVICIO NACIONAL DEL PATRIMONIO CULTURAL

DMF/KFR/SMV/smv.

Distribución:

-Sr. Cristian Andrés Mora Urrutia
-c.c. Unidad de Transparencia SNPC

Tel: +56 2 27261818
Santo Domingo 1138
Santiago, Chile
www.dibam.cl

Gobierno de Chile

De: Cristian Mora <cristiandres.mora@gmail.com>

Enviado: domingo, 28 de marzo de 2021 14:03

Para: Info CMN

Asunto: Información Ex Estación de Chimbarongo

Buenos días encargados del Consejo de Monumentos Nacionales.

Soy Cristian Mora, Alumno de 6to año, en proceso de titulación en la carrera de Arquitectura en la U. de Chile.

Les escribo para consultar (y solicitar si es el caso), cualquier información asociada a la Ex Estación de Ferrocarriles de Chimbarongo, por motivos académicos asociados a mi proyecto final de titulación.

Tiempo atrás solicité la misma info mediante Transparencia Institucional de la DIBAM, pero solo se me hizo llegar información planimétrica y estructural de la Bodega de dicha Estación, pero no de la Estación misma (entendiendo que el conjunto declarado MH fue Estación + Bodega + Cabina de Movilización).

Si existen levantamientos planimétricos y estructurales de la Estación de

Pasajeros, por favor, me encantaría contar con dicha información. Me será muy valiosa para finalizar mi proyecto de título.

Sin otro particular, se despide atentamente

Cristian Mora
18.660.905-0



Cristian Mora

Egresado Arquitectura
Universidad de Chile

Info CMN <info@monumentos.gob.cl>

para mí

30 mar. 2021 18:58

Estimado Cristian,

Junto a un cordial saludo, informamos a usted, en virtud de lo comunicado por la Unidad de SIAC-Transparencia de la institución, que la documentación que se le envió en el marco de su solicitud de acceso a la información pública, es efectivamente toda la información que posee nuestro Centro de Documentación (CEDOC) respecto del MH Estación de Chimbarongo.

Sin otro particular, se despide atentamente,

Info – Consejo de Monumentos Nacionales

Consejo de Monumentos Nacionales

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio | Gobierno de Chile