

Planteamiento Integral del Problema de Título
Semestre Primavera 2023
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad de Chile

Intervención del Inmueble Patrimonial Antigua Estación de Ferrocarriles de Coelemu

XVI Región de Ñuble

Estudiante: Constanza Machuca Araya
Profesora guía: Beatriz Maturana y Andrés Weoñ
Línea de Historia y Patrimonio

Semestre Primavera 2023
Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile



UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
ESCUELA DE PREGRADO
CARRERA DE ARQUITECTURA

HOTEL FERROVIARIO DE COELEMU: PROPUESTA PARA EL DESARROLLO
TURÍSTICO DE LOS RAMALES FERROVIARIOS CHILENOS

MEMORIA PARA OPTAR AL TÍTULO DE ARQUITECTA

CONSTANZA MACHUCA ARAYA

PROFESOR GUÍA: ANDRÉS WEIL PARODI

SANTIAGO DE CHILE
2024

ME MORI A



La industria ferroviaria ha sido de gran relevancia para el desarrollo económico de muchas ciudades en nuestro país. Hoy en día, con la decadencia de este medio de transporte, se evidencia el abandono y olvido de gran parte de la infraestructura que fue parte de este sistema. El cual no ha tenido el reconocimiento patrimonial suficiente.

Uno de los casos en los que se evidencia esta situación corresponde a la antigua estación ferroviaria de Coelemu, Comuna ubicada en la XVI Región de Ñuble, la cual, si bien en su época fue un espacio esencial para la actividad comercial dentro de la ciudad, hoy en día se encuentra bajo la amenaza de su obsolescencia y desaparición.

El proyecto Hotel Estación pretende integrar nuevamente a la ciudad el edificio patrimonial existente mediante una reprogramación funcional para nuevos requerimientos de índole turística, hotelera y cultural. Con la finalidad de convertir la estación y el entorno en el que se encuentra, en un lugar de intercambio y dinamismo dentro de la ciudad.

La ejecución de la propuesta se llevará a cabo en varias etapas, abarcando el levantamiento del inmueble, análisis patológico, plan estratégico de intervención y restauración, culminando con la mencionada reprogramación.

Palabras clave: *Patrimonio Ferroviario, Reciclaje arquitectónico, arquitectura hotelera, Estación de trenes, turismo sustentable*

INTRODUCCIÓN

Chile es un país que se caracteriza en gran parte por su actividad económica de carácter rural. Actividades como la agricultura, la viticultura, la ganadería, entre otras actividades son bastante características y continúan desarrollándose al día de hoy.

Una de las regiones más caracterizadas por este tipo de actividades, corresponde a la XVI Región de Ñuble, región ubicada en la zona centro sur de nuestro país. En esta Región gran parte de las actividades del rubro agrícola preexisten hasta la actualidad, sin embargo, durante los últimos años se ha evidenciado (no únicamente en esta Región, sino más bien situación presente en otras regiones que igualmente se caracterizan por el rubro rural) una disminución de este tipo de actividades, las cuales son de carácter tradicional y de escala local.

Esta situación se debe a diferentes factores, por mencionar algunas causales podemos encontrar la migración de la población rural hacia las ciudades urbanas, una situación que se ha ido incrementando año tras año.

Asimismo, también existe un cambio de interés de oficios por parte de las nuevas generaciones. Existen diferentes actividades que se caracterizan por ser heredadas o transmitidas de generación a generación entre las familias, una situación que al día de hoy presenta una disminución evidente y a la vez existe una preferencia por parte de las nuevas generaciones en trabajar en otros rubros.

Otro de los factores causales de esta situación corresponde a la inserción de diferentes industrias, (como por ejemplo la inserción de la industria forestal) que conlleva el cambio de rubro de muchos agricultores o viticultores locales. Esta situación trae como consecuencia la posible decadencia, la pérdida o el declive de ciertas actividades tradicionales que forman parte del patrimonio inmaterial y de la memoria colectiva de nuestro país.

En lo que se refiere a la infraestructura, existe una amplia diversidad de inmuebles que se relacionan con este rubro, de los cuales varios de estos casos poseen valor patrimonial, Para ejemplificar se destaca la infraestructura ferroviaria, estructuras como, los puentes ferroviarios, túneles, casonas, bodegas, entre otros. Que forman parte de la historia de la industria ferroviaria de la región.

Algunos de estos inmuebles están protegidos bajo instrumentos de planificación territorial (Categorizando estos inmuebles como Monumentos históricos, Zonas Típicas, Inmuebles de conservación histórica, entre otros. Sin embargo, esta situación no la comparten todos los inmuebles con valor patrimonial, puesto que existen casos que no poseen protección legal, tales como la Estación de trenes de Nebuco, El puente ferroviario Esperanza, Estación de trenes Magdalena, puente ferroviario El Salto de Guarilhue, entre varios más, que son inmuebles de carácter patrimonial que no poseen ninguna categoría de protección (Inventario Nacional de Patrimonio Inmueble de Chile, Ministerio de obras públicas) que de no poseer una buena gestión, están bajo la amenaza de quedar bajo la obsolescencia .

Esta situación ya ha sucedido anteriormente con ciertos inmuebles que al día de hoy ya no se pueden apreciar. No obstante, cabe añadir que no basta únicamente con la protección legal del inmueble para que este se mantenga, sino más bien es necesaria una buena gestión.

Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente, se propone la intervención de un inmueble de carácter patrimonial en la zona rural de la Región de Ñuble, esta corresponde a la antigua estación de trenes de la comuna de Coelemu. El objetivo de la presente intervención, posee diferentes objetivos, entre los cuales los principales corresponden en conseguir una mejor gestión del inmueble y evitar el posible caso de quedar en la obsolescencia, evitando que continúe en estado de deterioro. Se propone que con la intervención del inmueble, se generen programas que sean actualizados a las necesidades de la comunidad local, dicho esto y considerando el declive de las actividades rurales de carácter rural-tradicional, se propone un programa que incentive el conocimiento y la importancia de estas actividades, de esta manera exista un fomento y difusión el turismo local de carácter rural ponga el valor las actividades tradicionales que aún perduran al día de hoy, y forman parte del patrimonio material e inmaterial de la Región de Ñuble.



ÍNDICE

00

Introducción

- Tema y Problemática
- Objetivo general
- Objetivos específicos

01

Antecedentes

- Tema y Problemática
- Objetivo general
- Objetivos específicos

02

El Lugar

- Tema y Problemática
- Objetivo general
- Objetivos específicos

03

Estación Ferroviaria

- Tema y Problemática
- Objetivo general
- Objetivos específicos

04

Estrategias y Criterios

- Tema y Problemática
- Objetivo general
- Objetivos específicos

05

Propuesta Proyectual

- Tema y Problemática
- Objetivo general
- Objetivos específicos

06

Referentes

- Tema y Problemática
- Objetivo general
- Objetivos específicos

07

Cierre

- Bibliografía

TEMÁTICA Y PROBLEMÁTICA A DESARROLLAR

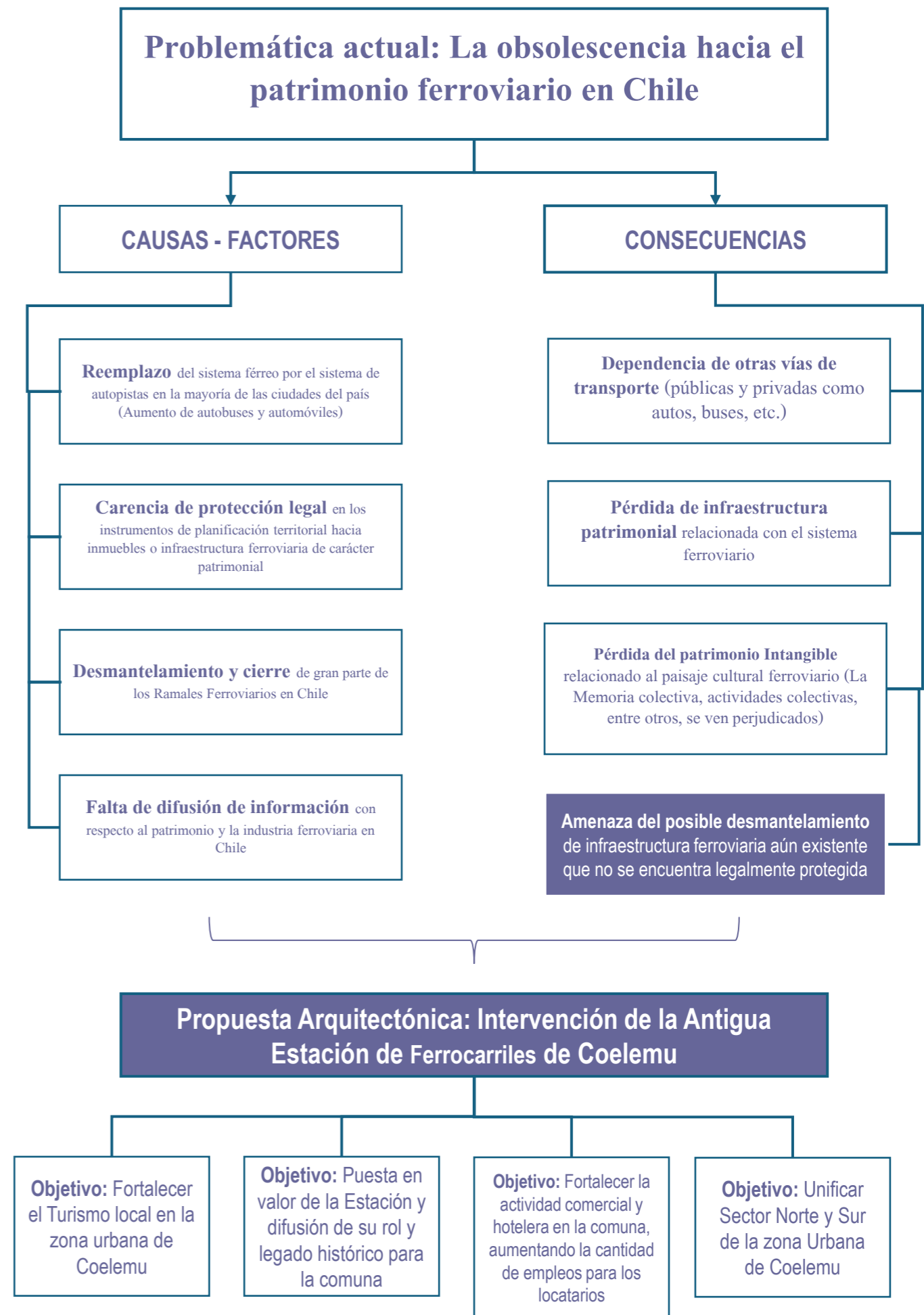
Hoy en día existe una amenaza hacia el Patrimonio ferroviario en Chile, el cual se refiere a la pérdida de relevancia, el deterioro de infraestructura e inmuebles de carácter histórico relacionados con la industria ferroviaria de nuestro país.

Esta situación se debe a varios factores, tales como la falta de mantenimiento de los inmuebles, la pérdida de la relevancia económica y social de las rutas ferroviarias, la transformación de medios de transportes más modernos que el tren, tales como el automóvil, buses, entre otros.

Dicho esto, en la actualidad se puede apreciar que la mayoría de los ramales ferroviarios no funcionan en la actualidad. En efecto, el único ramal que funciona para el público corresponde al ramal Talca-Constitución, lo que refleja una amenaza hacia el paisaje cultural relacionado con los ramales ferroviarios.

A consecuencia de lo mencionado anteriormente, una de las consecuencias de esta situación es el deterioro y desmantelamiento de infraestructura e inmuebles de carácter patrimonial. En este caso se abordará el tema de la obsolescencia hacia las estaciones ferroviarias, como caso de estudio la Estación de Coelemu, estación la cual, como otras estaciones que formaron parte de los sistemas de ramales ferroviarios rurales, hoy en día permanecen en estado de abandono y deterioro bajo la amenaza de su desaparición, lo cual conlleva hacia una pérdida no únicamente de patrimonio material, sino también una afectación hacia la memoria colectiva y el legado histórico cultural con relación a la industria ferroviaria chilena.

Dicho esto, como caso de estudio, se propone la reutilización y revitalización de este inmueble patrimonial, debido a que presenta un potencial arquitectónico hacia las posibilidades de fomentar el conocimiento al patrimonio ferroviario y además, de impulsar el desarrollo turístico rural de la localidad presente. ("Ramal Rucapequén-Concepción," 2022)



OBJETIVOS

Objetivo general

Para dar a conocer los objetivos propuestos, es pertinente mencionar que el proyecto arquitectónico se realizará en la XVI Región de Ñuble, en la provincia del Itata y en la comuna de Coelemu.

Considerando el patrimonio ferroviario presente en el área de estudio, se abordará la intervención del inmueble patrimonial, la Estación Ferroviaria de Coelemu.

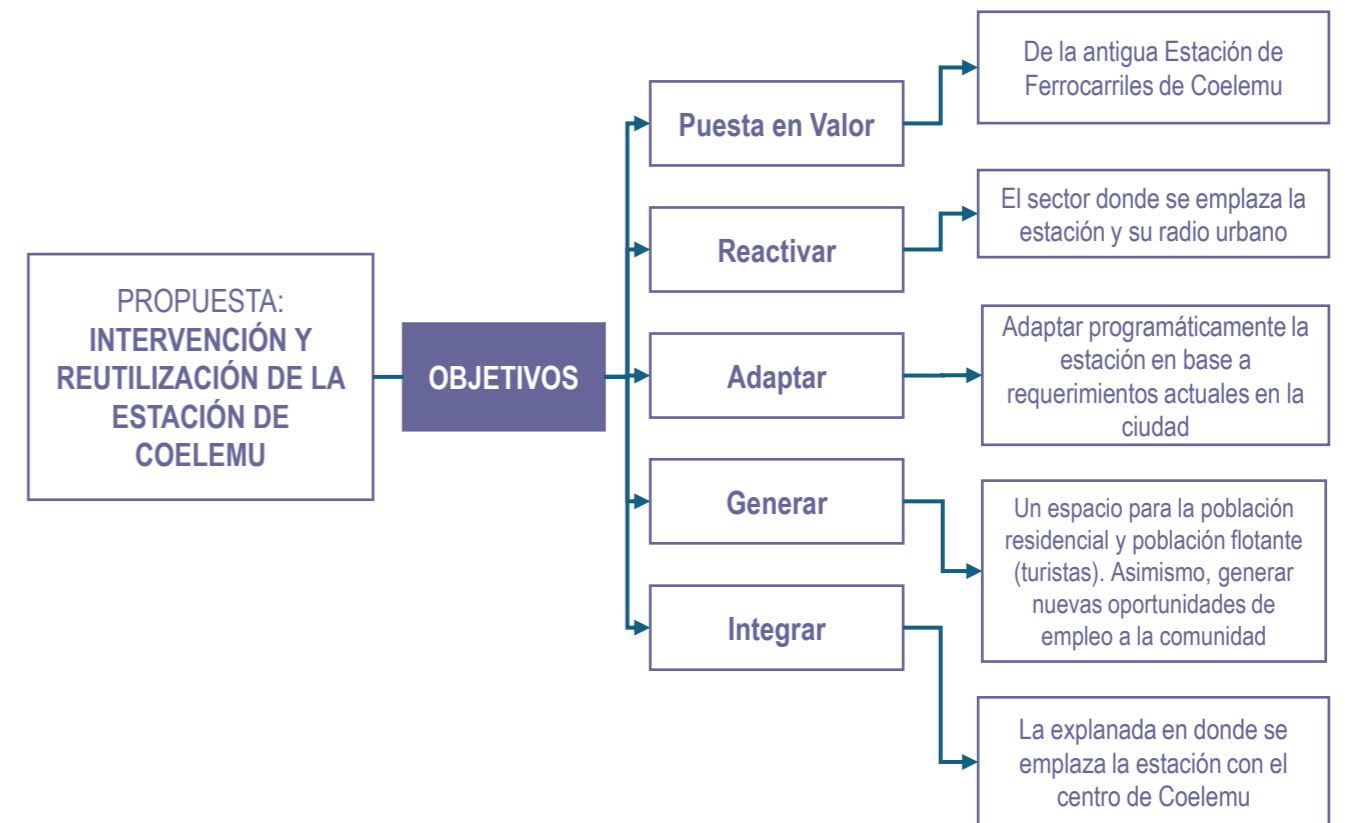
Además de la intervención del inmueble como tal, se proponen diferentes lineamientos que tienen la finalidad de fortalecer la reintegración de la estación a la trama urbana preexistente.

El proyecto Hotel Estación de Coelemu propone fortalecer el área turística de Coelemu en su radio urbano, puesto que actualmente, existen diferentes atracciones turísticas en la comuna, sin embargo, la mayoría de estas se encuentran en el área rural de la comuna, por lo que la ciudad se encuentra en desventaja ante esta situación. Por lo que la inserción de focos turísticos en la ciudad fortalecerá la llegada de población turista hacia la localidad.

Asimismo, también se propone la puesta en valor de la estación con la finalidad de difundir información sobre la industria ferroviaria en Chile, desde una perspectiva histórica.

Objetivos específicos

- **Poner en valor** la Antigua estación Ferroviaria de Coelemu, abordando el paisaje y patrimonio cultural relacionado con los sistemas de Ramales ferroviarios de las regiones de Ñuble y Biobío.
- **Reciclaje Arquitectónico** - Adaptar nuevas funciones programáticas a la infraestructura preexistente, las cuales responderán ante los requerimientos actuales, tanto funcionales como espaciales, que se requieren al día de hoy.
- **Potencializar a escala comunal, la actividad turística** enfocada en los ámbitos histórico-culturales y gastronómicos. Con este fin, se proponen diversas iniciativas, comenzando por la recuperación y reutilización de la estación ferroviaria, además de la creación de un nuevo espacio dedicado a la promoción de la gastronomía local y al comercio de productos regionales.
- **Reactivación Urbana**, abordando el caso específico del sector en el que se emplaza la estación (Entre la calle Héroes de la Concepción y la ex línea férrea) y fortalecer el eje urbano de la calle Exequiel Larenas, la cual conecta la estación con la Plaza Cívica de Coelemu.
- **Generar** oportunidades de empleo para la población residencial de Coelemu. Considerando que los programas propuestos al requerir de una importante cifra de trabajadores, consecuentemente serán fuentes activas de fomento laboral.

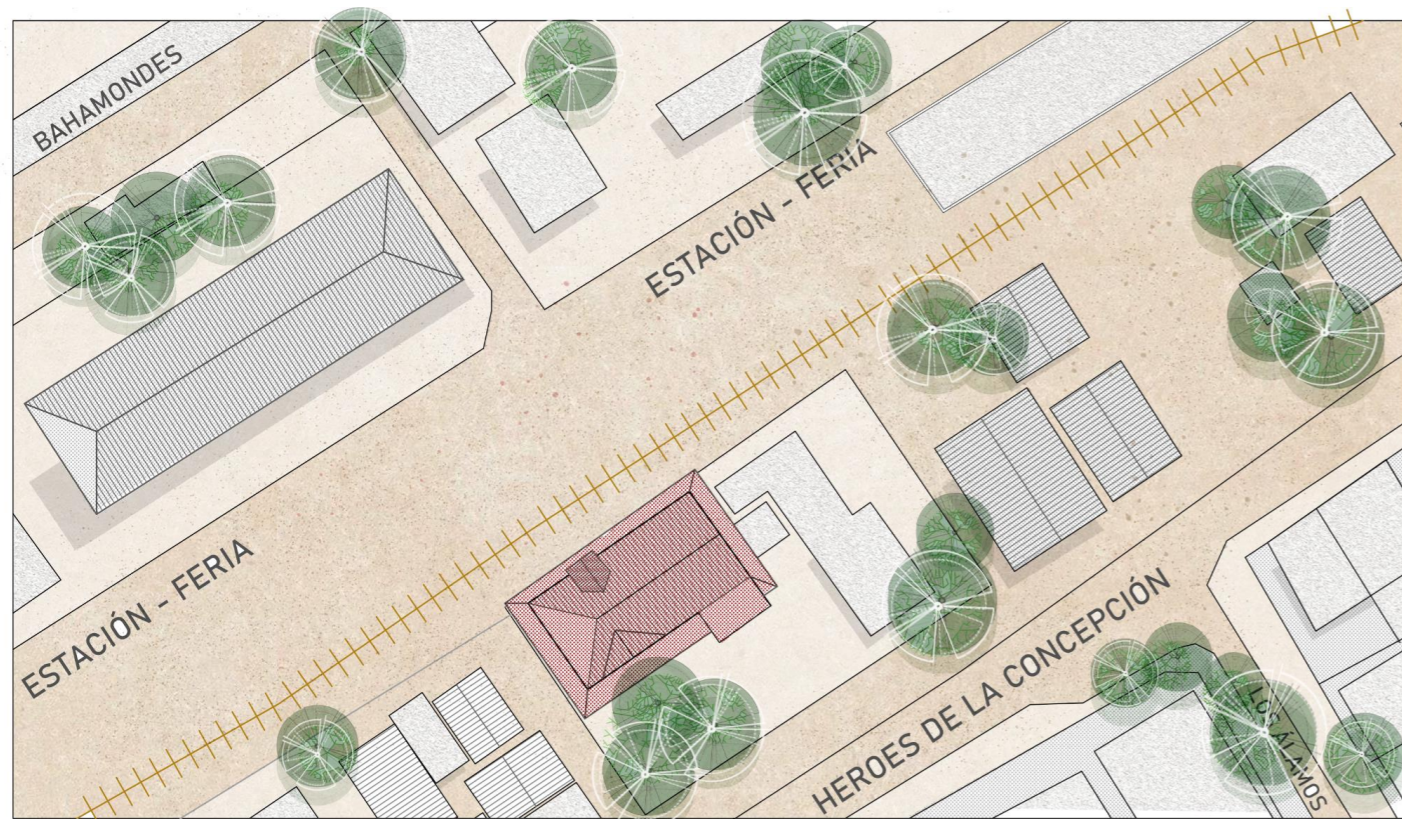
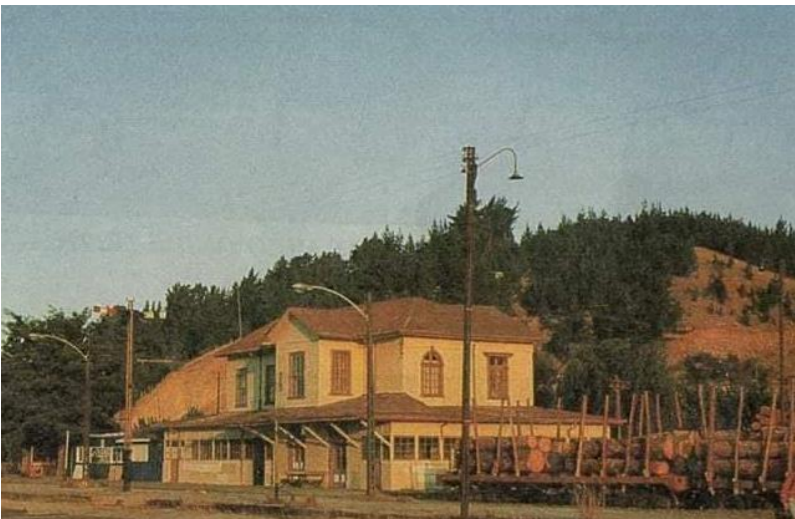


MARCO METODOLÓGICO

Para llevar a cabo el desarrollo del Problema de investigación y el proyecto arquitectónico se realizará una metodología exploratoria de carácter **cuantitativa y cualitativa**.

Dentro del desarrollo del proyecto presente, en primer lugar se investigará sobre el emplazamiento en el que se encuentra el inmueble propuesto a intervenir, lo que considera datos duros, tales como datos estadísticos y demográficos relacionados con la región de Ñuble y a la comuna de Coelemu. Dicho esto, también se registrarán y determinarán las necesidades actuales y futuras del lugar propuesto, esto mediante un levantamiento de información (planimétrica y bibliográfica) de la comuna, para su posterior análisis urbano y de esta manera, poder determinar las posibles propuestas programáticas y arquitectónicas que permitan impactar de manera positiva a la comunidad.

En cuanto a la propuesta de la intervención de la antigua estación de trenes, primero se realizará un análisis estructural del inmueble para detectar las intervenciones que se le han realizado posteriormente y también sobre las patologías presentes. Con el fin de registrar la mayor cantidad de información posible para determinar cuál manera y qué técnicas-estrategias son las más adecuadas para su posterior intervención. Asimismo, también se indagará sobre las razones por las cuales el inmueble se encuentra en su estado de abandono y deterioro actual.



ARGUMENTO PROYECTUAL

La idea principal del proyecto consiste en la revitalización, en la puesta en valor y la recuperación de un inmueble que actualmente se encuentra en estado de abandono junto a la explanada en la que se emplaza, Esta situación pone bajo la amenaza al inmueble de su posible desmantelamiento y desaparición. (Considerando que actualmente tampoco posee protección legal de algún IPT)

Considerando lo anteriormente expuesto, se propone, con la intervención del inmueble, la creación de un programa que permita gestionar de mejor manera el inmueble. En este caso se propone potencializar y aumentar la actividad turística hotelera en la comuna de Coelemu, lo cual beneficiará tanto a la comunidad presente, como a población flotante de otras localidades. Dado que existen variados destinos y actividades turísticas en la comuna que en la actualidad tienen iniciativas de desarrollo por parte del municipio.

RESUMEN

Tema

Intervención Inmueble de carácter patrimonial y reivindicación del patrimonio ferroviario

Problema

Amenaza de la obsolescencia del patrimonio ferroviario en Chile

Oportunidad

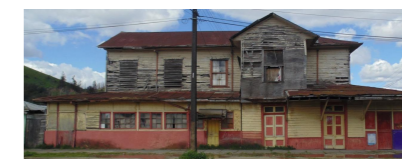
Creación de espacios destinados el turismo, el comercio y cultura

Lugar

Estación de ferrocarriles de Coelemu, Región de Ñuble

Programa

Hotel Ferroviario , Restaurante y parque Lineal



ANTECEDENTES

- Industria Ferroviaria en Chile
- Ramal ferroviario Chillán - Tomé

INDUSTRIA FERROVIARIA EN CHILE

El desarrollo de la industria ferroviaria en Chile comienza tras el desarrollo industrial, por ello se puede apreciar en gran parte de los paisajes en donde se encuentra el ferrocarril, se establece infraestructura industrial (Molinos, frigoríficos, fábricas, textiles, celulosas, grandes zonas de cultivo, entre otras). El sistema ferroviario comenzó a mediados del siglo XIX con la primera construcción en el Norte de Chile (desde Copiapó hasta Caldera.) y en su punto máximo llegó a extenderse el tren desde Iquique hasta Puerto Montt, sin embargo, hoy en día muchos de sus tramos ya no se encuentran en funcionamiento (Gatica, J, 2014)

Para la llegada del tren en nuestro Chile tenía objetivos principalmente comerciales en cuanto al transporte de materias primas provenientes del norte de Chile.

En este caso, es pertinente mencionar que para el año 1832, se descubre el mineral de plata en Chañarillo, Copiapó, por el señor Juan Godoy. Por lo que varias entidades extranjeras se establecieron en el país con el fin de explotar materias primas y generar desarrollo económico. Entre las personas que impulsaron el desarrollo ferroviario en Chile, se destaca el señor William Wheelwright, empresario estadounidense, quien fue uno de los precursores y responsables de la integración de la industria ferroviaria en Chile, de hecho, fue precursor de la Compañía del Camino Ferrocarril de Copiapó, empresa constructora de la primera vía férrea nacional y la tercera de Sudamérica: *“El objetivo del primer ferrocarril en Chile fue atender las necesidades de una región principalmente minera.”* (Biblioteca Nacional, Ferrocarril Caldera – Copiapó).

En julio de 1851 se inauguraría la primera vía férrea, la cual conectaba la ciudad de Caldera hasta Monte Amargo.

Desde el año 1860 el Estado comenzó a tomar mayor protagonismo en cuanto a la inversión de infraestructura ferroviaria, urbana y portuaria con la finalidad de potencializar el crecimiento económico de las ciudades. A consecuencia de aquello, hubo un auge en la industrialización del país. (Giles,2013)

Para 1880, la industria en Chile se concentró principalmente en el rubro minero, por lo que las rutas férreas eran de suma importancia para el traslado de material desde las minas hacia los puertos, lo cual marcó la actividad comercial de aquellos años. (Giles, 2013). Como consecuencia del éxito que tuvo el ferrocarril, el Norte de Chile, el cual estaba manejado principalmente por privados, sin embargo, fue un proceso muy bien visto por el Estado, por lo que posteriormente el Estado se encargó de gestionar gran parte de las proyecciones de vías férreas en el Valle Central y sur de Chile. Alliende Edwards, M. P. (2017)

El desarrollo ferroviario significó una transformación para el medio de transporte que se solía utilizar previamente para el transporte de mercancías, el cual se basaba en tracción animal, el cual no cumplía con la misma eficiencia que el ferrocarril y además conllevaba una serie de dificultades las rutas que se utilizaban, tales como las inundaciones en las rutas debido a las fuertes lluvias, las crecidas de los ríos que impedían el traslado, la demora que conllevaba, entre otros. Lo que lo llevaba a ser un medio ineficiente y poco sostenible a diferencia del ferrocarril.

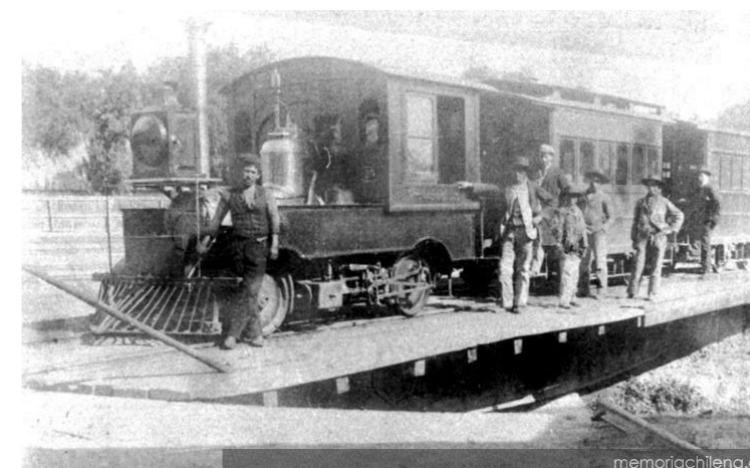
Para el siglo XX la red férrea ya había alcanzado su máxima expansión, en efecto, para 1910 Chile contaba con una amplia red de trenes desde Iquique hasta Puerto Montt, con más de 8883 kilómetros de vías ferroviarias (Archivo nacional) lo que contrajo también un fuerte desarrollo industrial, puesto que la industria y el tren se vinculaban entre sí.

Hoy en día, el tren posee un carácter principalmente industrial, especialmente en la zona norte debido a que continúa funcionando para el traslado de material desde las minas hacia los puertos. En la zona centro y Sur también funciona para el traslado de materias, especialmente en madera, sin embargo, aún continúa con un servicio de pasajeros, el cual es menos relevante y continuo que antaño (Giles, Torres Gilles, C. C. (2013). Los riesgos por el "abandono cultural" del patrimonio industrial: maestranzas ferroviarias en Chile. Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural-Journal of Cultural Heritage Studies, 26(2), 52-67)

Posteriormente, a mediados de la década de los 80, se inició un proceso de privatización, razón por la cual conllevó que muchos de los ramales ferroviarios cerraran, y poco a poco las rutas férreas fueron deteriorándose y desapareciendo (Guerrero, R. M. (2018).



Estación de ferrocarriles de Copiapó, construida en 1854. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-98897.html>.



Ferrocarril con locomotora métrica a vapor, probablemente construida en Chile, hacia 1900. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-70329.html>.

EL FERROCARRIL DEL SUR

Para proyecto del ferrocarril que conectaría la zona Sur de Chile, fue durante 1855, donde se reunió un grupo de empresarios para formar la Compañía del Ferrocarril del Sur. Compañían en la cual se destacan entre sus Fundadores José Tomás Urmeneta, Domingo Matte, Matías Cousiño, entre otros. (Biblioteca Nacional de Chile, El Ferrocarril del Sur (1855-1913)).

Este proyecto se encargaría de conectar diferentes poblados y centros urbanos, En un inicio se construyó el tramo que uniría a Santiago con Rancagua y paralelamente a la construcción del tren al sur, se había instaurado en la capital la red "Tranvías de Sangre" la cual tenía el propósito de trasladar pasajeros y mercancías desde y hacia la estación (Biblioteca Nacional de Chile, El Ferrocarril del Sur (1855-1913))

El Segundo tramo construido sería hasta San Fernando, el cual se consolida el año 1862, y su tercer tramo, el cual fue desde San Fernando hasta Curicó, el cual culmina el año 1868

Debido a diversos problemas financieros que tuvo la Compañía del Ferrocarril del Sur, se tuvo que paralizar su construcción momentáneamente. Sin embargo, paralelamente se estaba construyendo la vía que uniría a Talcahuano con Chillán. Dos años después, fue concluido el tramo que uniría a Curicó con Chillán. (Biblioteca Nacional de Chile, El Ferrocarril del Sur (1855-1913))

Para 1844 se creó la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile, y la red ferroviaria quedaría dividida en tres secciones (Valparaíso-Santiago, Santiago-Talca y Talca-Sur)

Como hito relevante en la historia de nuestro país, se destaca durante el año 1913, cuando comenzó el primer tren longitudinal que unió Chile desde Iquique hasta Puerto Montt. Con esta red férrea de 8.883 kilómetros, fue una de las obras de ingeniería más importantes construidas a la fecha, lo que también contribuyó al desarrollo económico de nuestro país, puesto que permitió una comercialización más segura y eficiente de las mercaderías locales, además de posibilitar una mejor integración económica de las regiones más alejadas del país con los mercados y ciudades de diferentes regiones. (Biblioteca Nacional de Chile, El Ferrocarril del Sur (1855-1913))

Financiamiento:

Uno de los hechos más importantes que influyó en la continuación del ferrocarril fue el subsidio que el Estado le entregaba el servicio de ferrocarriles anualmente, puesto que en el año 1979 fue cuando se dejó de percibir ese subsidio, lo que llevó a la empresa a una serie de dificultades. Como consecuencia, la empresa tuvo que abandonar los ramales más pequeños que no eran rentables. lo que afectó a muchas ciudades a lo largo del país. Puesto que el tren luego se enfocó en el traslado masivo de pasajeros y de carga. (Patrimonio Ferroviario Chileno, n.d.)

Situación Actual:

Fue para el año 1950 cuando el ferrocarril llegó a su mayor potencia, cuando operaban 534 máquinas en la Red Sur y 119 en la Red Norte. Sin embargo, en la Red del Norte del país, comenzó un declive debido a la adquisición de máquinas a Diesel (*Patrimonio Ferroviario Chileno*, n.d.)

La Red sur, tras la implantación de proyectos de electrificación durante los 60 repercutió sobre la flota de locomotoras a vapor, debido a que estaban compitiendo con máquinas a Diesel. Además, con la adquisición de automotores y autocarriles, fueron la causa de que la demanda por las locomotoras fuera considerablemente reducida, además de aquello, a través del tiempo varios ramales fueron desmantelados. Durante los años 80, con la baja demanda que existía, llevó a cabo el retiro del servicio de las locomotoras a vapor (Patrimonio Ferroviario Chileno, n.d.)

En el ámbito económico y cultural, la baja del ferrocarril significó el inicio de diferentes dificultades para las localidades que antes contaban con estación ferroviaria, puesto que en esos lugares, se desarrollaban muchas actividades comerciales en torno al tren. Para la población, esta situación también significó la pérdida de costumbre de usar el tren y por consiguiente, tener que buscar por nuevas opciones.

En cuanto a la red sur, está aún continúa funcionando desde Santiago a Chillán. En cuanto a los ramales ferroviarios se destaca el ramal Talca-Constitución, que continúa en funcionamiento y otros servicios regionales tales como el tramo que comunica a Talcahuano y Laja, Temuco y Victoria y el Tren Limache (El cual conecta las ciudades de Valparaíso y Limache)

'La ausencia del ferrocarril, aunque no parezca evidente, representa una irreparable pérdida. ¿Cuáles eran sus ventajas? Pues, que daba la posibilidad de ofrecer un camino propio sin interferencias con ningún otro modo de transporte y capaz de asegurar un tiempo de viaje estable y predecible. En efecto, a medio y largo plazo, el ferrocarril ofrece amplias posibilidades de ampliar su capacidad con inversiones reducidas'' (Rodríguez, 1993, citado por Sahady A. 2006)

RAMAL FERROVIARIO RUCAPEQUÉN

Este Ramal ferroviario unía a la provincia de Ñuble (actual XVI Región de Ñuble) con la Región del Biobío (Ciudad de Concepción)

Fue inaugurado durante 1916 durante el gobierno de Juan Luis Sanfuentes.

Este ramal comenzaba en Chillán Viejo, en la estación Rucapequén y terminaba en Penco, cruzaba por diferentes comunas, tales como Quillón, Ránquil, Coelemu, Chillán, entre otras. (“Volcanes, Ríos, Ciudades y Pueblos de Chile,” n.d.)

Uno de los objetivos principales fue modernizar el transporte de trigo y ganado, el cual para esa época se hacía en las localidades que se encontraban entre Chillán y Tomé (Donoso, 2004, p76)

Por lo que la modernización del transporte de mercancías traería consigo diferentes beneficios, tanto para comerciantes, agricultores, ganaderos y para los locatarios en general. Pues el ferrocarril poseía ventajas incomparables con los medios de transporte anteriores, los cuales solían ser carretas tiradas por bueyes, el tiempo de transporte era considerablemente más lento que el tren, asimismo tenían muchas dificultades en las rutas de tierra, por lo que ponía en riesgo el abastecimiento de la zona costera. (Torrejón, 2004)

“Unidos Talcahuano y Concepción por esta vía férrea, “se facilitarán inmensamente los transportes de los materiales [de construcción de la vía] que era hasta hoy uno de los mayores tropiezos”

Proceso de Construcción del Ramal Ferroviario

El proceso de construcción de las vías férreas para el Ramal de Chillán a Tomé fue de gran dificultad, entre sus causas se encuentran los problemas de financiamiento, sin embargo, durante el año 1862 se promulgó la Ley del Ferrocarril del Sur, la cual posibilitó que se ordenara un estudio presupuestario del ramal que uniría a Chillán con Tomé.

“Pese a estos peligros cotidianos, los inversionistas locales se atrevieron a postular algunas ideas de construcción del ramal, encantados por las novedades que la prensa local publicaba en forma frecuente sobre los avances en los proyectos –Caldera a Copiapó, Valparaíso a Santiago y Santiago a Curicó– señalando que, además de ser un símbolo indiscutible de progreso económico, traería la modernidad y la herramienta necesaria para expandir el comercio, la riqueza y el bienestar general de toda la provincia de Concepción.” (Rebolledo, C, 2022)

Para proyectar las rutas que unirían a Chillán con Tomé. Primero se estudió una ruta que iba desde a Talcahuano con Concepción, y transitaba por Puchacay, Quillón, Bulnes, Florida y Chillán Esta ruta fue defendida por Pascual Binimelis quien fue Director de Obras Públicas en Concepción durante 1853 y además agrimensor de la Junta de Caminos. Sin embargo, este proyecto no prosperó. (Márquez, 2018)

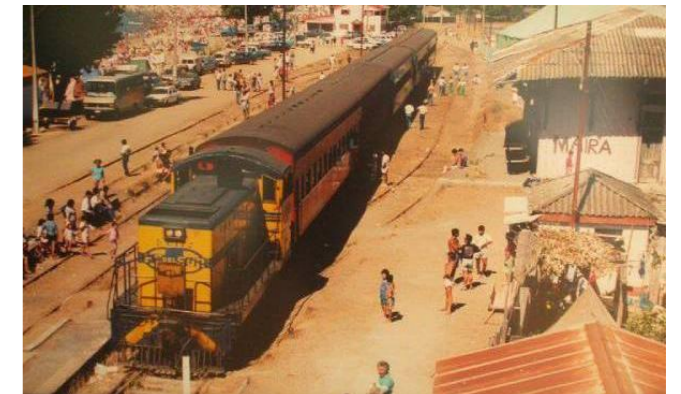
Posteriormente, el británico William Lloyd, quien fue ingeniero jefe del Ramal Chillán-Tomé, realizó un nuevo trazado, el cual fue llamado “Propuesta Lloyd”, el cual fue sancionado por el decreto 8 de octubre de 1864 y aprobado a fines de 1867 (Rebolledo, C, 2022)

Sin embargo, tuvieron que pedir propuestas nuevamente, debido a que Lloyd, para ese momento, había sido contratado por el gobierno de México. Dicho esto, la nueva propuesta se adjudicó el año 1869 al Estadounidense John Salter. Quién construyó el trazado que había sido planificado por Lloyd, el cual implicaba proyectar el ramal desde Talcahuano y pasar por Concepción, y pasando por los poblados de Río Claro, Tumbler, Monte Águila, Cabrero, Bulnes y Concluir en Chillán. (Rebolledo, C, 2022)

La construcción del ramal fue desde 1869, cuando se colocó la primera piedra, hasta el año 1874, cuando se realizó el primer viaje inaugural. Este ramal representó el primer camino de fierro de importancia construido en Ñuble y Concepción. (Rebolledo, C, 2022)



Beltran, M. (2012, February 12). Chillán Antigua: Dichato, el balneario de los chillanejos evoca la nostalgia por el tren ramal. Chillán Antigua. <http://chillanantigua.blogspot.com/2012/02/dichato-el-balneario-de-los-chillanejos.html>



msandoval. (2021, July 29). Estación de Trenes. Turismo en Tomé.

<https://descubretome.cl/lugares-con-historia/estacion-de-trenes/>



<https://www.ladiscusion.cl/tren-a-dichato-un-viaje-nostalgico/>



<https://penco-chile.blogspot.com/2013/11/el-pintoresco-viaje-de-penco-chillan-en.html>



EL LUGAR

1. XVI REGIÓN DE ÑUBLE
2. COMUNA DE COELEMU
3. LOCALIDAD DE COELEMU, ESTACIÓN FERROVIARIA

XVI REGIÓN DE ÑUBLE

La XVI Región de Ñuble es actualmente la región más joven del país, establecida durante el año 2017 bajo la Ley 21.033.

Esta región se ubica en el límite sur de la zona central, sus límites son; en el norte con la Región del Maule, en el Sur con la Región del Biobío, al Oeste con el Océano Pacífico y el Este con la República Argentina. (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile)

En cuanto a su demografía, según data el Censo 2017, posee una población de 480.609 habitantes, con una densidad de 36,47 habitantes por km² (Censo 2017, INE)

Esta Región se caracteriza por su conexión hacia la zona rural del Chile, en general se suele asociar con el Valle Central y el Valle del Itata de Chile, puesto que su economía se basa en rasgos relacionados con la actividad agrícola, pecuaria, silvícola, comercio, entre otros. (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile)

En efecto, actualmente posee una proporción de población rural, con un porcentaje mayor al 30%, haciéndola la región con mayor población rural, dicho esto, es pertinente mencionar que esta región específicamente se identifica por ello ,por su mezcla entre lo urbano y rural, lo cual va de la mano con la diversidad de paisajes que posee la región, en donde se destaca el paisaje costero, la cordillera de la costa, depresión intermedia y cordillera de Los Andes. (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile)

“Ñuble cuenta con una gran riqueza histórica y cultural que vemos reflejada en su patrimonio. Por una parte, los Monumentos Nacionales nos hablan de grandes héroes y artistas, de procesos históricos y de maravillosos paisajes naturales en la cordillera y la costa; por otra, nuestro patrimonio inmaterial está fuertemente ligado a la identidad rural de la región.” (María Soledad Castro, Seremi de las Culturas, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile)

Historia de la Región

En lo que respecta a la historia de la XVI región de Ñuble (del Mapudungún: ‘nglefen’ o ‘río de corriente angosta y obstaculizada’ en español) (Hasler, Juan A. (1988).p.163) . Se destaca por haber formado parte del ‘Chile histórico’ durante los tiempos Coloniales.

Comenzando por los habitantes prehispánicos que habitaban en la zona de la actual Región, se estaba por haber estado habitado por diferentes etnias, grupos como los pre mapuche, picunches, chiquillanes, etc. que se distribuían en la precordillera, el llano y la planicie litoral.

La mayoría de las actividades que realizaban eran de carácter pacífico, tales como la caza, la recolección, agricultura, entre otros. (Montory, A. C. (2020). , p 207)

Históricamente, fue parte del ‘Chile histórico’, de los tiempos coloniales. Para ese entonces, Ñuble se situaba en la provincia de Concepción, a la cual abastecía y con la cual formaba una línea de defensa que protegía al Chile central durante el período de la Guerra de Arauco (Montory, A. C. (2020)

La provincia de Ñuble tuvo un rol fundamental para el comercio de mercancías, fue un importante mercado y además de ser un centro de producción agrícola, la cual articulaba al Chile central con la Frontera, y también posibilitó la conexión con otros mercados internacionales gracias al puerto de Tomé. (Montory,A.C, 2020, P 203) Ñuble tenía una importancia muy grande en relación con el rubro agrícola y cultural, lo que potenció su identidad cultural de carácter rural que, hasta el día de hoy, sigue siendo pilar del Paisaje Cultural de la región.

La provincia de Ñuble llegó a caracterizarse e identificarse gracias a su actividad agrícola, la cual cataliza en 1848 con la creación de la Provincia de Ñuble. Posteriormente, en 1974 se establece como provincia subordinada a la Región del Bío-Bío y a su capital, la ciudad de Concepción (Montory, A.C. 2020, P203)

Creación de la XVI Región de Ñuble

Para el año 2017, el 19 de agosto, es firmado por la presidente de aquel entonces, Michelle Bachelet, el decreto promulgatorio de la Ley que crea la Región de Ñuble, separándola así de la Región del Biobío. Esta Ley es publicada en el Diario Oficial el 05 de Septiembre de 2017, entrando en vigencia un año más tarde, el 06 de Septiembre de 2018 (Biblioteca del Congreso Nacional, bcn.cl)



Mapa Chile, con la XVI Región de Ñuble destacada (Elab. Propia)



Mapa de la XVI Región de Ñuble, con la Comuna de Coelemu destacada (Elab. Propia)



TURISMO EN LA REGIÓN DE ÑUBLE

La Región de Ñuble posee diferentes atractivos turísticos en toda su comuna. Se destacan los Viñedos que datan del siglo XVI y cepas en el Valle del Itata. También destacan sus paisajes que incluyen montañas, valles, ríos, áreas rurales, entre otros. Lo que convierte a la región como un destino atractivo para el ecoturismo, enoturismo, turismo aventura, etc.

Además, la región posee una identidad cultural donde destacan sus festividades tradicionales, gastronomía, productos locales como el trigo, la miel, frutas y hortalizas, entre otros.

Durante los últimos años se ha evidenciado un crecimiento en el sector turístico, lo cual no sólo beneficia a la economía local mediante el aumento de consumo de servicios relacionados como los hoteles, restaurantes y atracciones. Sino también pone en relieve la riqueza cultural y natural presente en la región, lo que también abre nuevas oportunidades para la inversión y mejora de infraestructura turística. (Radioñuble.cl)

También, como estrategia regional del plan de Desarrollo 2015-2030 de la Región del Biobío (el cual incluye para la entonces Provincia de Ñuble) plantea que el desarrollo turístico depende del correcto manejo de sus recursos naturales, por lo que toma gran relevancia la regulación y planificación de su uso y en caso de la actividad turística, que potencie un sistema productivo sostenible a lo largo del tiempo.

PATRIMONIO EN LA REGIÓN DE ÑUBLE

Existe una diversidad de patrimonio dentro de la región, la cual se visualiza entre lo moderno y lo rural que identifica a Ñuble. Actualmente, la región posee 14 monumentos nacionales, 10 monumentos históricos, 2 Zonas Típicas, 2 Santuarios de la naturaleza, además de mucho más patrimonio cultural, material e inmaterial presente, el cual es fundamento de su distintiva y fuerte identidad (Fawaz, J, 2020)

Además de ello, Ñuble se caracteriza por ser una región inserta entre Valles, Mar y Cordillera, lo que posibilita una amplia diversidad paisajística y la realización de diferentes actividades, lo cual es de alto valor potencial para la Región.

En cuanto a la Montaña, actualmente posee diferentes reservas nacionales, en donde conviven lagunas de alta montaña, cascadas, bosque nativo, flora y fauna nativa. Entre algunos de los lugares característicos por su paisaje natural, se destacan Pichirrincón, El Valle del Río Los Sauces, El Roble, en la parte alta del Río Ñuble, El valle de las Vacas, el cual recorre el río Cholguán en Yungay, entre otros. (Cámara de comercio, Industrias, Turismo y servicios, Chillán-Ñuble)

Actividades características de la Región

Hoy en día aún se mantienen vivas las tradiciones, los modos de vida rural, las costumbres, entre otros. “Está el sustrato rural que se aprecia en la estructura productiva, los oficios, la producción artística, y convive con una urbanización creciente, entre lo rural y lo moderno” (Fawaz, J, 2020)

En cuanto a la actividad económica prominente en este territorio, hoy en día la región se caracteriza por la diversidad de cultivos, tales como el trigo, el maíz, porotos, remolachas, entre otros. De igual manera en el cultivo de frutas (cultivo de arándanos, cerezas, frambuesas, entre otros) y finalmente, la silvicultura también posee un rol importante en cuanto a la actividad económica actual, pues hoy en día existen varias forestales en la región dedicadas especialmente a la madera de Pino y Eucaliptus.

Teniendo en consideración lo mencionado anteriormente, cabe destacar que este tipo de actividades no únicamente potencian la economía local mediante el comercio de mercancías y productos locales, sino también favorecen la actividad turística. En este caso, el Agroturismo y el Enoturismo son los más pertinentes en esta región, puesto que es un turismo especializado en las actividades locales de carácter rural.



COMUNA DE COELEMU

Coelemu, (palabra proveniente del mapudungún: ‘‘koa lemu’’ - ‘Bosque de lechuzas’) (Mora Penrose, Ziley (5 de febrero de 2019).)

Esta comuna se ubica en la zona Oeste de la Región de Ñuble. Se extiende principalmente con la Cordillera de la Costa. Limita al oeste con el Océano Pacífico, al este con Ránquil, al norte con el Río Itata, que la separa con Portezuelo y Treguaco, y al sur, limita con Tomé. (Municipalidad de Coelemu, modificación prc, p4)

La comuna posee una superficie de 342,3 km², con una población total de 15.995 habitantes (Censo 2017 INE) de los cuales, 4560 corresponden a población rural, es decir, un 29% de la población aproximadamente. Sin embargo, según las proyecciones para el año 2023 se espera una baja de la población rural a un 25,3% (Biblioteca del Congreso Nacional, 2023)

Entre las actividades económicas predominantes de la comuna se encuentra la actividad forestal y agrícola.

Historia de la comuna

Durante el año 1750, el gobernador español Domingo Ortiz de Rosas, fundó la villa bajo el nombre: ‘‘Villa Jesús de Coelemu’’ por orden de la Junta de Poblaciones del Reino de Chile.

Originalmente, establecieron la villa a las orillas del Río Itata y Coelemu, pero las inundaciones continuas hicieron que tuviesen que mudar la población hacia el sitio donde se emplaza actualmente. (Municipalidad de Coelemu, 2023) Ese traslado fue realizado por el gobernador Agustín de Jáuregui, quien rebautizó la Villa con el nuevo nombre de ‘‘Dulce Nombre de María de Jauregui de Coelemu’’ durante 1774.

Durante la Independencia, el pueblo fue atacado por los realistas, correspondiéndole dirigir su defensa, al entonces, el teniente Manuel Bulnes (Municipalidad de Coelemu, 2023)

Con la Constitución de 1823, el Partido de Coelemu se transforma en la Delegación de Coelemu. Con la Constitución de 1833, la Delegación pasa a llamarse ‘‘Departamento de Coelemu’’ (Municipalidad de Coelemu, 2023)

Con el DFL 8582 del 30 de diciembre de 1927, se creó el Departamento de Tomé en el territorio antiguo del Departamento de Coelemu. Este decreto también decretó la comuna de Coelemu y la Subdelegación de Coelemu.

Cabe añadir que, para el terremoto del año 2010, Coelemu fue uno de los territorios más afectados debido a su cercanía con el epicentro del sismo. La franja costera de la comuna fue arrasada por el maremoto registrado para esa fecha, tal como ocurrió con parte de la costa de la zona centro sur de Chile. (Municipalidad de Coelemu, 2023)

Datos Duros de la Comuna:

- Superficie: 342.3 km²
- Región: XVI Región de Ñuble
- Provincia del Itata
- Población total: 15.995 (Censo 2017) Proyección para 2023: 16.894
- Población Urbana de Coelemu: 11.435 (Censo 2017)
- Población Rural de Coelemu: 4.560 (Censo 2017)
- % de Ruralidad: 28.5% (Censo 2017)
- Población demográfica dominante: 45-64 años (27,8%) seguido de la población entre 30-44 años (18.9%)



PATRIMONIO EN LA COMUNA DE COELEMU

Existen diversos atractivos turísticos en la comuna de Coelemu, los cuales pueden ser potenciados con una gestión eficiente. Entre los principales atractivos se encuentran:

- 1) **Puente viejo sobre río Itata / Puente Coelemu:** Corresponde a un puente patrimonial declarado como Monumento Histórico Nacional. Este puente fue terminado en 1916 como alternativa a la red ferroviaria del ramal Chillán – Tomé. Y conecta a las comunas de Coelemu y Trehuaco. Actualmente presenta un grave estado de deterioro y está inhabilitado para el tránsito vehicular y peatonal debido a la poca seguridad que presenta.
- 2) **Ex estación de Ferrocarriles:** Inmueble patrimonial que representa el auge del ferrocarril durante el siglo pasado en Chile. Fue parte del Ramal Chillán – Tomé. Actualmente su estructura se encuentra en malas condiciones de conservación
- 3) **Vegas de Itata:** corresponde a una localidad ubicada en la zona costera de Coelemu. Muy cercana a la desembocadura sur del Río Itata. El turismo es una de sus principales actividades, junto a la actividad agrícola de cultivos tradicionales como cereales y papas.
- 4) **Guarilihue:** Corresponde a una zona productora de vinos de calidad. El sector se caracteriza por los diversos villorrios que conservan tradiciones, historia y patrimonio relacionado con la actividad vitivinícola tradicional.
- 5) **Playa de Perales:** Se ubica en el sector de Vegas de Itata es playa y caleta de pescadores. Zona turística a 30 km de Coelemu, Área dedicada al camping y con locales de gastronomía local.
- 6) **Playa Purema:** Ubicada en el límite con la comuna de Tomé
- 7) **Teatro Municipal de Coelemu:** Uno de los espacios principales para la cultura es el Teatro Municipal, sin embargo, la comunidad señala que la mayoría del tiempo el teatro se utiliza para actos que no tienen relación con las artes y la cultura. Si no más bien se utiliza para actividades masivas de entrega de beneficios, entre otros.
- 8) **Túnel Ferroviario de Ranguelmo**

Turismo Rural en Coelemu:

El turismo Rural en Coelemu está muy ligado a las actividades agrícolas, así como a la oferta de productos del campo, como hortalizas, flores, entre otras.

La actividad turística actualmente no representa una actividad económica significativa para la comuna, sin embargo, dada las características rurales del territorio, El turismo rural ha comenzado a potencializarse en la comuna. Actualmente el sector más dinámico en el turismo rural es Guarilihue, debido a su tradición en la vitivinicultura. Es por ello que se identifican diferentes festividades rurales que también potencian al turismo en la zona, tales como:

- Fiesta de la vendimia en Guarilihue. (Febrero)
- Fiesta de la Chicha en Guarilihue (Abril)
- Fiesta del chancho en Guarilihue (junio)
- Fiesta del Chicharrón en Guarilihue (Julio)

Sin embargo, a pesar de las buenas perspectivas que existen para el turismo rural en Guarilihue, existen muchas falencias para el crecimiento sostenido de este rubro. Especialmente relacionadas con el mejoramiento de caminos e inversiones en infraestructura predial (Tales como baños, cocinas, telefonía, entre otras.)



PATRIMONIO Y ACTIVIDADES DE COELEMU

También existen otras festividades en la zona durante el año, por ejemplo (PLADETUR 2004)

-Carnaval de la Costa

-Semana de Ranguelmo

-Carnaval de Verano

-Fiesta del Camarón

-Fiesta del Rosario en Vegas de Itata

-Aniversario de la Comuna, entre otras.

Fiestas típicas de Coelemu

Existen diversas festividades durante el año dentro de la comuna, las cuales forman parte de la cultura y patrimonio intangible de Coelemu, entre las cuales se encuentran:

•

Carnaval de Coelemu: Segunda quincena de febrero. Baile, competencias deportivas, elección de reina, show musical y ciclo de cine.

•Fiesta de la Chicha: 16 de abril

•Fiesta de la Tortilla: antepenúltimo domingo de febrero en Sector Magdalena

•Fiesta del Chancho: 21 de mayo

•Fiesta del Velorio del Chancho: 26 de junio

•Fiesta del Chicharrón: 2 de julio

•Fiesta del Pavo: 16 de julio

•Fiesta del Camarón: 12 de agosto

•Rock in Río Itata (RINRI)(enero)

•Orilla verde: Festival de música ++

Si bien, Coelemu es una comuna relativamente pequeña a comparación con otras comunas dentro de la Región, también cuenta con inmuebles de carácter patrimonial, los cuales poseen un valor histórico y cultural significativo. Sin embargo, hay que mencionar que no todos los inmuebles de carácter patrimonial presentes en esta comuna poseen algún tipo de protección legal. En efecto, existen inmuebles que si bien poseen ciertas características que lo reconocen como de carácter patrimonial, no están siendo protegidos actualmente.

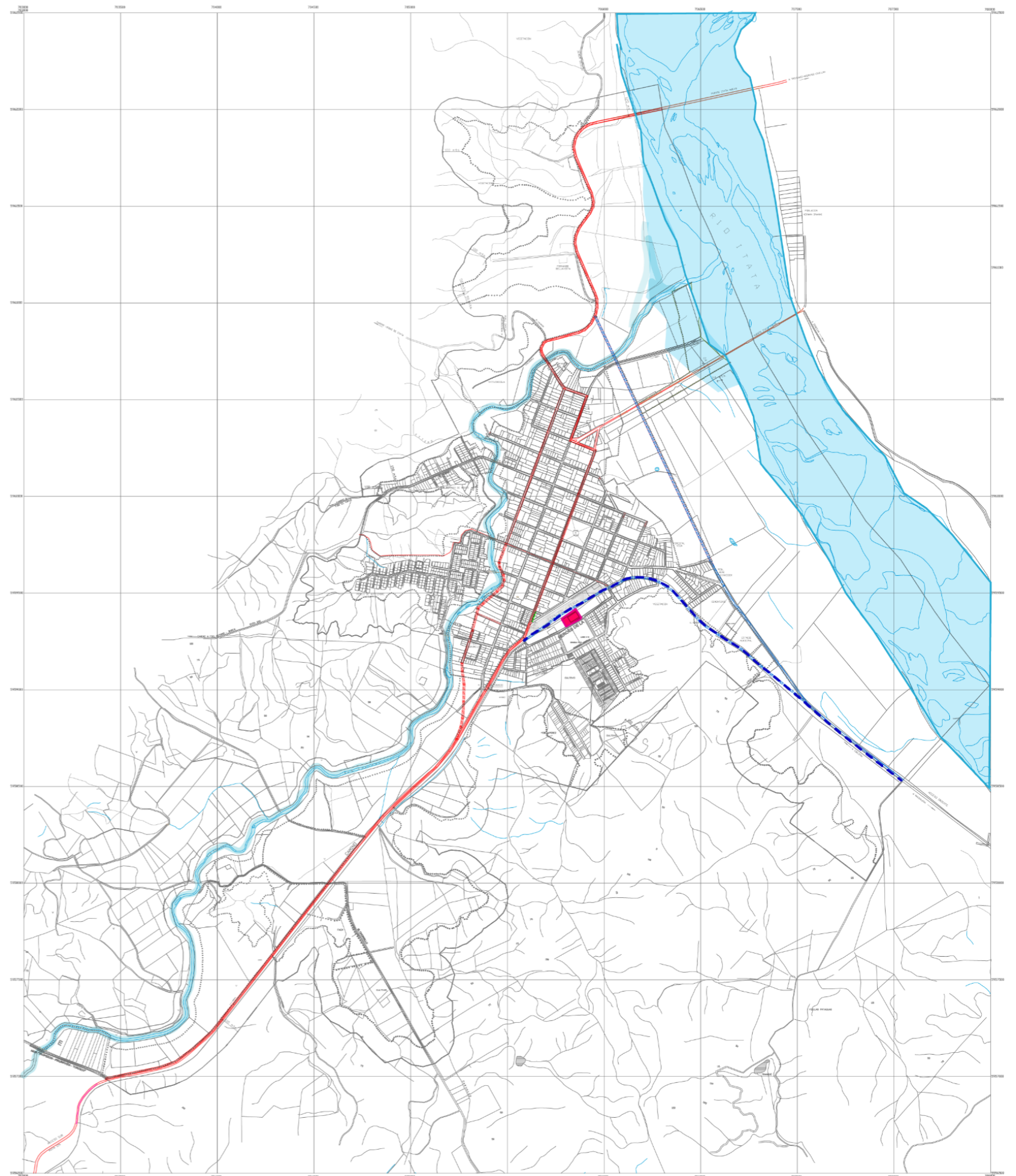
Entre algunos de los inmuebles patrimoniales podemos mencionar:

-Iglesia Metodista de Coelemu: Inmueble construido durante el siglo XIX

-Casa de la Cultura de Coelemu: Actualmente el edificio en sí mismo a parte del valor histórico presente, suele ser sitio donde se realizan actividades culturales.

-El Cementerio de Coelemu

-Casonas y construcciones históricas



TURISMO RURAL EN COELEMU

La Comuna de Coelemu presenta altas expectativas en torno al desarrollo turístico, pese a que actualmente no posee una apropiada cantidad de servicios y su limitada infraestructura turística.

La Municipalidad elaboró un Plan de Desarrollo Turístico (PLADETUR) participativo, donde elabora un planteamiento para el desarrollo del turismo en la comuna. Además, existe un número importante de micro empresarios agrícolas que están comercializando sus productos gracias a esta red turística, especialmente artesanos (as), productores (as) de flores, hortalizas y envasadores de vino, demostrándose la transversabilidad del Turismo Rural.

Esto se comprueba con la poca cantidad de alojamientos disponibles, entendiéndose como residenciales, pensiones y hostales.

En efecto, según el registro de SERNATUR para 2015, sólo existían 3 residenciales y un hostal registrado en la comuna (PLADECOC 2017)

Para el año 2024, según el registro de SERNATUR, se registran 4 residenciales, un hostal y un hotel en la comuna.

También registran diferentes servicios culturales en donde predominan las viñas y bodegas de vino. Que forman parte del paisaje cultural de Coelemu.

Finalmente, como otro elemento importante, se registran 12 restaurantes y/o similares.

INICIATIVAS MUNICIPALES, PLADECOC

Según el Plan Municipal de Cultura de Coelemu (PMC) (Cuyo propósito es guiar el desarrollo cultural de Coelemu) Establece las siguientes iniciativas para el desarrollo turístico cultural:

- -Ruta de la Costa de Itata
- -Ruta del vino en Guarilhue
- -Restauración de la estación de Coelemu y del puente: Con la finalidad de poner en valor el patrimonio presente, se estima para durante los primeros 4 años de ejecución del PMC, Con Fondos Concursables
- -Establecer convenios para fomentar el turismo
- -Difusión de las actividades locales
- -Capacitaciones sobre el patrimonio del vino, para potenciar los emprendimientos vitivinícolas

Dentro de los objetivos del PLADECOC de Coelemu también se presentan objetivos como

- trabajar y enfatizar en actividades económicas: como la forestal, turística, servicios y agrícola
- Desarrollo del Turismo como alternativa económica con identidad
- Fortalecer y Normalizar el sector agropecuario y de servicios de comercio y turismo en gestión integrada de calidad de su oferta (normas ambientales, laborales, calidad, precio)

Proyectos del Plan de Desarrollo Comunal

- Proyecto de la creación de un complejo recreativo turístico
- Construcción e implementación de un mercado tradicional o centro comercial turístico comunal
- Ciclovías en el acceso norte de la comuna
- Mejoramiento de la señalética caminera turística en la comuna
- Recuperación de un Barrio Patrimonial en el Puente Itata de la comuna



TOUR PATRIMONIAL COELEMANO

**DOMINGO
27 DE MAYO**

COELEMU

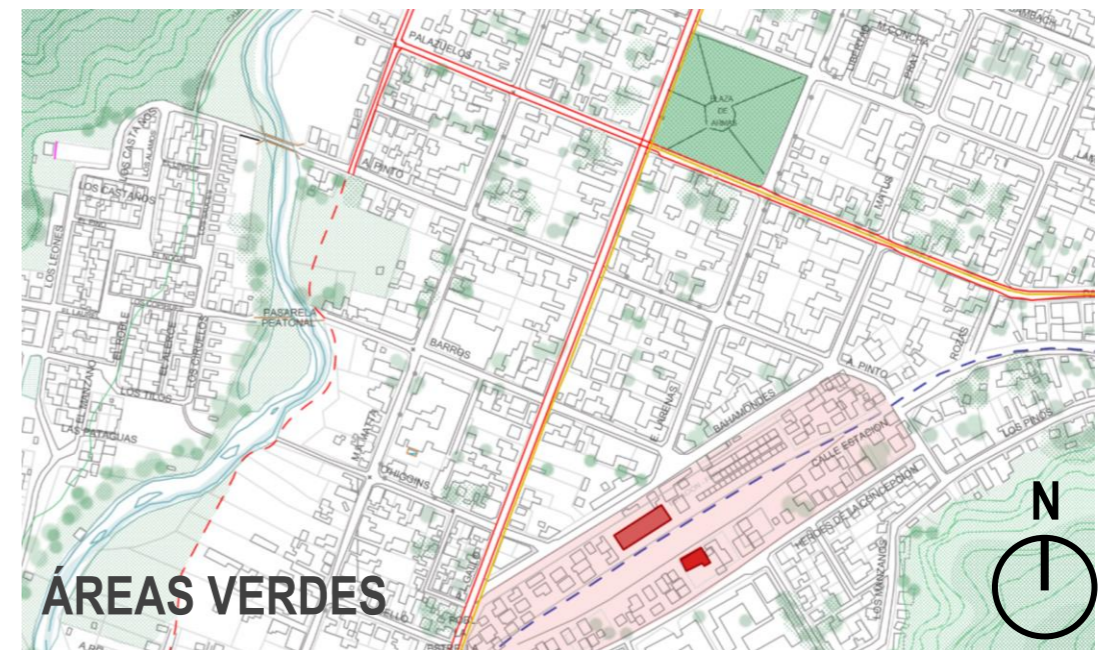
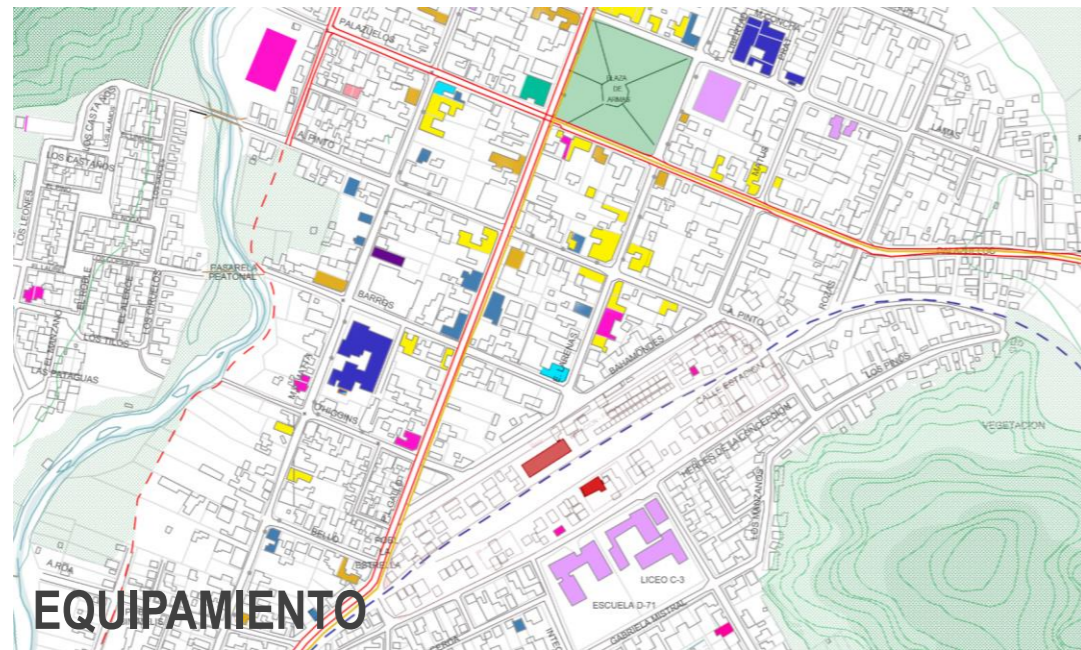
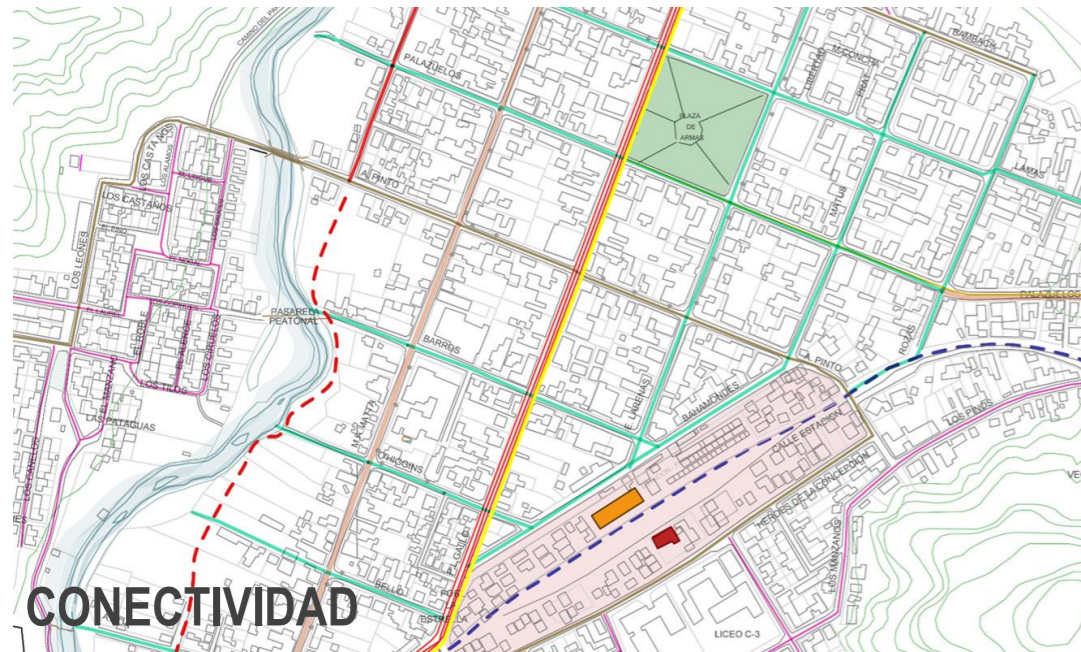
Circuito "Patrimonio Vitivinícola"
Visita Guiada con Enólogo Municipal Demy Olmos a :

- ✓ Ruinas de la Palma
- ✓ Corredor Casa Colonial
- ✓ Encuentro Punto Histórico plaza de Guarilhue Muestra Fotográfica Muestra de Objetos Antiguos Recepción Visitas

Circuito "Patrimonio Urbano" Visita Guiada con Gestor Cultural Rolando Mancilla junto al Arquitecto y Profesor de historia:

- ✓ Estación de Ferrocarriles
- ✓ Recorrido Arquitectónico Calle Matta
- ✓ Edificio de Correos
- ✓ Muestra Fotográfica
- ✓ Exhibición de estampillas

ANÁLISIS DE SITIO



EL PROYECTO

HOTEL FERROVIARIO DE COELEMU, UNA PROPUESTA PARA LA
CONSOLIDACIÓN DEL TURISMO DE LOS RAMALES FERROVIARIOS

CASO PROPUESTO DE INTERVENCIÓN: LA ANTIGUA ESTACIÓN FERROVIARIA DE COELEMU



Historia sobre la Estación de Coelemu:

La Estación ferroviaria fue construida durante el año 1916 con el objetivo de que fuera parte del ramal ferroviario que unía a la ciudad de Chillán con el Puerto de Tomé (Fraczinet, 2009)

Este ramal también recorría diferentes poblados y ciudades de la Región del Biobío y Ñuble y fue considerado como uno de los ramales más emblemáticos de la zona y de la historia Ferroviaria del Estado de Chile (Orellana, P)

Además de aquello, esta estación fue fundamental por muchos años para el desarrollo económico y social de Coelemu (Alverar, 2020)

Para el año 1872 ya se habían encargado de la realización de los estudios necesarios para la ejecución del ferrocarril a don Pascual Billimelis. Ya para 1904 se había autorizado la realización de la vía férrea que uniría a Rucapequén con Coelemu. Finalmente, para el año 1916 habría estado realizada la conexión entre Rucapequén con Tomé. (Alvear, 2020)

Gracias a la llegada del ferrocarril, surgieron diferentes beneficios para la comuna de Coelemu, producto de la rápida conexión con otros pueblos y ciudades, el flujo y aumento del comercio, además del embellecimiento del centro cívico y también contrajo un aumento de visitantes a la Comuna.

Esto no solamente permitió conectar a Coelemu, sino también fue una importante fuente de trabajo para los Coelemanos durante el tiempo de construcción del ferrocarril y de su estación. (Alvear 2020)

Sin embargo, durante la década de los 80 el tren dejó de funcionar para los pasajeros y continuó funcionando únicamente como tren de carga. Como consecuencia de ello, la Estación dejó de funcionar el año 1985 (Fraczinet, 2009)

FICHA TÉCNICA DE LA ESTACIÓN

- **Ubicación:** Ex Línea Férrea (sin número) Coelemu, Región de Ñuble, CL
- **Referencia de ubicación:** Entre las Calles Los Álamos y Medina, Coelemu
- **Año de construcción:** 1916
- **Grado de protección:** No posee
- **Uso original del inmueble:** Estación de ferrocarriles y vivienda
- **Uso actual del inmueble:** Situación de abandono. Actualmente está a mano de la Municipalidad de Coelemu
- **Autor de la obra:** Empresa constructora Germain Sierra-constructores
- **Estado actual del inmueble:** Estado de abandono
- **Sistema de agrupamiento:** Aislado
- **Superficie predial:** 8.000 m²
- **Superficie edificada:** 436 m²
- **Número de pisos:** 2
- **Altura de edificación:** 7.5m
- **Estructura de piso:** Envigado de madera
- **Muros de carga:** Tabiquería de madera sin relleno
- **Pilares:** Madera
- **Estructura Techumbre:** Envigado de madera
- **Cubierta:** Metálica
- **Pavimentos exteriores:** Tierra Natural
- **Revestimientos de muros:** Madera

VALORES Y ATRIBUTOS DEL INMUEBLE

La Antigua Estación de ferrocarriles posee gran relevancia para la memoria colectiva de la localidad de Coelemu. Existe un anhelo en general por parte de la comunidad en prevalecer el inmueble, evitar su demolición y otorgarle una nueva función. Teniendo en cuenta lo anterior, existen diferentes valores y atributos que identifican y hacen reconocible al inmueble, entre los cuales se encuentran los siguientes:

Valor Histórico: Esta construcción refleja el desarrollo y la incorporación de nuevas rutas y nuevas formas de movilización de carácter industrial, tales como las rutas ferroviarias. Durante esta época se hace presente un auge en la actividad económica vinculada a la agricultura y vitivinicultura tradicional que caracteriza a la comuna (Ministerio de Obras Públicas, 2022), por lo cual, la estación es un componente que también forma parte de un sistema que permitió una etapa de auge económico y desarrollo industrial.

Valor Arquitectónico: El inmueble representa un modelo de casa estación tradicional, la cual se destaca por su sistema constructivo de madera con sistema de plataforma y tabiquerías permeadas (Ministerio de Obras Públicas, 2022), características que al día hoy en día cada vez son frecuentes en las construcciones, razón por la cual se le otorga valor arquitectónico a este tipo de construcción.

Además de lo mencionado anteriormente, es pertinente mencionar elementos estéticos y estructurales característicos de este caso, tales como la escalera de madera en su interior y las ventanas y puertas de carácter neoclásico. Que al día de hoy, no suelen construirse de la misma manera, lo que le otorga aún más valor al inmueble.

Valor Educativo: La estación presenta un fuerte legado histórico relacionado con la época donde funcionaron los sistemas de ramales ferroviarios a lo largo del país, lo que produjo un auge en la economía y en desarrollo de diferentes pueblos y ciudades rurales.



ARQUITECTURA Y MATERIALIDAD

Arquitectura

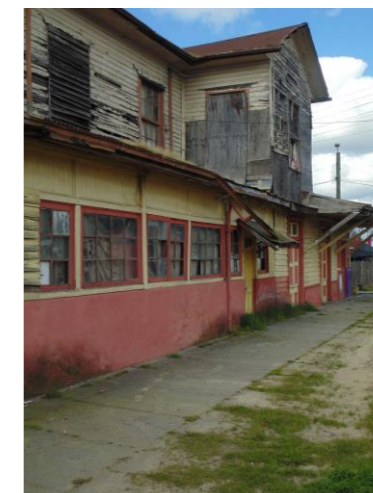
El inmueble posee una superficie de 436 m² y consta de dos pisos, llegando a una altura de 7.5 m (sin considerar su cubierta), se compone estructuralmente de madera: tabiquería de madera en ambos pisos y con suelo de envigado de madera con revestimiento de madera.

Formalmente, es una estructura simple compuesta por un volumen simétrico en el primer piso, mientras que en el segundo piso posee una estructura bastante similar a la del primer piso, con la diferencia de tener un volumen sobresaliente en el lado norte del inmueble.

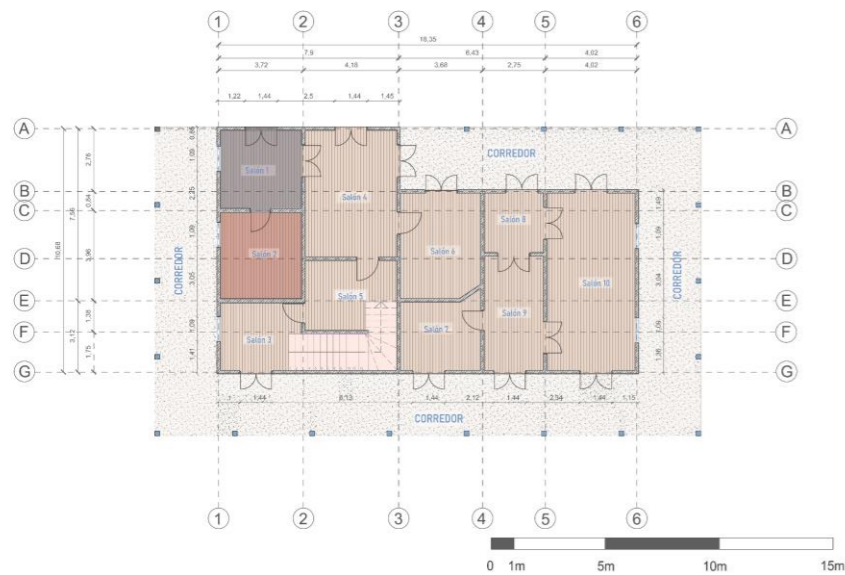
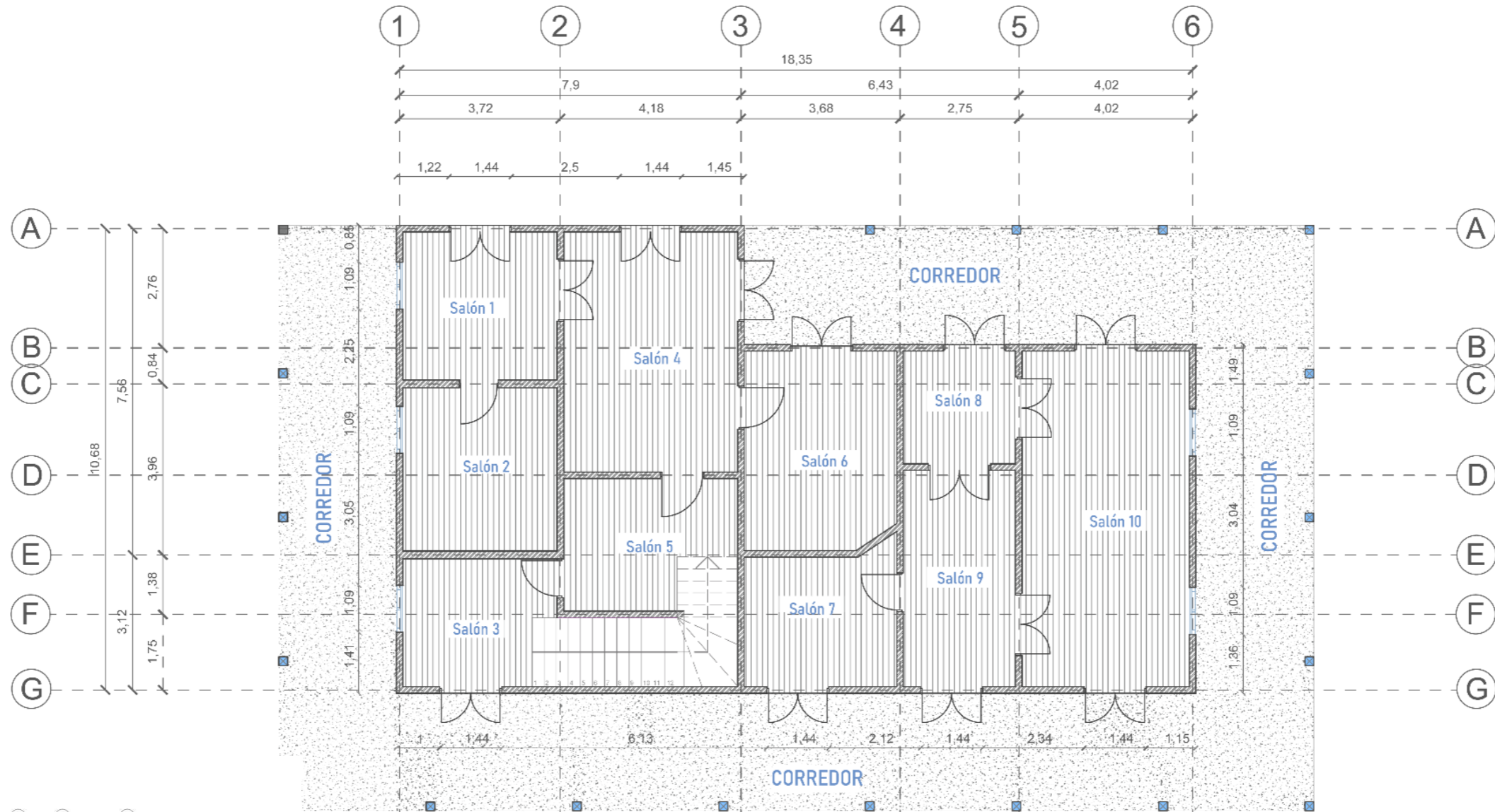
La estación ha presentado una serie de intervenciones, en específico en los muros perimetrales de la fachada Norte y en la fachada Oeste, además de que actualmente no existen los pilares del alero que existían en su inicio.

Materialidad del inmueble

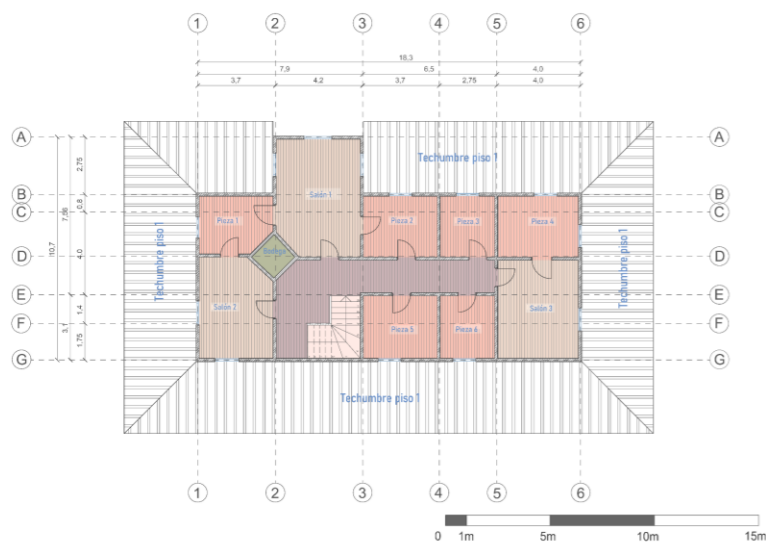
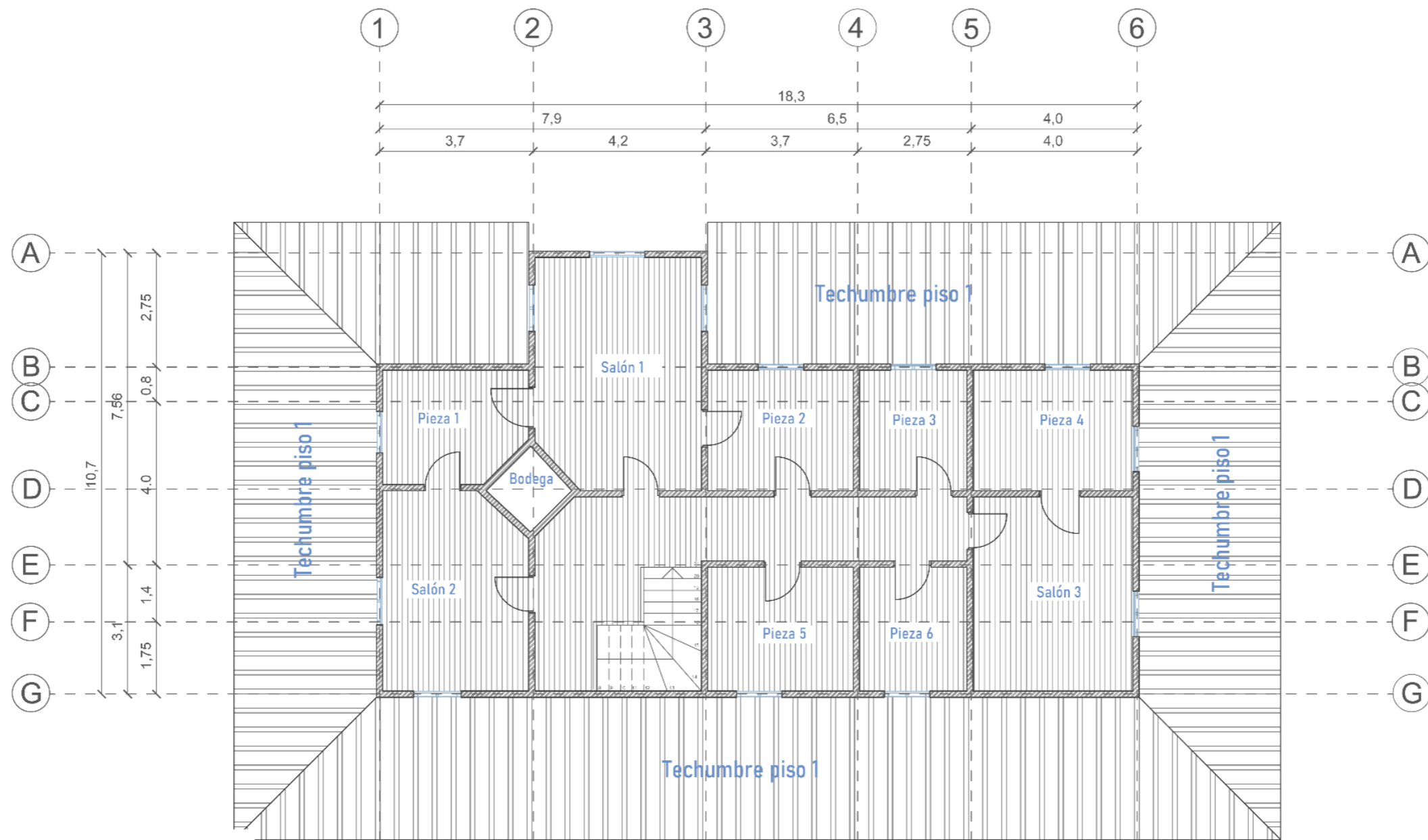
Existen diferentes materialidades presentes en la Estación, las principales corresponden a Madera (Presente en su estructura interior y exterior, en la estructura del envigado de piso y en los revestimientos de madera y también en las puertas y ventanas de la estación) Albañilería (Presente en la estructura de algunos de los muros) y Metal (presente en la cubierta de la construcción)



PLANIMETRÍA DEL INMUEBLE



PLANTA NIVEL 01 PROYECTO ORIGINAL

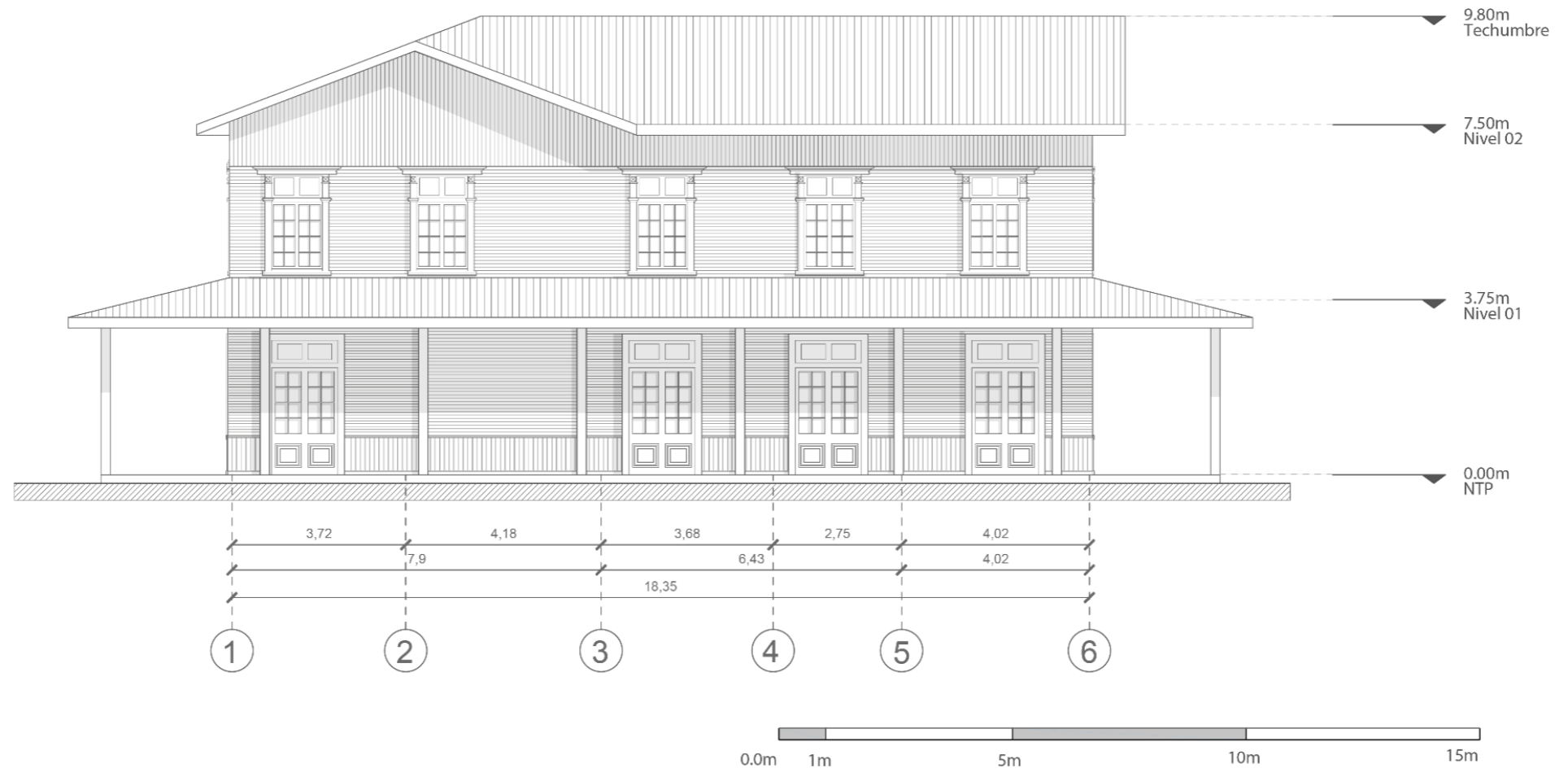


PLANTA NIVEL 02 PROYECTO ORIGINAL

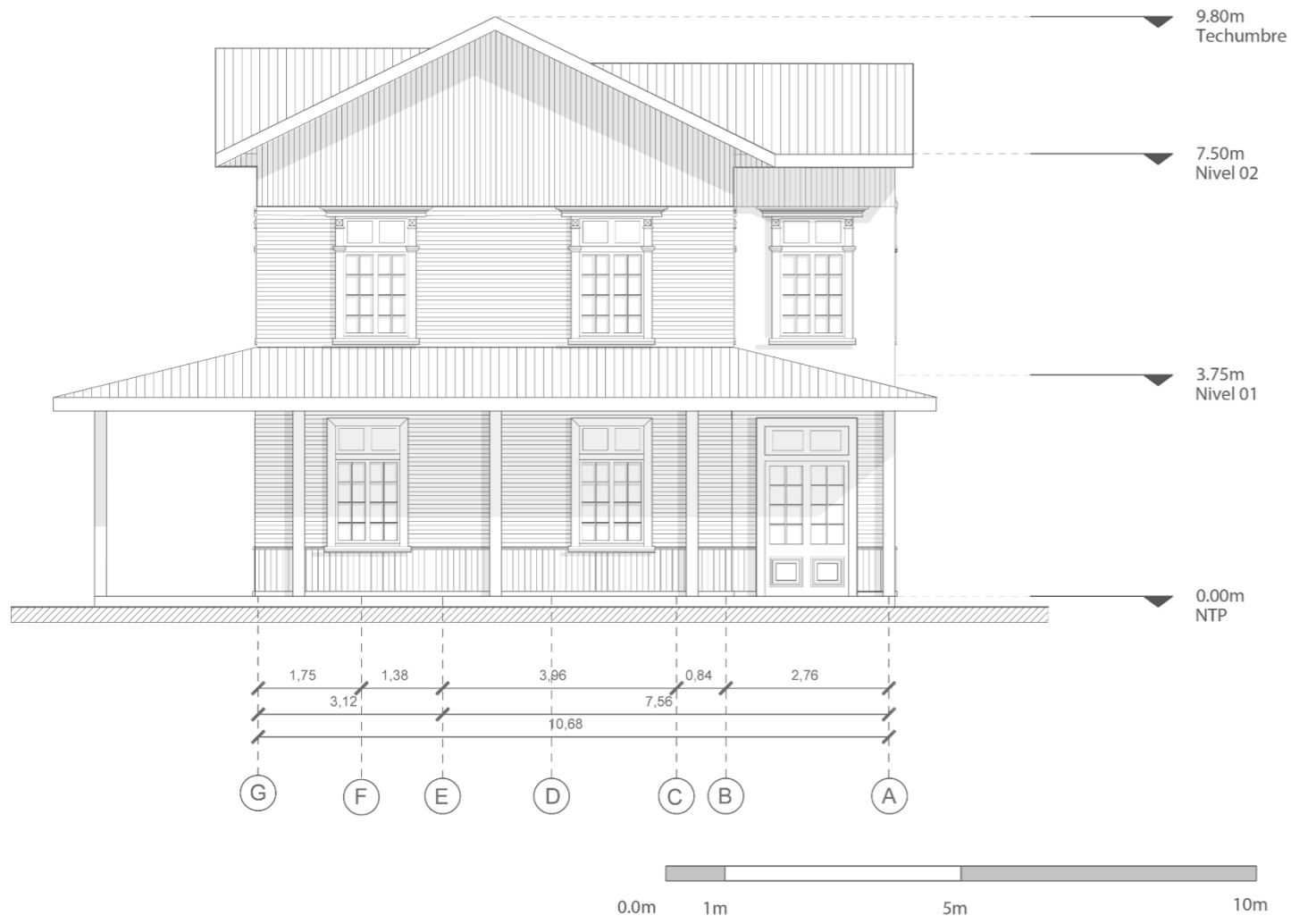
FACHADA NORTE PROYECTO ORIGINAL



FACHADA NORTE PROYECTO ORIGINAL



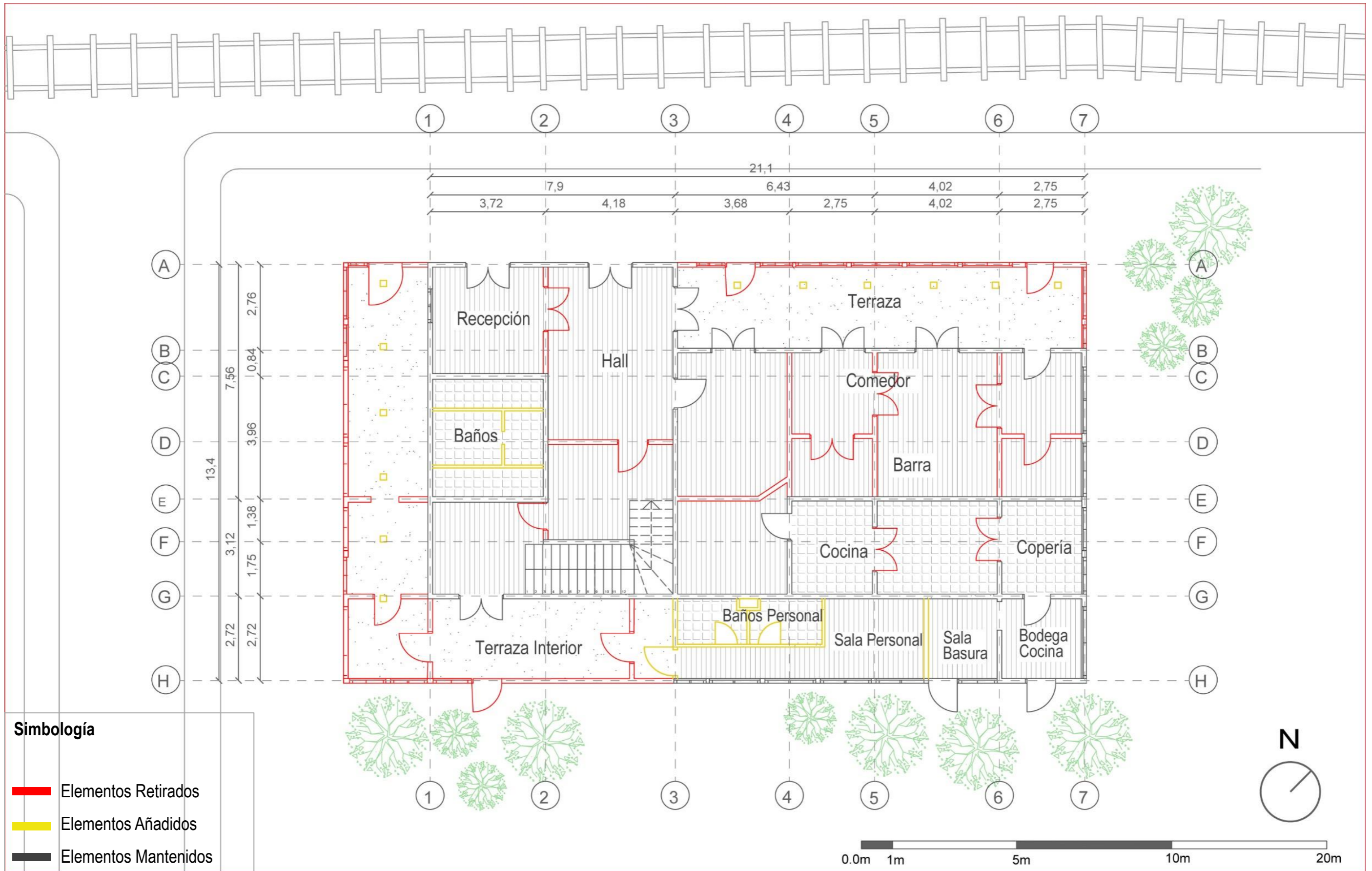
FACHADA ESTE



FACHADA OESTE

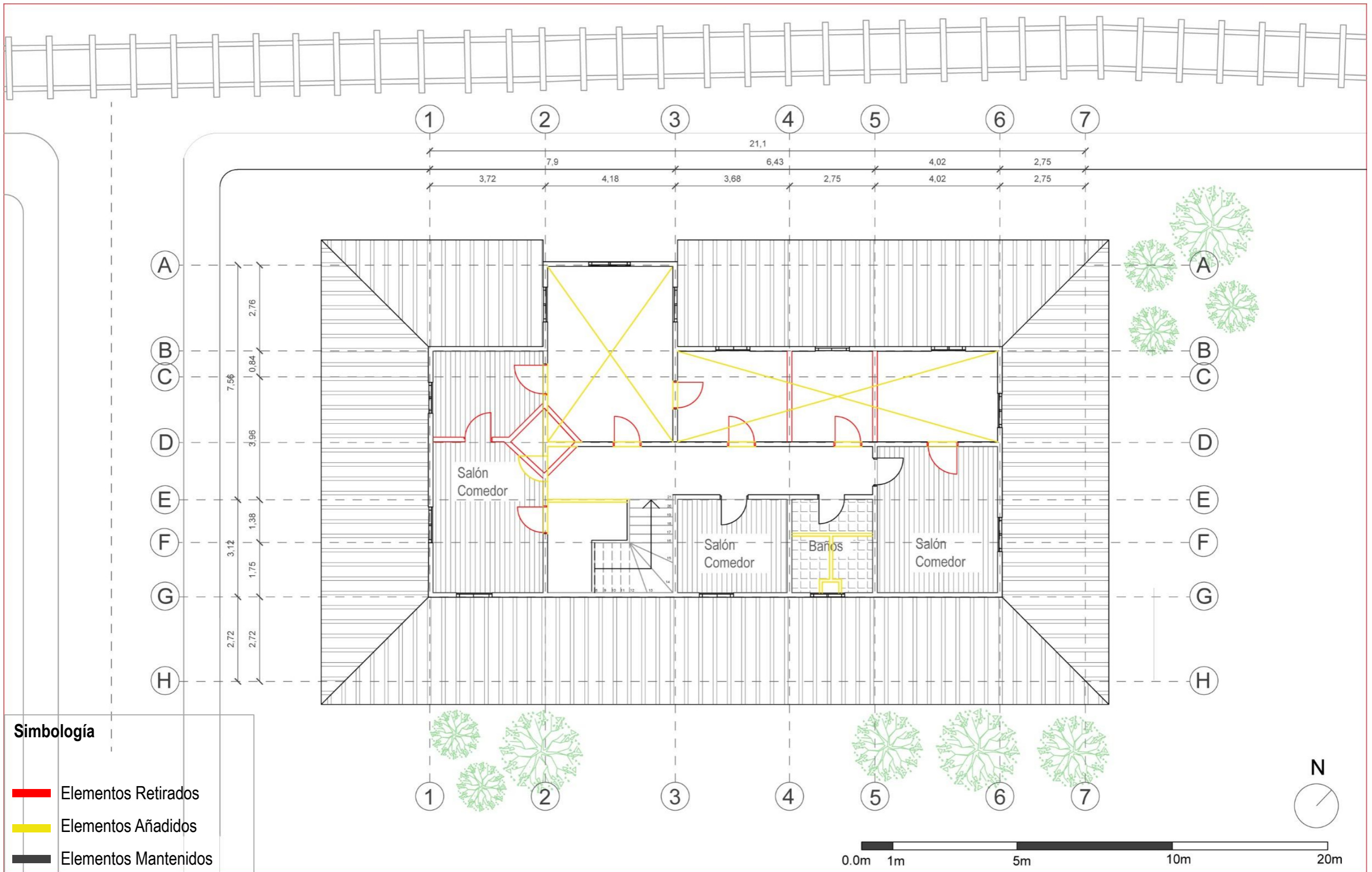


PLANIMETRÍA DEL INMUEBLE

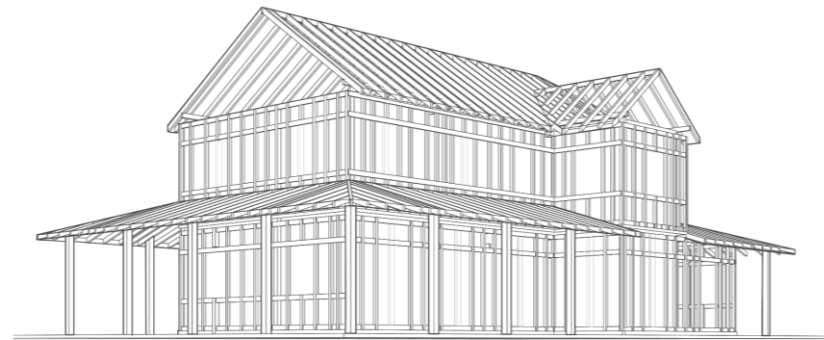
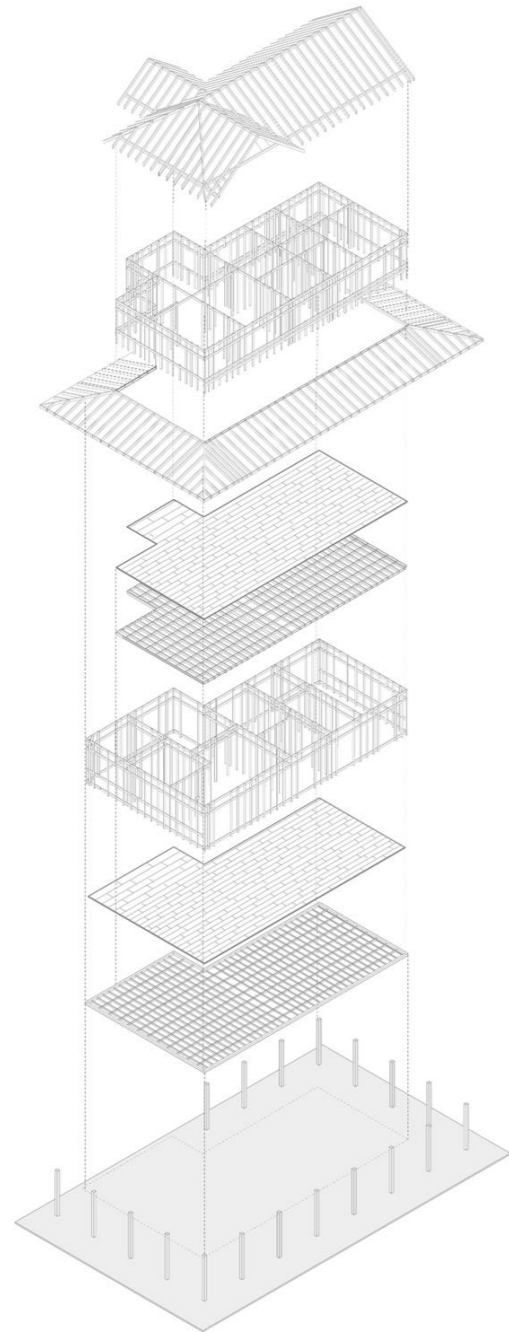
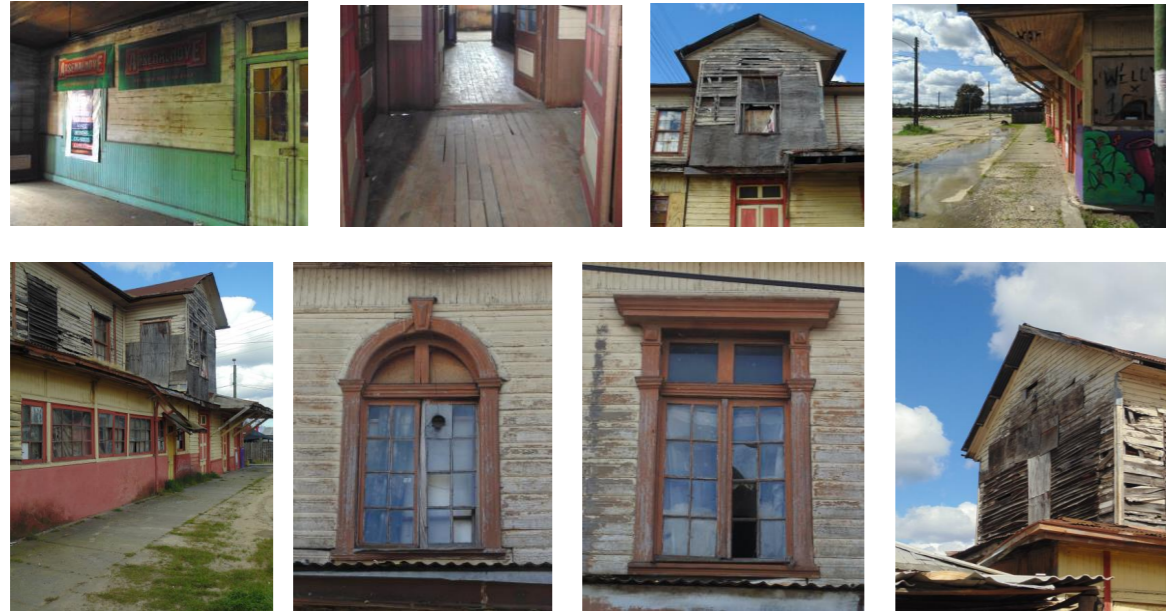


PLANTA DE INTERVENCIÓN PROPUESTA NIVEL 01

PLANIMETRÍA DEL INMUEBLE



PLANTA DE INTERVENCIÓN PROPUESTA NIVEL 02



MATERIALIDAD DEL INMUEBLE

01 Muros Interiores y muros Perimetrales: Posee muros de carga con estructura de tabiquería de madera sin relleno

Los muros interiores también son de tabiquería de madera sin relleno

El estado de la madera presenta un estado de pudrición parcial

02 Fachadas del Inmueble: Las 4 fachadas están compuestas principalmente de madera (entablado de madera)

Existen ampliaciones que se pueden apreciar en los muros perimetrales de las fachadas (muros compuestos en la superficie de albañilería de ladrillo estucada) y en la zona superior compuesto de madera

03 Vanos; Puertas y ventanas: En toda la fachada principal se aprecian puertas de madera con ventanas de en su zona superior y ventanas con marco de madera (en el segundo nivel)

Actualmente la mayoría de las ventanas poseen sus vidrios rotos, en algunos casos ya no se aprecia la ventana, sino más bien el vano en la pared parchado con madera

- **3.1 Ventanas:** Se aprecian dos tipologías de ventanas con marco de madera
 - a) Ventana enmarcada de madera de estilo neoclásico con remate en arco de medio punto y ornamentos
 - b) Ventana rectangular de igual manera de estilo neoclásico con elementos ornamentales en los laterales y en su zona superior

04 Pavimentos interiores y exteriores: Pavimentos del exterior del inmueble son de cemento (veredas) y de tierra

Pavimentos interiores con se componen de entablado de madera en ambos pisos (sin embargo, posee un estado de deterioro parcial con algunas aperturas)

ESTRUCTURA DEL INMUEBLE

01 Fundaciones: Fundaciones de Hormigón Armado y sobrecimientos también corresponden a Hormigón Armado

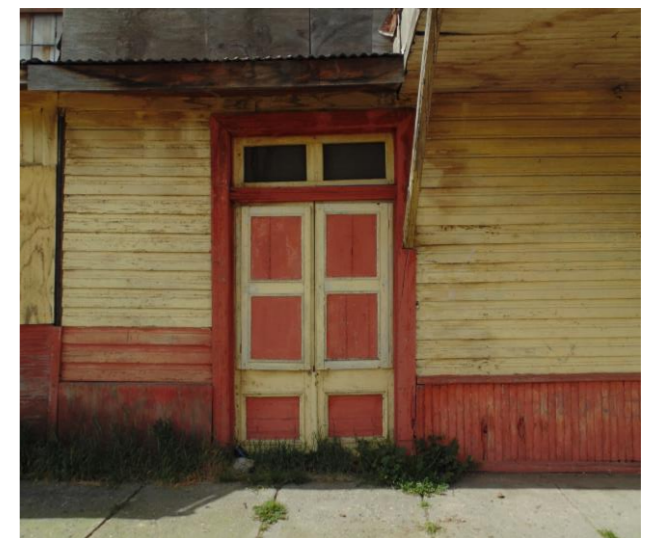
02 Sistema constructivo del suelo: Estructura compuesta por envigado de madera y revestimiento de entablado de madera

03 Sistema de Uniones: No se aprecian uniones carpinteras o de ensamble, sino más bien, uniones mediante clavos, tanto en su interior como su exterior.

04 Técnica constructiva de muros: Muros compuestos por tabiquería de madera sin relleno, los ejes estructurales incluyen a los muros perimetrales de la estación

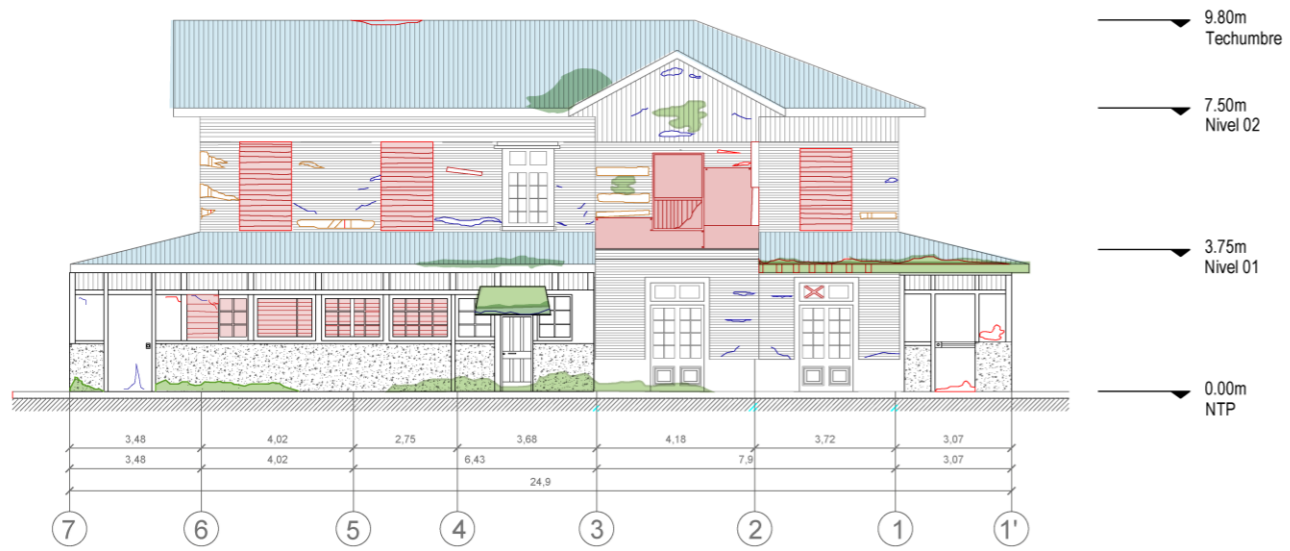
05 Transmisión de cargas: Las cargas generadas en la zona de la techumbre se transmiten a través de los tijerales de la techumbre hacia los ejes estructurales del inmueble (ejes 1-6-G-B), estas cargas bajan por los pies derechos y llegan hacia las soleras.

IMÁGENES ACTUALES DE LA ESTACIÓN

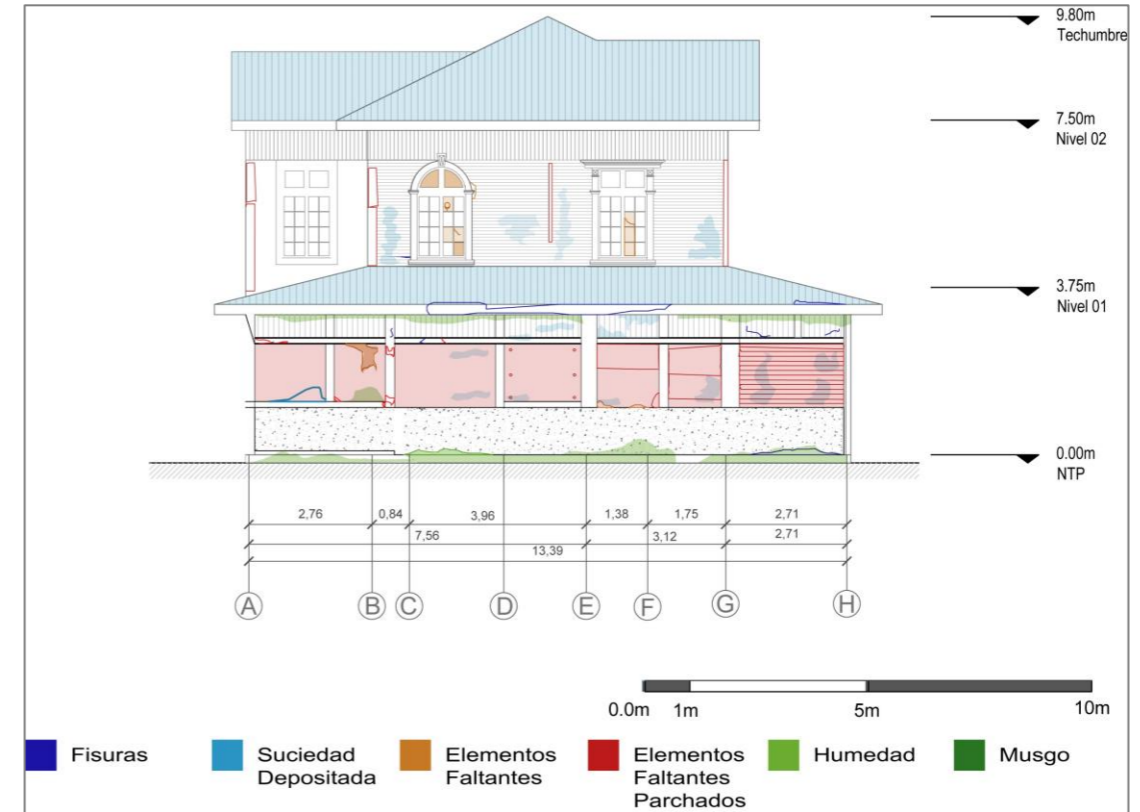


Imágenes del estado actual de la estación ferroviaria de Coelemu (Elaboración Propia)

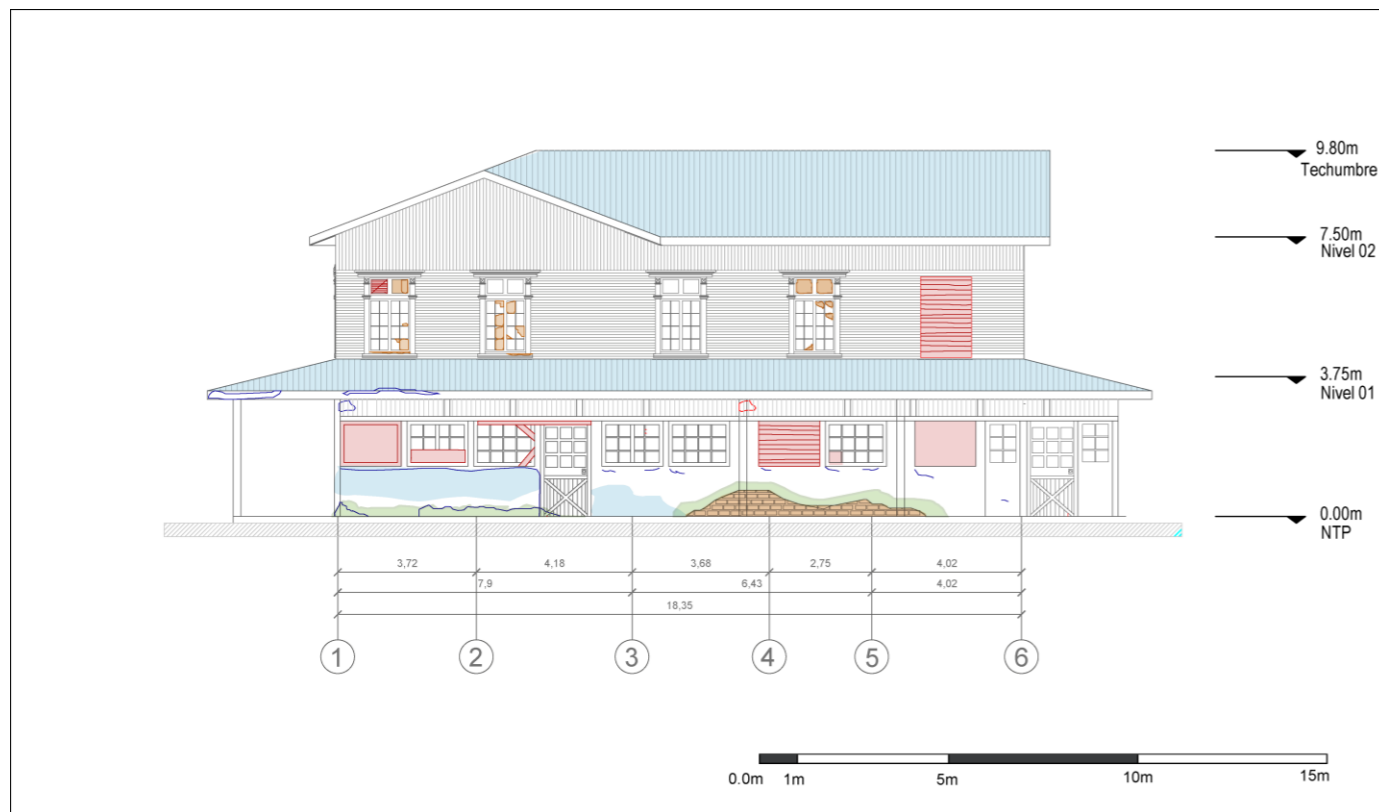
LEVANTAMIENTO CRÍTICO DEL INMUEBLE



- Fisuras
- Suciedad Depositada
- Elementos Faltantes
- Elementos Faltantes Parchados
- Humedad
- Musgo



- Fisuras
- Suciedad Depositada
- Elementos Faltantes
- Elementos Faltantes Parchados
- Humedad
- Musgo



- Fisuras
- Suciedad Depositada
- Elementos Faltantes
- Elementos Faltantes Parchados
- Humedad
- Musgo

Fachada Norte



Fachada Sur



Fachada Oeste



PATOLOGÍAS Y DAÑOS DE LA ESTACIÓN

NIVELES DE DAÑOS

NIVEL	ELEMENTOS	ORIGEN PATOLOGÍA	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN
Sin daños menores	Tabiques interiores primer piso	Atmosférico y biótico	Presencia de humedad	Humedad que causa la presencia de moho en algunos de los tabiques interiores del inmueble
Daños Moderados	Revestimiento de madera interior piso 1	Mecánico y antrópico	Deflexión y pérdida de material	Hundimiento del suelo en ciertas zonas del inmueble. Asimismo se evidencia falta de piezas del tableado de madera del suelo en algunos recintos del inmueble
Daños Moderados	Revestimiento de madera interior piso 2	Mecánico y antrópico	Deflexión y pérdida de material	Hundimiento del suelo en ciertas zonas del inmueble. Asimismo se evidencia falta de piezas del tableado de madera del suelo en algunos recintos del inmueble
Daños Moderados	Escalera interior	Antrópica	Intervención errónea: Pérdida de material	Pérdida de las barandas de la escalera (robo de materiales)
Daños Moderados	Muro albañilería fachada norte primer piso	Atmosférico y biótico	Presencia de humedad, generando así musgo y plantas en el muro	Presencia de moho y plantas en la zona inferior del muro debido a la exposición a humedad constante
Daños Moderados	Muro albañilería fachada sur primer piso	Atmosférico y biótico	Presencia de humedad, y daño por xilófagos (Coleópteros)	Presencia de moho y plantas en la zona inferior del muro debido a la exposición a humedad constante, además de presentar presencia de xilófagos en los marcos de madera de las ventanas del muro
Daños Moderados	Puertas del interior del inmueble	Antrópico y Biótico	Pérdida de material (vidrio y madera) más la presencia de hongos de pudrición	Pérdida de vidrios en la mayoría de las puertas, lo que conlleva el ingreso de humedad, aparte de presentar hongos de pudrición en la madera
Daños Moderados	Marco ventanas segundo piso 2 de las fachadas norte, Oeste y Sur	Antrópico	Intervención errónea: pérdida de material	Además de la pérdida de vidrio en las ventanas, se aprecia que algunos de los marcos de las ventanas fueron removidos de la fachada
Daños Moderados	Envolvente fachada oeste segundo piso	Atmosférico	Deterioro por rayos UV y por agua/lluvias	Se puede apreciar un tono más grisáceo en la madera a causa de los rayos UV con el paso del tiempo
Daños severos	Envolvente fachada norte primer y segundo piso	Antrópico y atmosférico	Intervención errónea y presencia de humedad	Presencia de humedad y moho en el primer piso, mientras que en el segundo existen parte de su revestimiento, piezas en estado de pudrición y en deterioro, debido a estar expuesta a vientos y lluvias
Daños severos	Ventanas fachada norte primer piso	Antrópico y Biótico	Falta de material (vidrios principalmente) y presencia de hongos de pudrición	Presencia de hongos de pudrición en la madera de las ventanas a causa de la exposición a la humedad (aparte de que hay una pérdida de vidrio en la mayoría de las ventanas, lo que conlleva el ingreso de humedad al interior de la estación)
Daños severos	Cubierta metálica de láminas de Zinc	Químico	Oxidación	Planchas de zinc de la cubierta se encuentran completamente oxidadas, generando que la estructura quede más expuesta a la humedad y lluvia.
Daños severos	Piso ampliación primer piso	Antrópico	Intervención errónea: Pérdida de material	Pérdida de material revestimiento de madera en el primer piso
Daños severos	Muro Fachada Oeste primer piso	Atmosférico	Humedad y presencia de moho y hongos de pudrición	Presencia de hongos de pudrición en las ventanas de l primer piso al estar en contacto con la humedad del exterior y exponerse a lluvias
Colapso	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

IMÁGENES PATOLOGÍAS



Imagen: Fotografías elaboradas en Terreno. Elab Propia

EL PROYECTO

HOTEL FERROVIARIO DE COLEMU, UNA PROPUESTA PARA LA
CONSOLIDACIÓN DEL TURISMO DE LOS RAMALES FERROVIARIOS

PROPUESTA - PARTIDO GENERAL

El proyecto consiste en dos estrategias principales, la primera consiste en la revitalización de la Estación patrimonial, la cual será restaurada e intervenida para posteriormente poder utilizarla bajo una nueva propuesta programática, la cual consiste en la realización de un Museo-Estación. El cual presentará diferentes espacialidades destinadas a la exposición de información sobre el patrimonio ferroviario y además de información relacionada con el agroturismo y enoturismo, los cuales son parte de la identidad de la comuna de Coelemu.

Este nuevo uso también involucra la intervención del polígono en el cual se emplaza el inmueble mencionado, el cual involucra la intervención del eje central de la calle ***** que conecta la estación con la Plaza de Armas de Coelemu, eje el cual también conecta diferentes puntos de la comuna y se propone además de la implementación de comercio local en el eje mencionado, lo cual servirá como ruta comercial y patrimonial.

Adicionalmente, como segunda estrategia, se propone la implementación de un mercado culinario, el cual se conecte con la estación con el fin de que ambos nuevos equipamientos puedan relacionarse y potencializarse entre ambos y atraer a una mayor cantidad de usuarios y consecuentemente dinamizar ese sector.

Se propone que el mercado sea un equipamiento a escala comunal el cual entregue servicios, espacios públicos y espacios destinados a actividades económicas y sociales. Con la finalidad de potencializar la gastronomía local y el comercio de productos locales.

El hecho de que el mercado y la estación se encuentren emplazados en un polígono que cuente con una amplia superficie de terreno disponible también es un fuerte potencial a nivel urbano, por lo que

Ambos espacios no únicamente abordan el tema cultural y turístico, sino también involucran y reactivan el desarrollo económico, puesto que se generarán empleos y potencializan actividades comerciales dentro de la comuna. En conclusión, el desarrollo del Museo Estación y el Mercado no solamente pondrán en valor la historia y el valor patrimonial de Coelemu y de la Región de Ñuble, sino también se difundirán las costumbres, tradiciones, la gastronomía y los productos locales.

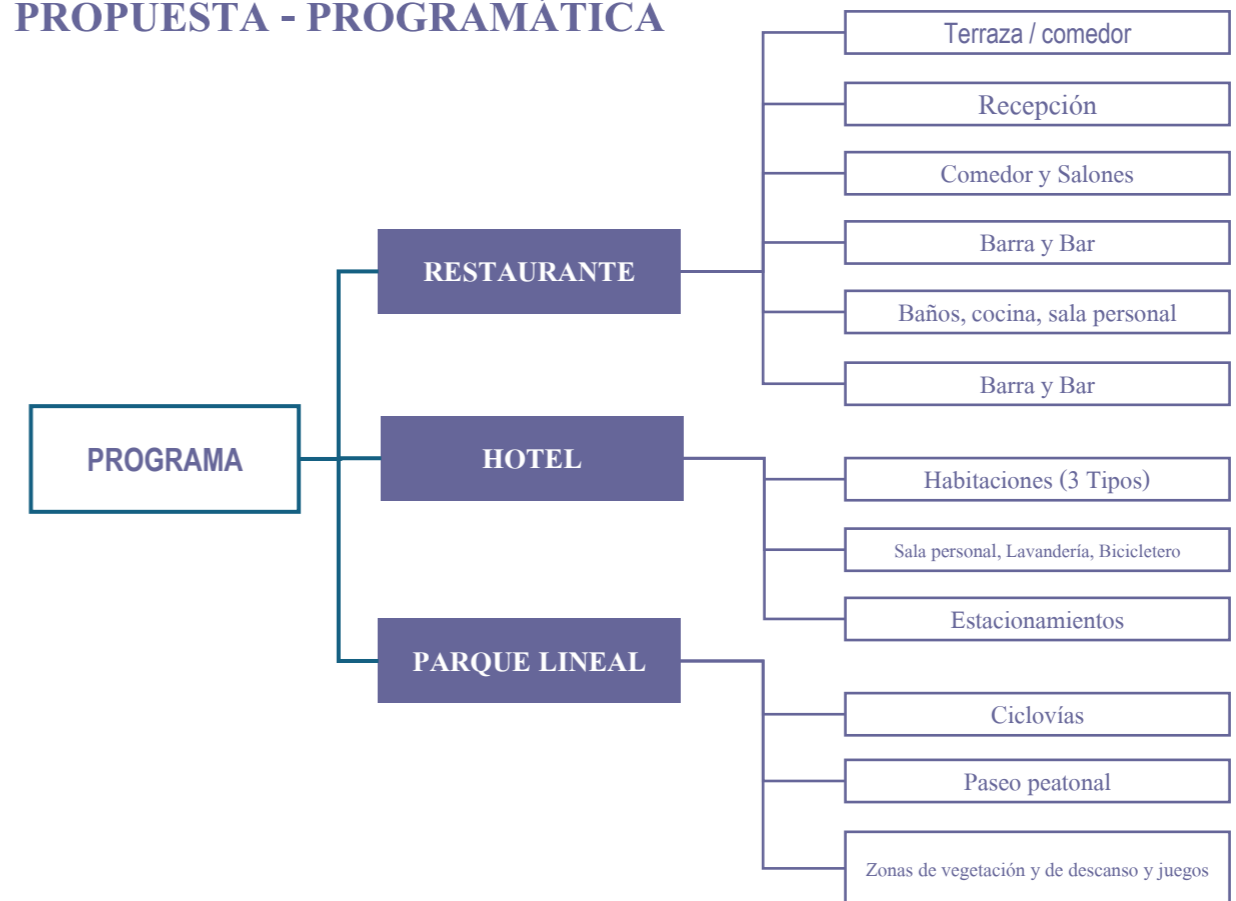
USUARIO OBJETIVO

Población Flotante - Turistas - Viajeros: Se contemplan a Turistas de otras localidades como público objetivo, por lo que se proponen diferentes programas destinados al turismo cultural y gastronómico, tales como restaurantes de comidas típicas de la región, oficinas de información turística donde puedan abastecerse de información sobre los sitios turísticos rurales y urbanos tanto de Coelemu como de la Región de Ñuble, además de espacios culturales y de información sobre la historia y patrimonio cultural de Coelemu.

Trabajadores - Empleados para la estación y hotel: Personal asociado a los programas del proyecto

Población residencial: Quienes sean también público que visiten la estación y el mercado, además de también participar en la compra venta de mercaderías en la zona del mercado

PROPUESTA - PROGRAMÁTICA



GESTIÓN Y MANTENCIÓN

Se propone para el financiamiento de la propuesta del Restaurante y hotel por entidades privadas. Esto debido a que al ser gestionados por privados se permite mayor flexibilidad.

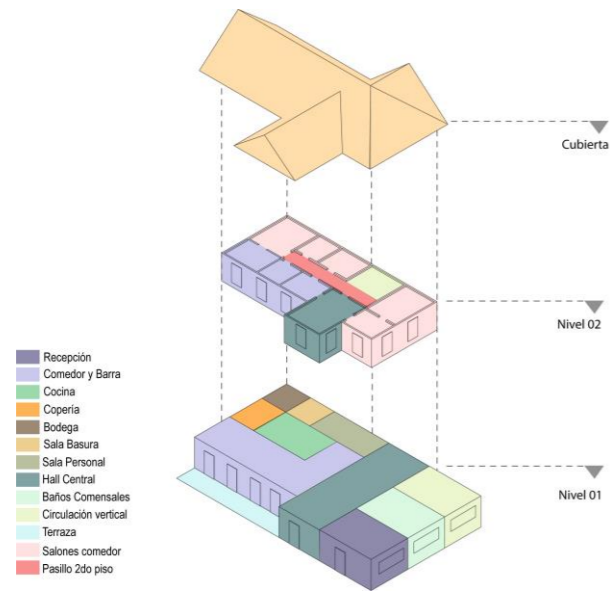
Para ello, se propone que los agentes privados que financien el proyecto tengan relación con una cadena de hoteles, o bien relacionados con la industria hotelera/turística.

En cuanto al parque propuesto, se propone la gestión y mantención de actores públicos, en este caso, la Municipalidad de Coelemu y Gobierno Regional de Ñuble. Financiamiento mediante fondos municipales y fondos regionales. Por ejemplo, se propone su postulación al FNDR (Fondo Nacional de Desarrollo Regional)

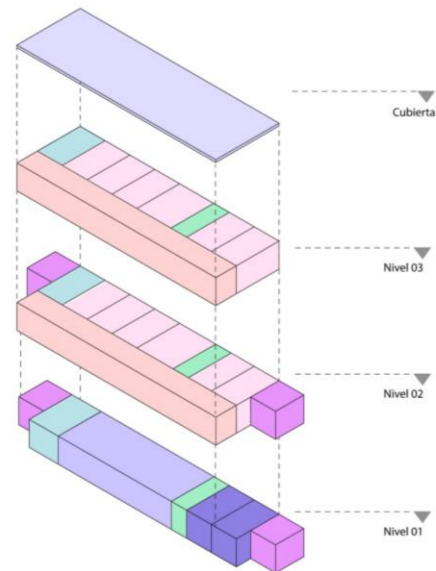
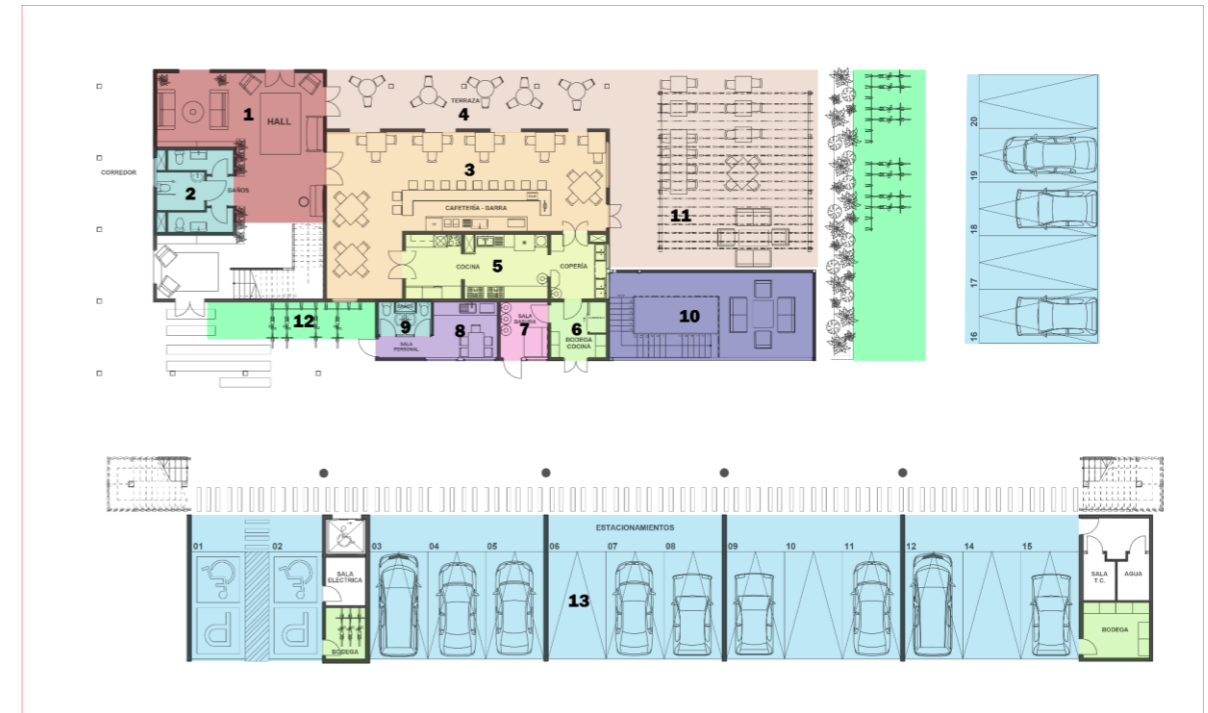
También se propone como opción la postulación del parque mediante la Fundación miparque



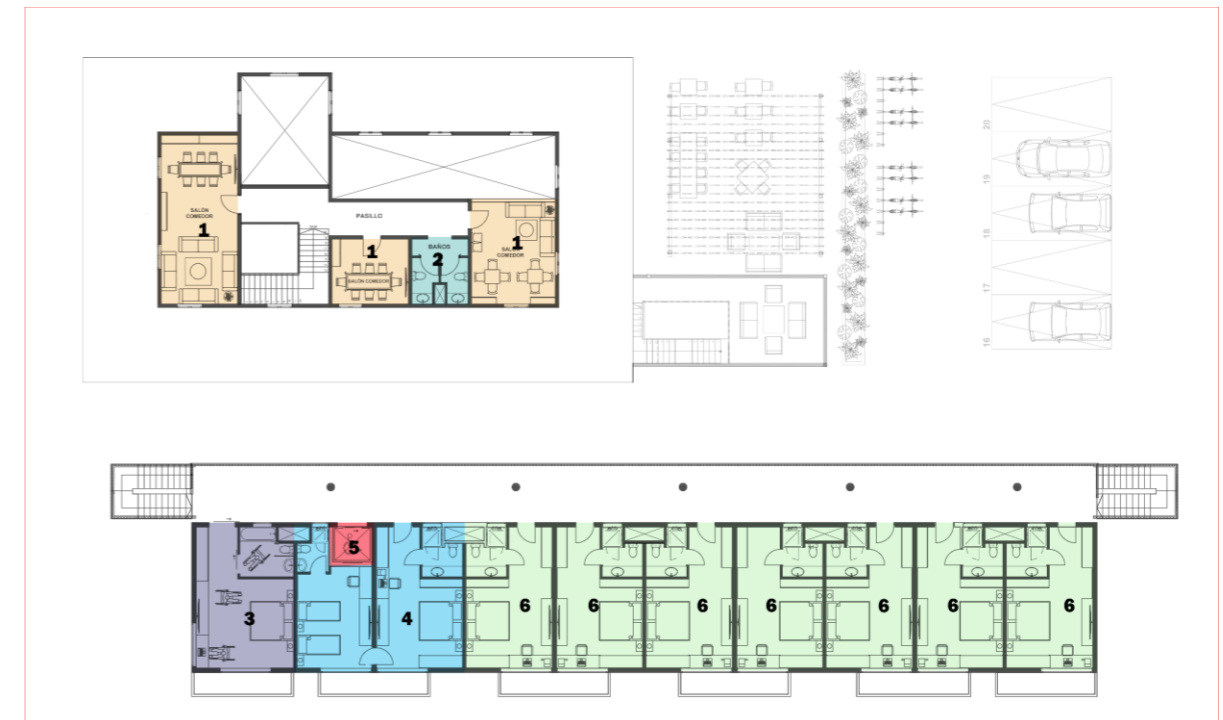
PROPUESTA - PROGRAMÁTICA



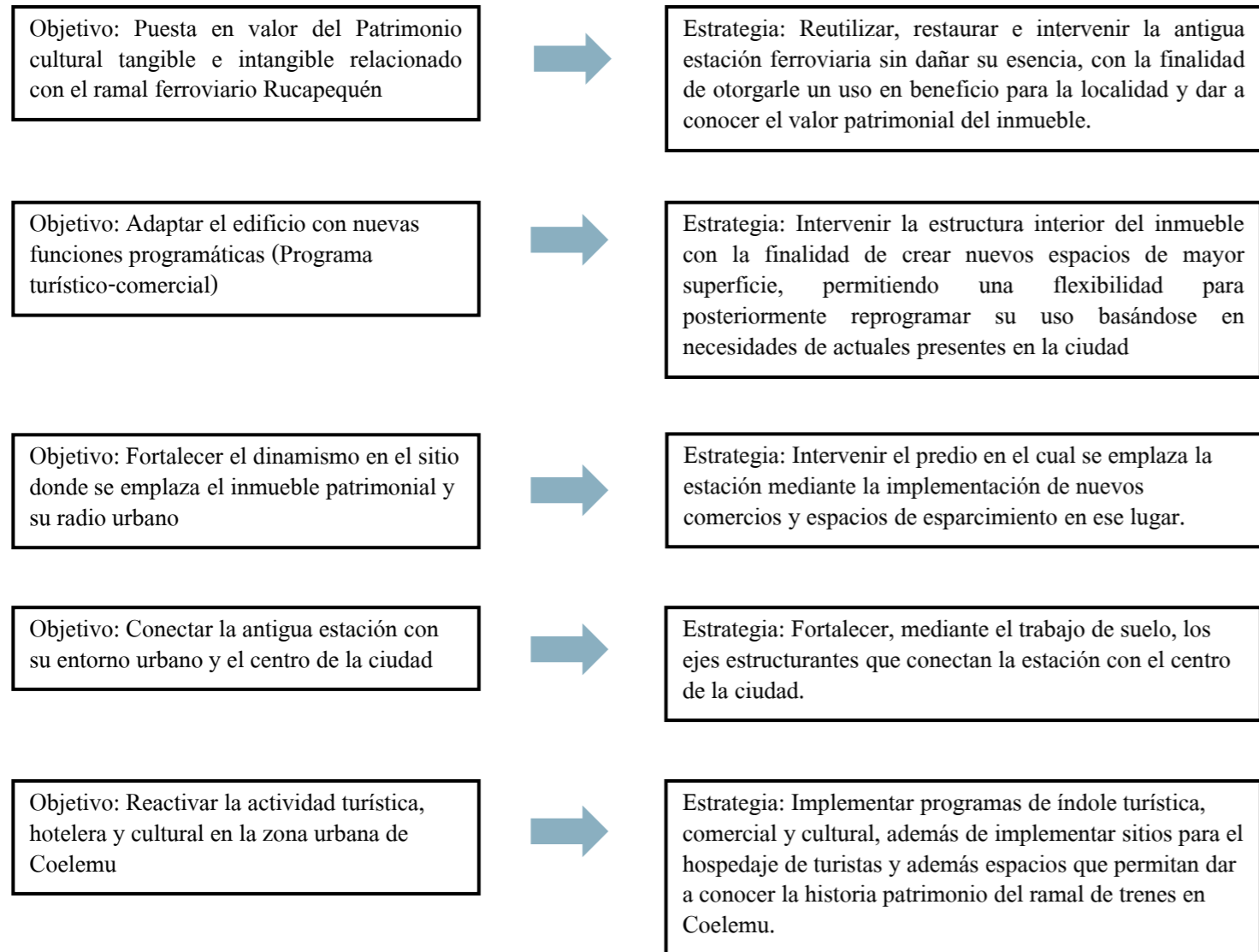
- 1: HALL ACCESO
- 2) BAÑOS COMENSALES
- 3) COMEDOR PRINCIPAL
- 4) TERRAZA COMEDOR
- 5) COCINA Y COPERÍA
- 6) BODEGAS
- 7) SALA BASURA
- 8) SALA PERSONAL/ STAFF
- 9) BAÑOS STAFF
- 10) CAVA SUBTERRÁNEA
- 11) PARRÓN / TERRAZA
- 12) ESTACIONAMIENTO BICICLETAS
- 13) ESTACIONAMIENTO AUTOS



- 1: SALONES COMEDOR
- 2) BAÑOS COMENSALES
- 3) HABITACIÓN ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
- 4) HABITACIÓN FAMILIAR
- 5) ASCENSOR (USO PRINCIPAL DISCAPACITADOS)
- 6) HABITACIONES ESTÁNDAR



ESTRATEGIAS DEL PROYECTO



CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

Los criterios a continuación orientan el significado que tendrá la intervención propuesta, a modo síntesis se busca asegurar la coherencia con los atributos estructurales del inmueble preexistente. Asimismo, posee la finalidad de actualizar el uso y gestión del inmueble para satisfacer las nuevas necesidades del desarrollo contemporáneo.

1.

Respeto a la originalidad y autenticidad del inmueble

Este criterio busca respetar tanto en sus aspectos formales, como constructivos y estéticos originales que presenta el inmueble a intervenir, esto debido a que son las razones que le otorgan el carácter patrimonial presente. Son cualidades que distinguen e identifican al inmueble y son necesarios de rescatar y respetar.

2.

Diferenciar entre lo preexistente y lo intervenido:

Se propone que exista una diferenciación entre los elementos ya existentes y los elementos de la nueva propuesta con la finalidad de diferenciar las diferentes épocas del proyecto. Esto puede ser mediante diferentes estrategias, tales como estrategias de diseño o materialidades que contrasten con el inmueble patrimonial. Del mismo modo, estos elementos deben formar parte de una unidad y relacionarse entre sí de manera armónica e integral.

3.

Re funcionalización:

Se propone la actualización del programa original de la obra, conservando la esencia espacial preexistente, pero actualizando su función, lo que significa la incorporación de nuevos programas/ usos sin dañar los elementos y valores del inmueble, con el fin de beneficiar a la sociedad contemporánea actual y satisfacer sus necesidades actuales.

4.

Promover la participación ciudadana:

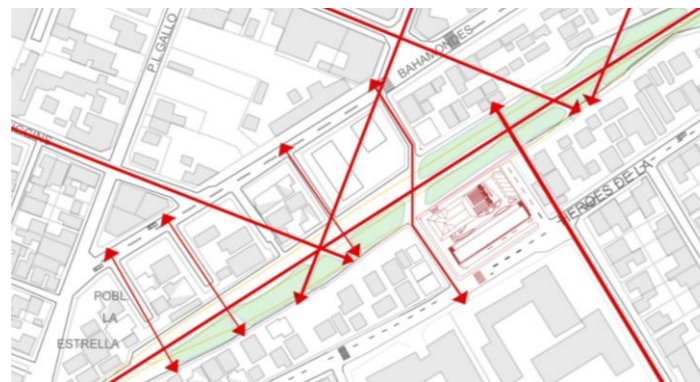
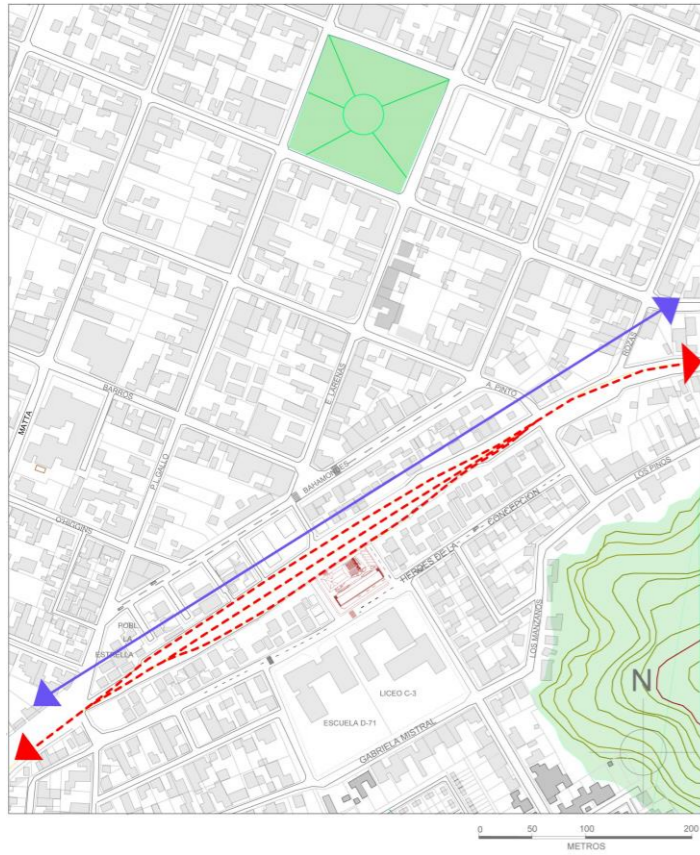
Realización de procesos participativos, los cuales permitan determinar los elementos valorados y de significación para la comunidad.

5.

Evitar la realización de 'falsos históricos' y resaltar los elementos patrimoniales ya existentes (Mínima Intervención):

Como criterio de intervención, no se simulará en la nueva propuesta, la simulación del lenguaje formal del edificio original (lo que incluye elementos como ornamentaciones u otros)

ESTRATEGIAS DE DISEÑO URBANO



Utilización de la Explanada que se encuentra en la Estación, con el fin de diseñar un espacio que permita conectar los sectores oriente y poniente de la comuna

Utilización del trazado vial preexistente en el contexto territorial que se conecta con la explanada y la estación, con la finalidad de crear diferentes conexiones a lo largo de la explanada

Creación de áreas verdes en la explanada, con la finalidad de poder conectar el área verde de la plaza de armas de Coelemu con el parque propuesto

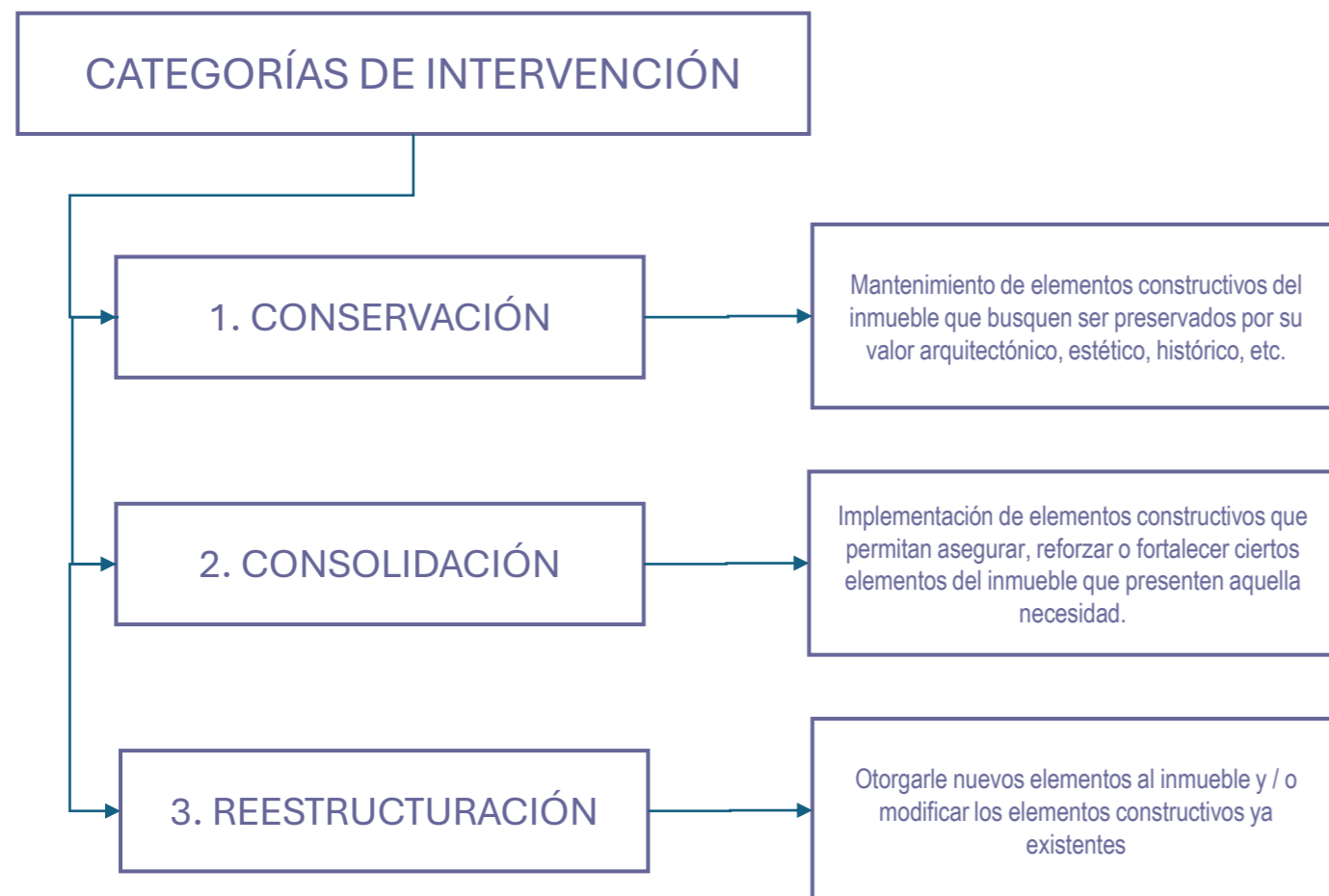
Se propone como lineamiento a futuro, la utilización de la antigua bodega de Ferrocarriles para convertirla en equipamiento (En este caso, como opción, se propone que sea reutilizado y convertido en mercado)

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN PATRIMONIAL

Para establecer las estrategias de intervención al inmueble patrimonial, hay que recordar los principales objetivos que se proponen en el proyecto.

- Recuperar y rehabilitar la antigua estación de Ferrocarriles de Coelemu
- Reactivar la actividad en la estación y mejorar su plan de gestión
- Reutilizar el inmueble y actualizarlo con nuevos programas que permitan poner en valor la estación y otorgarle un propósito que permita ser un inmueble característico e identificable dentro de la ciudad
- Entender la estación como un inmueble que presenta valor y legado histórico que hoy en día debe responder ante las nuevas necesidades que surgen en la localidad.

Dicho esto, se propone la realización de tres etapas de intervención que se implementarán en diferentes elementos del inmueble, según corresponda: Conservación, Consolidación y Reestructuración



Teniendo en cuenta las etapas mencionadas anteriormente, dependiendo de cada elemento constructivo que forma parte de la estación, se establecerán diferentes estrategias, que busquen ser lo más pertinentes posible.

Muros Perimetrales: Se propone que se conserven los muros preexistentes de las 4 fachadas con el fin de mantener la esencia característica de la estación. Si bien se mantendrán los muros como tal, estos serán restaurados debido al grado de deterioro que tienen actualmente.

Tabiques interiores: Para los muros interiores, se propone reformar la espacialidad interior de la estación, para ello se propone dismantelar parcialmente parte de los tabiques de su interior con la finalidad de generar espacios de mayor superficie que posibiliten albergar los nuevos espacios propuestos. Esta propuesta se llevaría a cabo en los tabiques interiores del primer nivel, puesto que en el segundo nivel, la distribución espacial se adecúa al programa propuesto para ese piso.

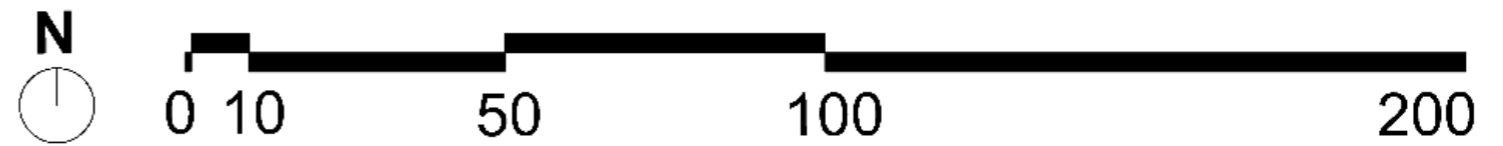
Escalera: Al ser uno de los elementos característicos de la estación, se propone su mantención, pero con una restauración debido al estado de deterioro que posee. Además de reintegrarle las piezas faltantes que a lo largo del tiempo se han llevado.

Vanos (Puertas y Ventanas) : Considerando la situación actual del inmueble, en la cual gran parte de sus ventanas (principalmente en el segundo piso) no se encuentran presentes, sino más bien sólo se encuentran los vanos parchados con tablas de madera, se propone la inserción de nuevas ventanas (en los vanos que ya no posean ventanas ni marcos de ellas) de carácter más contemporáneo con la finalidad de no recrear un falso histórico. En cuanto a las ventanas y puertas que aún existan y posean grado de deterioro, se propone su restauración y conservación.

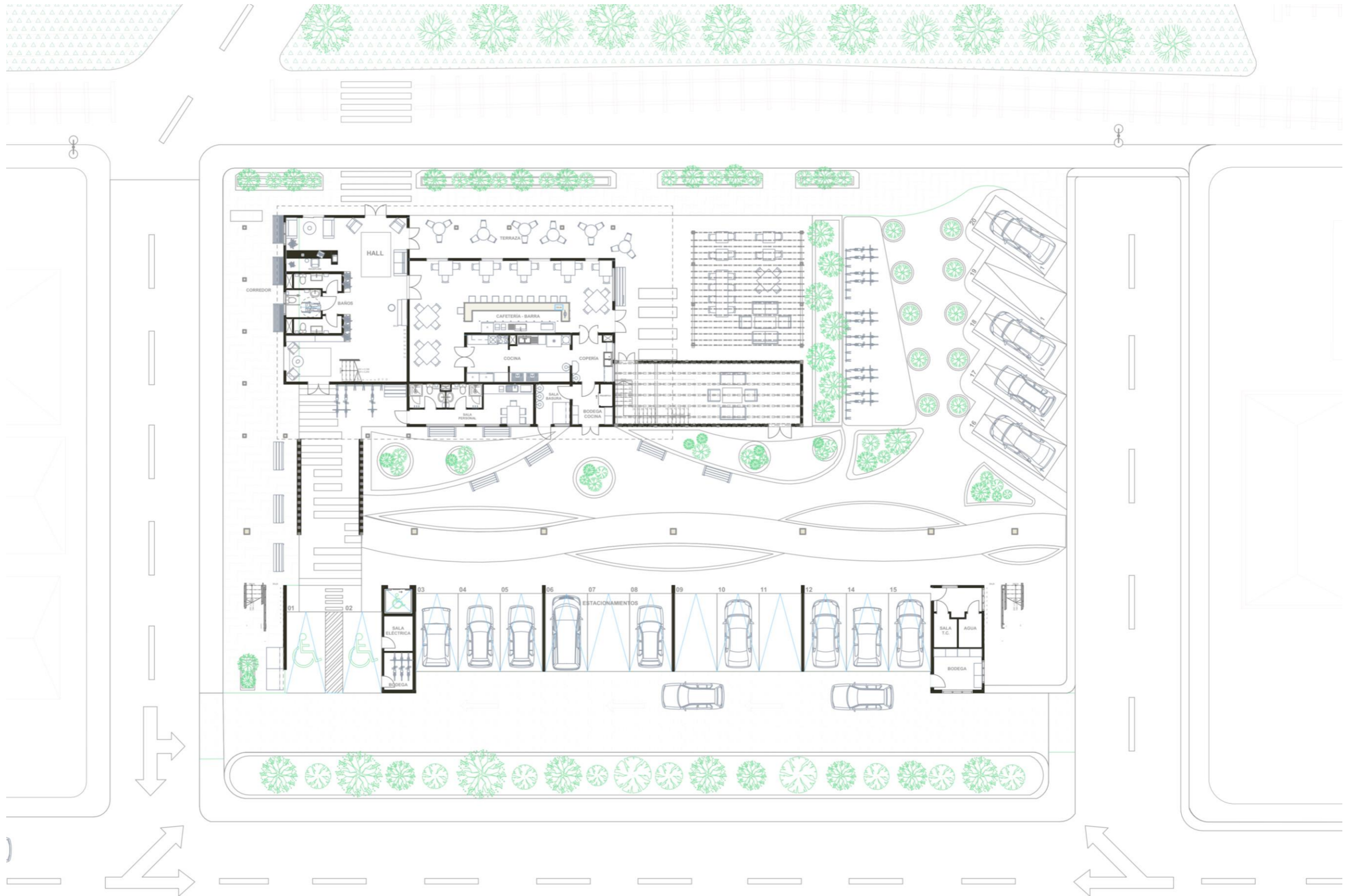
Zona exterior (Patio): Finalmente, en cuanto al trabajo de suelo de la zona exterior al inmueble, se propone la generación de urbanizar y realizar un trabajo de suelo en el área exterior, con la finalidad de crear espacios de estancia y recreación. Con ello también se propone que la zona externa ala estación se conecte con los programas de los espacios interiores (Por ejemplo: Creación de terrazas, zonas verdes, áreas de descanso, juegos para infantes, entre otros.)



PLANO DE UBICACIÓN

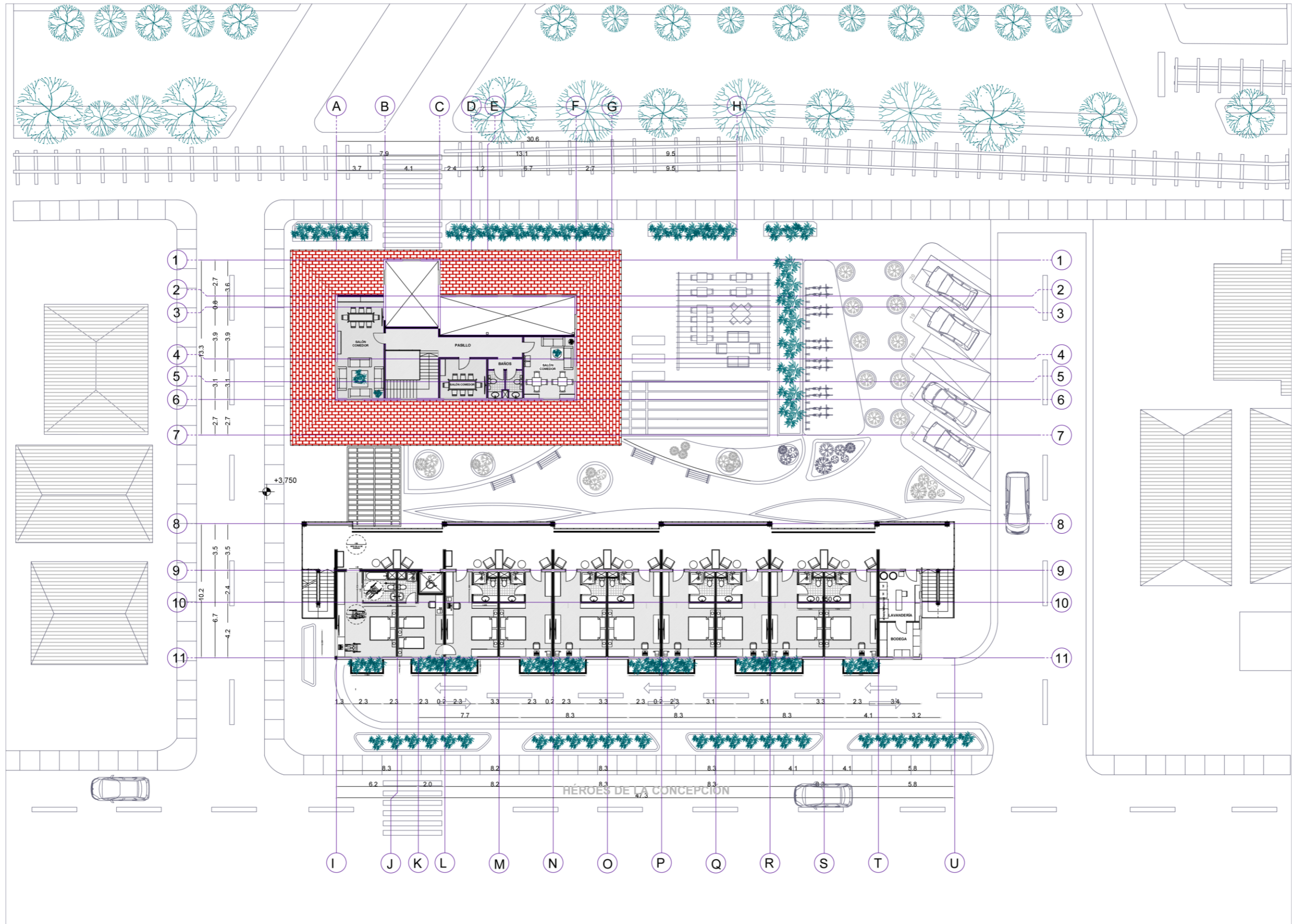


PLANIMETRÍA PROPUESTA

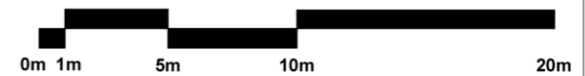


PLANTA 01

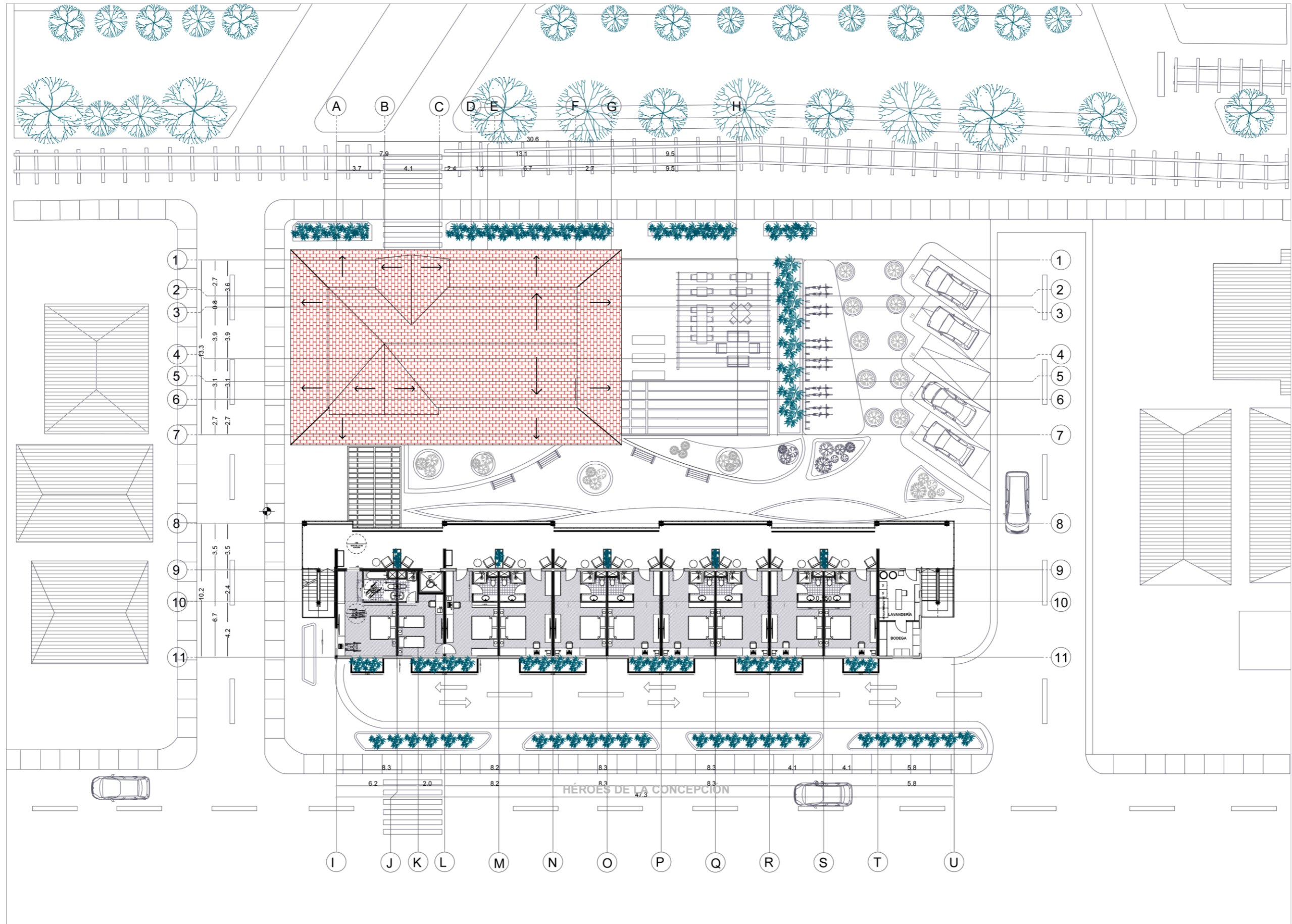
PLANIMETRÍA PROPUESTA



PLANTA NIVEL 02



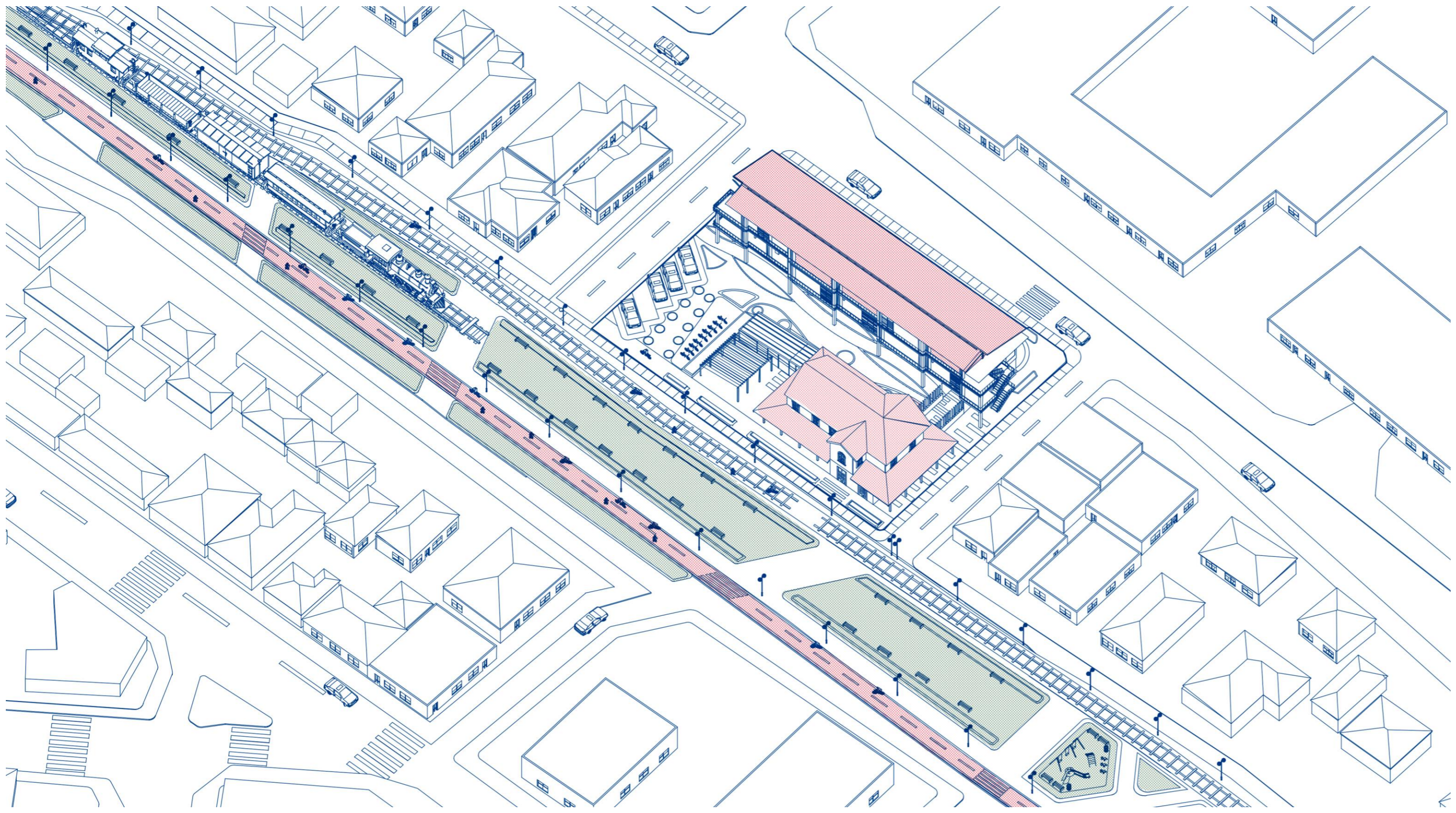
PLANIMETRÍA PROPUESTA



PLANTA NIVEL 03



IMAGEN OBJETIVO

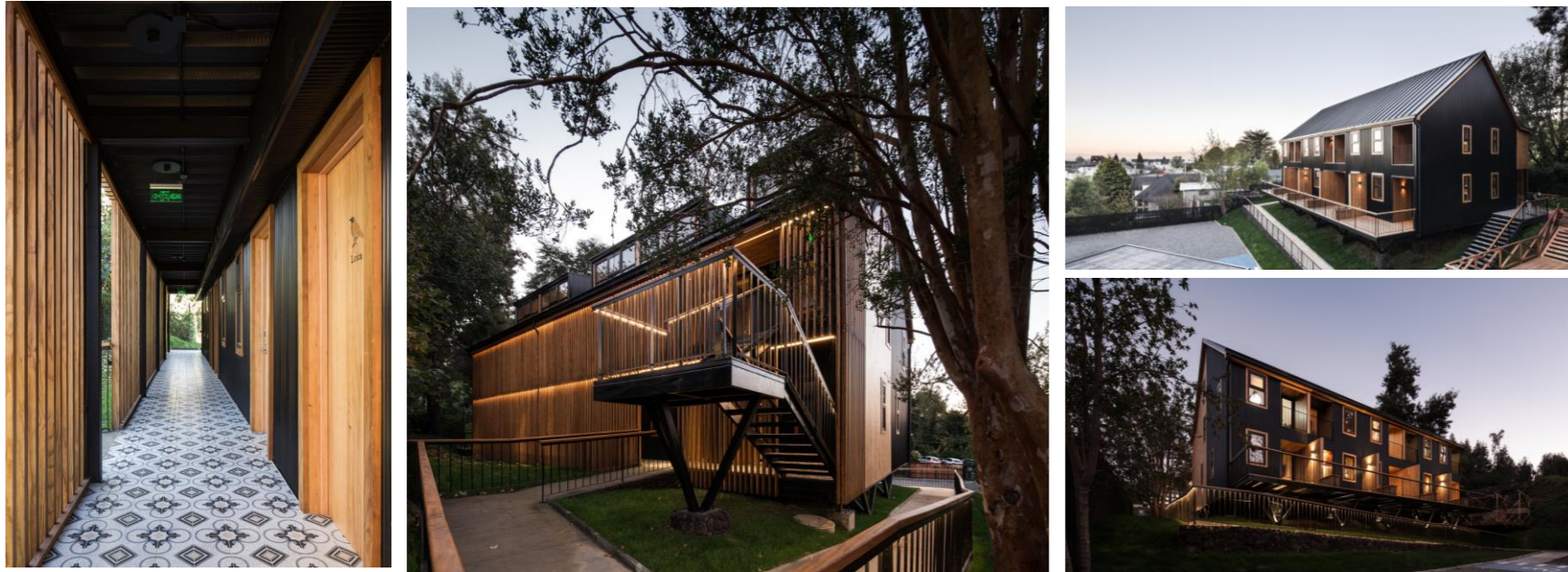


REFERENCIAS

-Referentes Arquitectónicos

-Referentes de restauración arquitectónica

REFERENTES ARQUITECTÓNICOS



Anoka Apart- Hotel, Frutillar, Chile

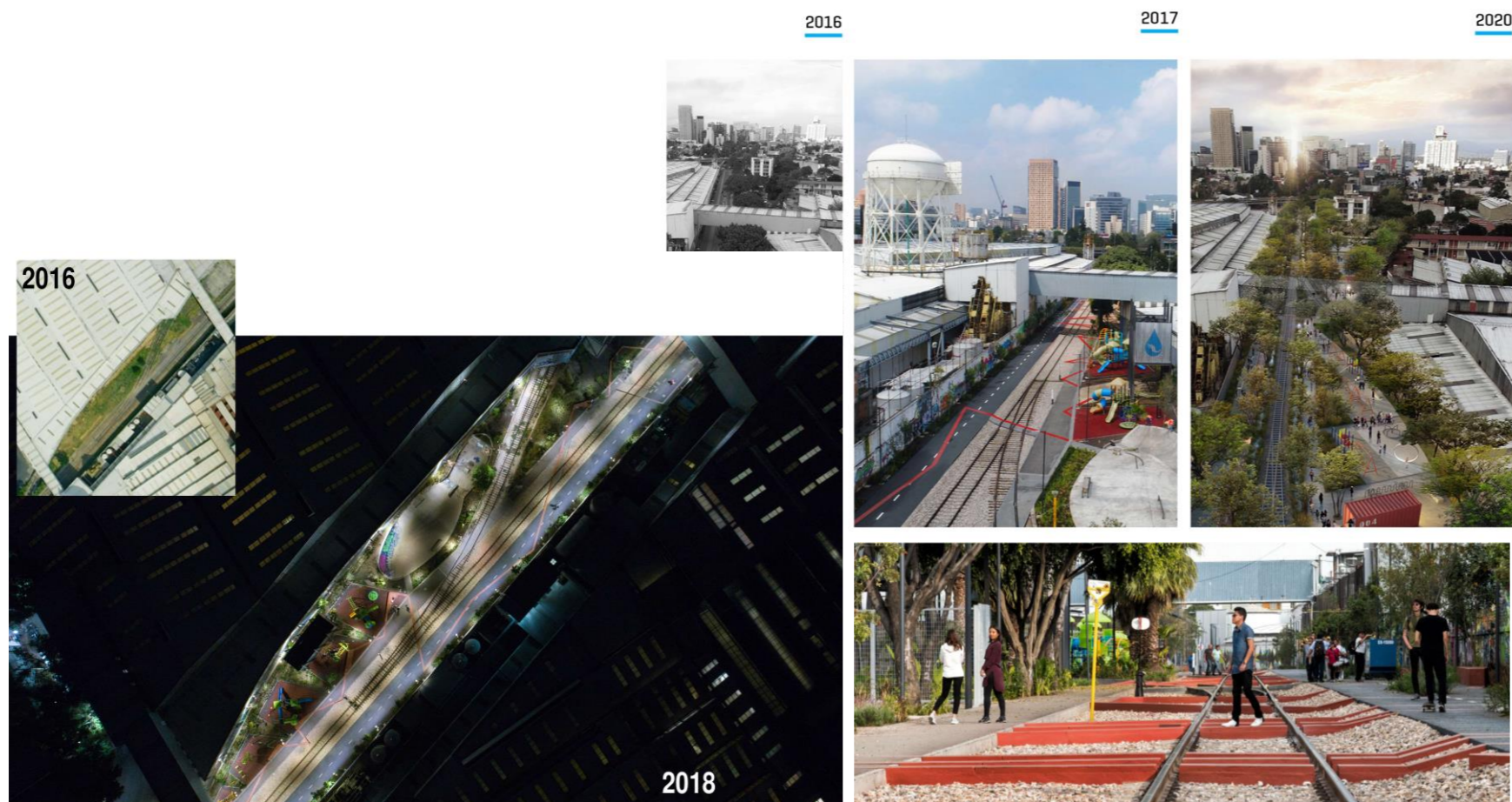
Am Arquitectura

Arq. Rodrigo Araya Mardones

El inmueble reinterpreta la Tipología patrimonial “Simple con Mirador” de una morfología regular, con cubierta simple con balcones y vanos pequeños. También como materialidad, utilizan materiales preominantes en las edificaciones de la zona típica en la que se encuentra: interior de madera y exterior de acero. Circulaciones y balcones que entregan una expresión contemporánea en el uso de los materiales

Estos elementos se utilizan como referencia para el proceso de diseño del proyecto como tal. En cuanto a su materialidad y distribución programática

Las habitaciones están orientadas al norte y cuentan con terrazas o balcones que permiten su vinculación con la ciudad y con su entorno natural. El acceso a las habitaciones es a través de un corredor o galería cubierta para la protección de la lluvia.



Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca, México

Gaeta-Springall Arquitectos

El proyecto es un parque lineal a modo de bosque urbano. Su objetivo es crear un espacio democrático, activo, incluyente, sustentable, conector, entre otros. En este caso se utiliza la vía férrea de Cuernavaca y re utilizarla para generar espacios públicos urbanos.

REFERENTES DE RESTAURACIÓN ARQUITECTÓNICA



Proyecto de Restauración Molino Machmar, Centro Cultural.

Por Ricardo Neira y Carolina Aguayo

El inmueble se ubica en Puerto Varas y es testigo vivo y auténtico del proceso de colonización alemana en el borde del lago Llanquihue. El edificio fue construido durante la primera mitad del siglo XX y da cuenta del desarrollo cultural y social de la zona en la que se emplaza, reconociendo el desarrollo agrícola e industrial asociado.

La premisa original del proyecto de restauración en este caso es mantener su morfología original, rescatando su imagen exterior y poniendo en valor su morfología y materialidad original. Además de ejecutar construcciones complementarias que estarán subordinadas a la arquitectura del inmueble original, utilizando un lenguaje distinto al original y neutro.

Dentro de las estrategias utilizadas se deraca el rescate de los revestimientos exteriores, la incorporación de nuevos tabiques en su interior con una materialidad diferente a la original, diferenciando lo nuevo de lo preexistente. También se refuerza el sistema estructural original en madera.

Proyecto de Restauración Casona El Llolly, Centro Comunitario

Por Leyla Sade, Miryam Padilla y Patricia Durán

La Casona El Llolly se encuentra en la comuna de Paillaco, Región de los Ríos. El inmueble es un vivo testimonio de los procesos acontecidos en la zona.

El diseño de intervención propone el desarme de la casona de madera para su posterior reconstrucción, ampliación y también como consolidación estructural y habilitación como centro comunitario. Con el objetivo de rescatar el inmueble y posicionarlo como un lugar turístico rural.

Para el proceso de restauración, se reconstruirá la casona respetando las condiciones originales de la construcción, tanto en sus materialidades, como también en su sistema constructivo.

Asimismo, se adicionarán refuerzos necesarios para cumplir con la normativa y además para cumplir con la aislación térmica y mejorar el confort y hacer más eficiente al inmueble.

Uno de los procesos fundamentales de esta restauración es el proceso de desarme, el cual se guió bajo las siguientes etapas:

- 1) Clasificación de las piezas
- 2) Realización de inventario de las piezas
- 3) Tratamiento de las piezas y control de agentes xilófagos
- 4) Almacenamiento de las piezas bajo condiciones específicas para protegerlas de la humedad y de agentes xilófagos



BIBLIOGRAFÍA

Subsecretaría de Turismo, Gobierno de Chile, & SERNATUR, Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, Gobierno de Chile. (2021). Cartografía Índice de intensidad turística por Región y Destinos turísticos Priorizados.

<https://www.sernatur.cl/wp-content/uploads/2022/11/Informe-de-Intensidad-Turistica-y-Definicion-de-Destinos-Turisticos-2021.pdf>

Bartoli, D. (2023, January 18). Auge y caída del ferrocarril en Chile. CIPER Chile. <https://www.ciperchile.cl/2023/01/18/auge-y-caida-del-ferrocarril-en-chile/>

Patrimonio ferroviario chileno. (n.d.). Retrieved December 18, 2023, from <https://www.patrimoni ferroviariochileno.cl/santiago%20a%20valparaiso.html>

Urzúa, C (2015) Recursos turísticos y patrimonio ferroviario. el caso del ferrocarril trasandino chileno. Identificación, caracterización y evaluación. Gest. tur, N° 23

Araya, O (2021) Propuesta de Revalorización Territorial del patrimonio Ferroviario del Ramal Pelequén - El Carmen (Región de O'Higgins) <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/180781/propuesta-revalorizacion-territorial-del-patrimonio.pdf?sequence=1#:~:text=La%20valoraci%C3%B3n%20del%20patrimonio%20ferroviario%20es%20un,que%20son%20parte%20de%20la%20identidad%20local.>

León Donoso, V. (2017). La decadencia del ferrocarril en la red centro sur de Chile (1950-1990). XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.

Trenzando, Rucapequén – archivo ferroviario. (2021)., from <https://archivoferroviario.cl/estaciones/rucapequen/>

Fraczinet, L (2009, February 17). Fiestas y tradiciones de coelemu. Nuestro Bio Bío Tierra de Encuentros. <https://www.fraczinet.cl/sitio/2009/02/17/fiestas-y-tradiciones-de-coelemu/>

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.(2023, March). Reportes estadísticos 2023 de coelemu. Biblioteca del congreso nacional de chile [Text]. Bcn.Cl. https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2023&idcom=16203

Collas, F. von. (1896). Estudio del Ferrocarril de Cocharcas al Tomé. Informe del ingeniero Don Federico von Collas. Anales Del Instituto De Ingenieros De Chile, (68), Pág. 369–387, 1 plano. Recuperado a partir de <https://revistadeantropologia.uchile.cl/index.php/AICH/article/view/31211>

Biblioteca Municipal de Concepción, (2021) RAMALES TEMPORADA 01 CAP 06. , from <https://www.youtube.com/watch?v=x1WoF3Mo9-A>

Archivo Histórico de Concepción, El Ferrocarril en Bío-Bío y Ñuble – Archivo Histórico de Concepción. (n.d.). Retrieved December 18, 2023, from <https://www.archivohistoricoconcepcion.cl/minisitios/economia-y-sociedad/el-ferrocarril-en-bio-bio-y-nuble/>

SIMSEF (Sistema Integrado de Monitoreo de Encomiendas Forestales) (n.d.) Comuna de Coelemu, Informe Comunal <https://simef.minagri.gob.cl/bibliotecadigital/bitstream/handle/20.500.12978/96/R08404-INFORME%20COMUNAL%20COELEMU.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Resumen.cl (2022), Memoria obstinada de Ranguelmo: La historia del ramal entre Ñuble y Biobío, from <https://resumen.cl/articulos/memoria-obstinada-de-ranguelmo-la-historia-del-ramal-entre-nuble-y-biobio>

Palma, N. (2013, November 10). Penco: Viajando en tren de penco a chillán. Penco. <https://penco-chile.blogspot.com/2013/11/el-pintoresco-viaje-de-penco-chillan-en.html>

Ministerio de Obras Públicas (2022) Inventario nacional de patrimonio inmueble de chile, región de ñuble tomo 1,Issuu. . https://issuu.com/mop_chile0/docs/_uble_baja_tomo_i

Vicuña, M (1916) Los Ferrocarriles de Chile, Biblioteca Nacional de Chile

Centro de Información de Recursos Naturales (Ciren) (2023) , Características Demográficas y Socioeconómicas, Comuna de Coelemu, Ministerio de Agricultura https://www.sitrucl.cl/wp-content/uploads/2023/07/Coelemu_demografica.pdf

Sottoroff Neculhueque, C (2022) El ferrocarril en el contexto urbano de Santiago durante la segunda mitad del siglo XIX.). Interferencia. <https://interferencia.cl/articulos/el-ferrocarril-en-el-contexto-urbano-de-santiago-durante-la-segunda-mitad-del-siglo-xix>

Galimberti, C. (2023, May 2). Patrimonio ferroviario: Reinterpretar las permanencias de los hechos territoriales. Revista Planeo. <https://revistaplaneo.cl/2023/05/02/patrimonio-ferroviario-galimberti/>

Fondo del patrimonio cultural | servicio nacional del patrimonio cultural. (2023, May 30). <https://www.sfgp.gob.cl/node/317>

Navarrete, M. Cerda, G (2021) Configuración de atractivos turísticos como patrimonio cultural. El caso de las Termas de Chillán y el viaje en el Tren Chico. Región de Ñuble, Chile: 1911—1957, from <https://revistas.ubiobio.cl/index.php/TYE/article/download/5272/4369?inline=1>

laventanaciudadana.cl, E. (2022.). Diálogo ciudadano con demy olmos soto. La Ventana Ciudadana., from <https://laventanaciudadana.cl/dialogo-ciudadano-con-demy-olmos-soto/>

Investigación, gestión y defensa en torno al Patrimonio Ferroviario en Chile | Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna. (2015, April 16). <https://www.museovicunamackenna.gob.cl/cartelera/investigacion-gestion-y-defensa-en-torno-al-patrimonio-ferroviario-en-chile>

msandoval. (2021, July 29). Estación de Trenes. Turismo en Tomé. <https://descubretome.cl/lugares-con-historia/estacion-de-trenes/>

BIBLIOGRAFÍA

“Fuenteovejuna”: Edición del día martes 27 de diciembre de 2016 “la estación de coelemu.” (n.d.). Retrieved October 20, 2023, from <http://fuenteovejuna2011.blogspot.com/2016/12/fuenteovejuna-edicion-del-dia-martes-27.html>

Guerrero, R (2017) Memorias, significaos y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del Sur de Chile, Revista Austral de Ciencias Sociales <http://revistas.uach.cl/pdf/racs/n33/art04.pdf>

REBOLLEDO, CARLOS EDUARDO IBARRA. (2022). CONSTRUCCIÓN DEL RAMAL TALCAHUANO-CHILLÁN (1869-1874): UNA MIRADA DESDE LA HISTORIA AMBIENTAL. *Historia (Santiago)*, 55(2), 149-174. <https://dx.doi.org/10.4067/s0717-71942022000200149>

Torres Gilles, C. C. (2013). Los riesgos por el “abandono cultural” del patrimonio industrial: maestranzas ferroviarias en Chile. *Apuntes: Revista De Estudios Sobre Patrimonio Cultural*, 26(2). Recuperado a partir de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/10666>