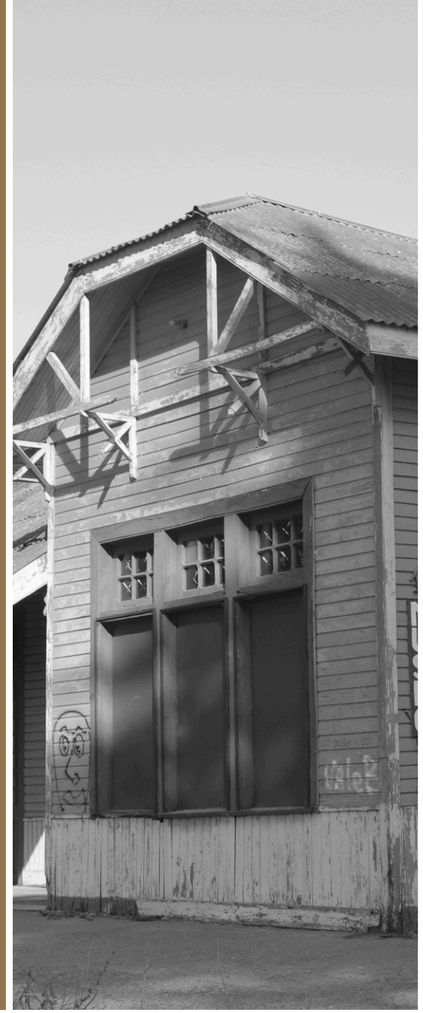




REHABILITACIÓN DE LA EX ESTACIÓN Y HOGAR FERROVIARIO DE PICHILEMU

PROYECTO DETONANTE PARA LA REACTIVACIÓN Y RENOVACIÓN URBANA DE LA VÍA ESTRUCTURANTE AVENIDA COSTANERA

REHABILITACIÓN DE LA EX ESTACIÓN Y HOGAR FERROVIARIO DE PICHILEMU

PROYECTO DETONANTE PARA LA REACTIVACIÓN Y RENOVACIÓN URBANA DE LA VÍA ESTRUCTURANTE AVENIDA COSTANERA

Memoria para optar al título de Arquitecto
Alumna Carolina Paz Reyes Pacheco

Profesora Referente Carolina Carrasco
Profesora Coreferente Andrea Pino

Valparaíso, Noviembre 2016

Agradezco el apoyo incondicional, la confianza y el ánimo de mis padres y hermano. A mis abuelas Marta y Julia, quienes con sus relatos, ayudaron a recostruir parte de la historia de Pichilemu. A mis profesoras Carolina y Andrea, quienes me guiaron, confiaron y dieron el impulso para dar por concluida esta etapa. A mis compañeros y amigos quienes me ayudaron hasta el último minuto

RESUMEN

Pichilemu, ciudad costera de la Región de O'Higgins, posee y una Estación de Ferrocarriles inactiva, la cual fue declarada monumento nacional en 1994 y reacondicinada para fines turísticos en 1999. El inmueble tiene un amplio valor en la memoria colectiva de la ciudad y un rol importante en la historia urbana. Por lo tanto se trabajrá en la puesta en valor mediante la reconstitución histórica, tanto del edificio como su entorno, las transformaciones que se han manifestado en el tiempo y se identificarán las oportunidades que hoy se presentan para su intervención y, de este modo, reactivar el entorno urbano.

Durante la década de los 30, hasta fines de los años 80, lel sector de la Estación de Ferrocarriles de Pichilemu, era la pricincipal vía de acceso a la ciudad de la población residente y visitante de este exclusivo balneario, el cual figuraba en la época como un centro de encuentro social en torno a la Laguna Petrel.

Con el paso de los años, el tren dejó de transitar hasta la Estación de Pichilemu, debido a que era un medio poco rentable, frente a los microbuses que comenzaron a llegar. Consecuencia de esto, el frente marítimo y cara visible de la ciudad fue perdiendo gradualmente su protagonismo, hasta quedar en un estado de total abandono, así también la Laguna Petrel y el humedal sufrieron un grave deterioro ambiental producto de la contaminación por aguas grises, lo cual fue subsanado en el 2010 con la instalación de la Planta de Tratamiento de Aguas Servidas.

Finalmente y considerando que la actividad turística es el principal ingreso económico de la ciudad, se hace inminente el mejoramiento del acceso a la ciudad y la provisión de nuevos equipamientos públicos que permitan acoger actividades asociadas al turismo, los cuales sean un aporte a la ciudad y articulen nuevos usos destinados a la recreación y al esparcimiento, en el borde de la Laguna Petrel.

ABSTRACT

Pichilemu is a coastal town in the O'Higgins Region, Chile. It has an inactive railroad station, wich it was declared a national monument in 1994 and it was reconditioned for tourist purposes in 1999. The property has a large value in the collective memory of the city and it has an important role in urban history. Therefore, we will work on the valorization of this building by means of the historical reconstitution of the edifice and its surroundings, as well as, the transformations that have manifes ted over the time and also identify the opportunities that are presented today for its intervention and, in this way, to reactivate the urban environment.

During the 1930s until the end of the 1980s, the Pichilemu Railway Station sector was the main access route to the city of the resident people and visitors of this exclusive watering place, which it used to work as a center of social encounter around the Petrel Lagoon.

Over the years, the train stopped to transit to the Pichilemu Station, because it was an unprofitable means, compared to the microbuses that they started arriving to the town. Consequently, the maritime front and visible face of the city gradually lost its protagonism, until to be completely neglected, so the Laguna Petrel and the wetland suffered a serious environmental deterioration caused by pollution by greywater, which it was corrected in 2010 by the installation of the Wastewater Treatment Plant.

Finally, considering that tourism is the main economic income of the city, it is imminent to improve the access to the city and the acquisition of new public equipments to accomplish activities associated with tourism, which are a contribution to the city and articulate new uses for recreation and leisure on the edge of the Petrel Lagoon.

Índice

Resumen
Abstract

1.- INTRODUCCIÓN 11

1.1 Antecedentes generales 12
Ubicación geográfica 12
Población 12
Clima 13
Viento 13
Actividades Económicas 14

1.2 Caso Estudio 16
Problemática 16
Objetivo 17
Metodología 17

2.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS 19

2.1 Historia 20

2.2 Línea de Tiempo 24
Esquema 24
Conclusión 30

3.- ANÁLISIS URBANO 33

3.1 Planimetría Crecimiento Urbano 34
Planos 34

3.2 Análisis general 42
Equipamiento y Vías Estructurantes 42
Trama Urbana 43
Arquitectura y Materialidad 44

3.3 Análisis Borde Costero 46
Equipamiento 46
Borde Inundación 48

4.- ANÁLISIS BORDE A INTERVENIR 51

4.1 Plano Emplazamiento 52

4.2 Análisis borde Sector el Bajo 54
Análisis borde Sector El Bajo 54
Fotografías del Sector 56
Humedal Laguna de Petrel 58
Actividades que se realizan en el Sector 60

4.3 Distribución infraestructura Ferroviaria 62

5.- SELECCIÓN DE UNIDAD A INTERVENIR 65

5.1 Expedientes 66
Hogar Ferroviario 66
Estación de Ferrocariles 72
Bodega de carga 80
Tornamesa 82

5.2 Grilla Comparativa 84
Conclusión 85

6.- PROYECTO 87

6.1 Cualidades a valorizar 88
Criterios de diseño 88

6.2 Ejercicio Formal 90
Reconocimiento de unidades arquitectónicas 90

6.3 Programa 92
Justificación del programa 92
Diagrama de flujo 93
Zonificación 93

6.4 Intervención 94
Plano Emplazamiento 94
Planimetrías 96
Renders 98
Fotografías maquetas 100

7.- ANEXOS 102

8.- BIBLIOGRAFÍA 106



© Fotografía Propia, tomada 30.04.16

INTRODUCCIÓN

ANTECEDENTES GENERALES
CASO DE ESTUDIO

Introducción

ANTEDECENTES GENERALES

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

La ciudad de Pichilemu, capital de la provincia Cardenal Caro se encuentra ubicada en el sector central del borde litoral de la VI Región del Libertador Bernardo O'Higgins. Las coordenadas geográficas de la ciudad están entre 34° 12' y 34° 37' Latitud Sur y 71° 30' y 72° 0' Longitud Oeste.

El balneario esta situado a 177 kilómetros de la capital regional Rancagua, y a 259 kilómetros de Santiago. Posee una superficie total de 749,1 km^2, limitando al norte con la comuna de Litueche, al sur con la comuna de Paredones, al oriente con las comunas de Marchigue y Pumanque y al poniente con el Océano Pacífico.

POBLACIÓN

La comuna de Pichilemu tiene una población de 12.392 habitantes. Donde 9.459 son parte de la población urbana y 2.933 pertenecen a la población rural. Mientras que en la ciudad de Pichilemu, la población total es de 9.027 personas. Durante el verano, la población flotante puede llegar a los 80.000 habitantes aproximadamente. *[Ver anexo 1]*

La comuna está constituida por un centro urbano; Pichilemu, y 23 localidades o sectores rurales, entre ellas; Cáhuil, Ciruelos, Pueblo de Viudas, Alto Ramírez, Las Comillas, Espinillo y Tanumé.

Dentro del contexto regional, la ciudad cumple el rol de centro turístico costero. Mientras que a nivel provincial y comunal funciona como centro de servicio, destacandose por la actividad turística y deportiva en torno al mar.

CLIMA

El clima en la zona costera de la Sexta Región es Templado Cálido con estación seca prolongada y gran nubosidad. Las temperaturas en promedio oscilan entre los 12ºC y los 15ºC, determinadas por la cercanía con el mar, que modera las temperaturas y produce una gran humedad que se manifiesta en una gran cantidad de días nublados.

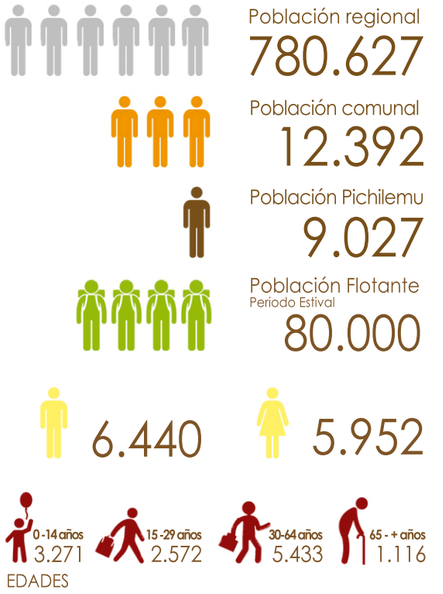
Las precipitaciones son de carácter frontal que varían al año entre los 500 mm y 800 mm de norte a sur. Entre los meses de mayo y agosto se presenta entre el 76% y 80% del total de las lluvias anuales. La estación seca se encuentra en el periodo de octubre a abril, en donde se presentan menos de 40 mm de agua caída.

Las condiciones climáticas facilitan el desarrollo del bosque *esclerófilo laurifoliado* donde destacan especies como litres, quillayes, boldos, espinos y peumos.

VIENTO

Pichilemu se caracteriza por el fuerte viento proveniente del Suroeste, cuyos valores promedios se encuentran entre los 2,2 y 8,4 m/s. Esta condición se observa durante todo el año, representando uno de los factores esenciales para la formación de oleaje en el borde costero de la ciudad, y por consiguiente, su importancia en la masiva práctica deportiva y recreativa del surf frente a sus playas.





Población
Fuente: INE, Censo 2002

ACTIVIDAD ECONÓMICA

Los pilares del desarrollo económico de la comuna están sujeto al área de turismo, cuyas actividades, son esencialmente del tipo contemplativo o de recreación al aire libre, valiéndose de sus características paisajísticas del entorno, las que hoy en día se encuentran ligadas principalmente a la práctica del surf.

En sus inicios, la ciudad emergió como una pequeña caleta de pescadores, pero al poco tiempo fue tomando características propias que le fueron dando un carácter particular y atractivo para el desarrollo del turismo y la actividad agropecuaria. Su casco urbano, de estilo francés, era un poderoso atractivo para los veraneantes de la época, que tenía como centro el Ex Casino Ross. Por consiguiente, la población flotante representa un segmento importante para el desarrollo económico de la ciudad.

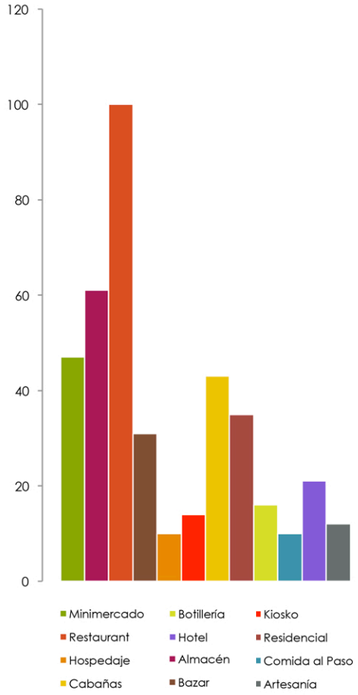
En la actualidad, la cantidad de visitantes en la época estival ha llegado incluso a cuadriplicar la población residente. Por dicha razón, el comercio constituye una importante fuente de trabajo para los pichileminos. Otro emprendimiento caracteristico de la zona son las empresas dedicadas a la hoteleria y restaurantes. Entendiendo así, el comercio como una respuesta al desarrollo del turismo en Pichilemu.

[Ver anexo 2]

Otra área productiva de la comuna corresponde a la actividad Agropecuaria, que junto con la Silvicultura ocupan más del 90% de la superficie total comunal. Donde el 60% del suelo es utilizado para fines agrícolas en el cultivo de plantas forrajeras [pastos y alfalfa], cereales, tubérculos, arboles frutales, viñas, entre otros productos vegetales.

La Silvicultura en cambio, ha crecido particularmente en la provincia Cardenal Caro. Es aquí donde las plantaciones forestales son los cultivos más importantes de la comuna, destacándose especies como el Eucaliptus y el Pino Radiata; este último ocupando más del 80% del suelo destinado al área forestal.

La Pesca por su parte, es una actividad artesanal con fines de autoconsumo y/o sustento de un pequeño número de familias que viven de esta actividad. Esta situación se respalda con el Censo realizado en el año 2002, en el que se señala que sólo 86 personas afirmaron dedicarse a la pesca. Entre las especies más comunes extraídas en la pesca artesanal se encuentran la merluza, el congrio negro, congrio colorado, jaiba, corvina, entre otras especies.



Catastro Patentes Municipales 2009
Fuente: Elaboración Propia [Datos PLADECO Pichilemu 2010



Principales Actividades Económicas de Pichilemu
Fuente: Elaboración Propia



Datos Estadísticos del Turismo en la Comuna de Pichilemu
Fuente: Elaboración propia [Datos obtenidos del INE y PLADECO]

Caso de Estudio

PROBLEMÁTICA



Fotografía Aérea Pichilemu
Fuente: Elaboración propia

Pichilemu es una ciudad que se ha ido desarrollando en torno al turismo y diversos deportes acuáticos, entre ellos, el más importante el surf. Es así como el borde costero, Avenida Costanera, se transformó en el eje principal para realizar actividades recreativas, contemplativas y deportivas. Por este mismo motivo, sus principales equipamientos responden a estas necesidades, como miradores, paseos de borde, locales de comida, venta de artesanía local y escuelas de surf. Sin embargo, no todo el borde se ha ido desarrollando de la misma manera, el sector donde antiguamente llegaba el ferrocarril se encuentra completamente abandonado y carente de equipamiento público, Este lugar que figuraba como punto de encuentro social y de actividades recreativas en torno a la laguna Petrel, ha quedado poco a poco en el olvido

Hoy en día aún se puede observar parte de la arquitectura ferroviaria de esa época, entre ellas parte de la estación, antigua bodega y restos de tornamesa. En un principio también se encontraba el hogar ferroviario, pero en noviembre del 2016 fue completamente destruido por un incendio.

La Ex-Estación es el único inmueble que se encuentra protegido por monumentos nacionales, actualmente funciona como un pequeño museo y centro de información turística. La Laguna Petrel en cambio, fue contaminada por aguas residuales, pero a partir del año 2010, gracias al funcionamiento de la Planta de Tratamiento, comienza su limpieza. En el presente se pueden observar diversas especies de aves habitando en ella.

Es por este motivo, que se busca extender el paseo Avenida Costanera, y así reactivar el casco histórico y punto de acceso de la ciudad, a través de la rehabilitación de la Ex-Estación, cuyo proyecto traerá consigo, a futuro, la recuperación urbana de su entorno inmediato, consolidando así, el borde de la costanera.

OBJETIVO

El presente proyecto busca renovar y reactivar la vía estructurante de acceso a Pichilemu, la Avenida Costanera y su entorno inmediato, mediante la rehabilitación de la Ex-Estación Ferroviaria, icono arquitectónico y urbano anclado en la memoria colectiva de los pichileminos. Se plantea un proyecto que integra la Ex-Estación de Ferrocarriles, el Humedal Laguna Petrel y la Avenida Costanera (propuesta por el municipio), con el objetivo de consolidar el frente marítimo y turístico de la ciudad.

El proyecto se plantea en tres escalas de intervención, en una primera instancia exploratoria, a modo de partido general, se realizará una propuesta de renovación urbana a escala macro sobre el eje de la Avenida Costanera, a escala meso, junto con la interacción y conexión entre la avenida y el acceso al humedal y laguna Petrel. Para así, concluir a una escala micro con el proyecto de arquitectura de rehabilitación patrimonial de la Ex-Estación de Ferrocarril de Pichilemu, el cual será desarrollado a cabalidad.

METODOLOGÍA

Se plantea una metodología multidimensional, utilizando instrumentos del análisis patrimonial y urbano para comprender la complejidad del caso de estudio. Mediante un análisis diacrónico del proceso desde la construcción de la Estación hasta su posterior deterioro y las implicancias en su entorno inmediato. Se realizaron trabajos de campo, cuantitativos de la data existente, y cualitativos con herramientas propias de la arquitectura, croquis, fotografías y planimetrías. Conjuntamente de revisaron casos de estudios similares de reconversión programática de equipamientos deteriorados o abandonados.



"... Cuando bajamos -dijo- había dos señoritas vendiendo pan amasado. Una de ellas es mi señora que está a mi lado, quien acompañaba a una de sus hermanas a vender pan en la Estación; cosa que ella misma hizo por muchos años, para ayudar en la economía familiar..."

Extracto relato "Día del Patrimonio" en Pichilemu 2016
Fuente: Pichilemu News



© Fotografía Biblioteca Pública N° 244 Pichilemu

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

HISTORIA
LÍNEA DE TIEMPO

Antecedentes Históricos

HISTORIA

La ciudad de Pichilemu en sus inicios fue un caserío de aborígenes llamados Promaucaes, quienes vivían de la pesca y recolección, debido a las condiciones del suelo que impidieron la agricultura. Es por este motivo que los grupos habitaban de manera temporal cada sector, no propiciando así, su asentamiento permanente en la zona.

Durante las primeras décadas del siglo XVII surgieron las primeras haciendas en la ciudad, que luego se consolidarían como áreas urbanas. A mediados del siglo XVIII, la ciudad se proyectaba como un Puerto Menor, que buscaba exportar los productos de estas mismas haciendas. La construcción del muelle estuvo a cargo de la familia Ortúzar Cuevas. Esta edificación tuvo como consecuencia la proyección de un eje, que más tarde se transformaría en el eje principal para la primera población Santa Irene en 1898, desde donde se dio inicio a las primeras tramas urbanas de lo que hoy conocemos como Pichilemu.

El muelle, producto de los enfrentamientos propios de la época, fue destruido. En primera instancia por los soldados y luego por un tsunami, que terminaron por destruir la construcción en 1912.

Mientras, en la misma época, llega a la ciudad uno de los personajes más importantes en la historia de la comuna, Agustín Ross Edwards, visionario que llegó a Pichilemu con la idea de crear un balneario de elite para la naciente burguesía chilena, tomando la arquitectura más llamativa de su paso por Europa.



Agustín Ross Edwards, creador de Pichilemu como balneario
Fuente: Hombres y cosas de Pichilemu, José Arraño Acevedo

Es así como adquiere las tierras de "La Posada", donde se emplazan más de 300 hectáreas. Durante el año 1900 comienza la construcción de los primeros íconos arquitectónicos de la ciudad. El primero de ellos fue el Casino Ross de estilo francés, cuya construcción demoró 3 años. Otras de sus obras fueron, la construcción de un parque frente a la playa, con palmeras centenarias y una pileta. El Hotel Ross, ubicado frente al parque, fue construido en 1904 y albergó a los primeros turistas que visitaron el balneario. El barco mirador, es también otra de sus obras, este inmueble con forma de barco fue utilizado para tomar el té en las tardes y ver la puesta de sol. No cabe duda que Agustín Ross dejó un legado e identidad arquitectónica a la ciudad. Sus obras fueron declaradas monumentos nacionales en 1988.

En 1891 se funda la comuna de Pichilemu. Más tarde, en 1925 llega el primer ferrocarril a la ciudad, permitiendo la llegada de diversos grupos sociales a ella, que hasta ese entonces sólo era visitada por las burguesías.

El ferrocarril, ubicado en el borde de la Laguna Petrel, marca el segundo eje estructurante de la ciudad, transformándose en el principal punto de acceso a la ciudad. La llegada de este medio de transporte trae consigo la construcción de otros inmuebles relacionados con la actividad ferroviaria, entre ellos se destacan la estación, el hogar ferroviario, la bodega. Estas construcciones se caracterizan por ser de madera y por tener detalles decorativos en sus fachadas.



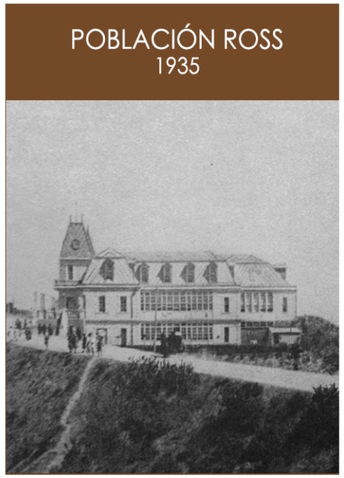
Daniel Ortúzar, en uno de sus viajes por el viejo mundo
Fuente: Hombres y cosas de Pichilemu, José Arraño Acevedo

A partir de la intervención de Agustín Ross y la llegada del ferrocarril, se crean las poblaciones Ross en 1935 y el Bajo (sector que contemplaba la Estación) en 1938. Ambas intervenciones terminaron por consolidar a Pichilemu como un balneario exclusivo para la región y el país. *[Ver anexo 3]*

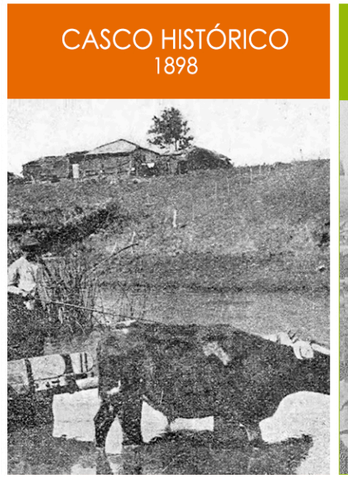
En 1970, llega a Pichilemu un americano, quien trae consigo los rudimentos de la práctica del surf en la ciudad. Más tarde, en 1986 un grupo de chilenos reconoce a la ciudad como el "paraíso del surf" y es así como se va identificando y posicionando entre los surfistas nacionales e internacionales, como un lugar propicio para la práctica de este deporte. En este mismo año, se pone fin a la llegada del ferrocarril a la ciudad, y consecuencia de ello, la zona que alguna vez fue el acceso principal, queda completamente inactiva, y la Laguna Petrel ubicada a su costado, pasa a ser utilizada como un depósito de aguas servidas. Mientras que por el contrario, el borde relacionado a la población Ross y Ortúzar va tomando cada vez más relevancia en la ciudad, las cuales se irán dotando de infraestructura y mobiliario relacionado al turismo.

Hoy por hoy, debido al importante desarrollo del surf a escala internacional la ciudad se consolida como el sector de las mejores olas de Sudamérica para la práctica de este deporte. Todo ello ha configurado una identidad y un rol de carácter regional y nacional. Posicionando a Pichilemu como un balneario turístico de clase media con constante intercambio cultural.





POBLACIÓN ROSS
1935



CASCO HISTÓRICO
1898



SECTOR EL BAJO / FERROCARRIL
1938

Línea de tiempo

Fuente: Elaboración Propia

CONTEXTO

EQUIPAMIENTO

FERROCARRIL

1885 Muelle menor

1885 *Llegada de Agustín Ross*

1891 *Creación comuna Pichilemu*

1891 *Incendio Muelle*

1896 Escuela N°90

1898 Población Santa Irene [Casco Histórico]

1900 Construcción Ramal Alcones - Pichilemu

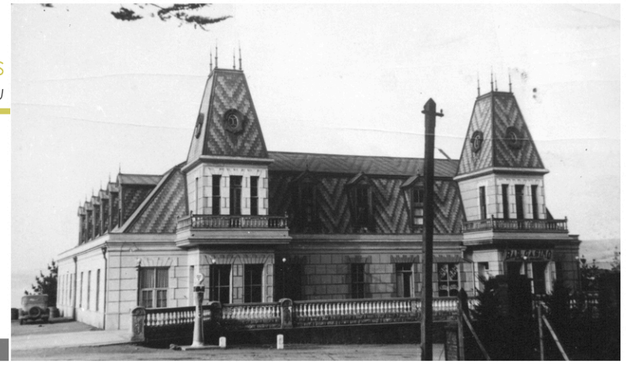
1909 Casino y Hotel Ross

1916 *Destrucción muelle por causas naturales*

1880 1890 **1900** 1910 1920

Casino Ross

Fuente: Biblioteca Pública N°244 Pichilemu





Hotel Ross

Fuente: Biblioteca Pública N°244 Pichilemu

1923
Viceparroquia

1925
Estación de Pichilemu

05.01. Primera llegada del Tren
1926

1935
Población Ross

Población El Bajo
1938

1940
Hospital

1945
Población Reina del Mar

Población María Luisa
1945

1946
Aeródromo

1948
Población El Bosque

Población Los Jardines
1947

Colegio Preciosa Sangre
1948

1951
Edificio Consistorial

Parroquia
1953

1957
Bomberos

1965
Escuela Digna Camilo Aguilar

Plaza Arturo Pratt
1967

1968
Deposito Aguas Servidas a la Laguna Petrel

1930 1940 1950 1960 1970

Llegada del Ferrocarril
Fuente: Washington Saldías





Estación Ferroviaria antes incendio
Fuente: Washington Saldías

1979
Liceo L.A.R.E

1979
Gobierno elimina subsidio ferrocarril

1980

1986
08.03 Se pone fin al servicio del ferrocarril

Hospital se traslada de lugar
1986

1990
Estación cerrada y dejada sin personal

Camára Turísmo postula al FONDART
1993

1991
Incendio afecta el 40% de la Estación

1994
Ex Estación es declarada Monumento Nacional

Prohibición de botes en la Laguna Petrel
1987

Caleta de Pescadores
2000

Ex Estación utilizada como centro de informa-ción turística
1998

2000
Reapertura Ramal San Fdo. - Peralillo

2000

2005
Proyecto Emisario Submarino

Licitan rieles Tramo Peralillo - Pichilemu
2005

2004
Tren del Vino

2006
Se concreta levantamiento de rieles

Aprueban proyecto planta de tratamiento
2008

2010
Se construye planta de tratamiento

2010

2012
Paseo peatonal Playa Principal

2020

Paseo en bote Laguna Petrel
Fuente: Washington Saldías





Avenida Costanera, fotografía actual
Fuente: Ilustre Municipalidad de Pichilemu

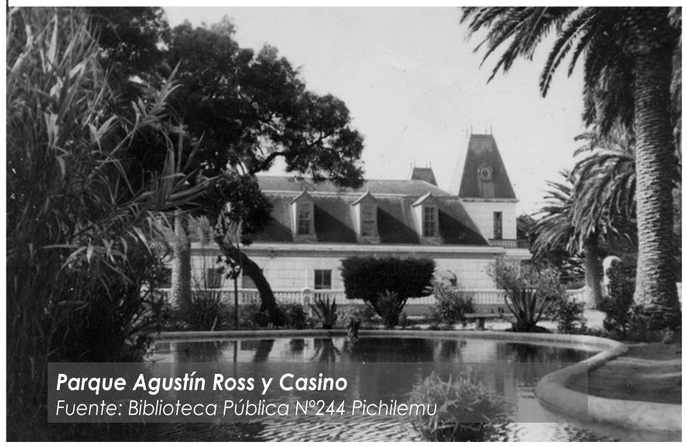
CONCLUSIÓN

A partir del estudio histórico de la ciudad, se reconocen tres momentos claves que dieron vida y formaron el balneario de Pichilemu. El primero de ellos fue la construcción del Muelle menor, que originó el primer eje y trazado urbano de la ciudad, hoy conocido como Avenida Ortúzar, donde la población estaba formada principalmente por trabajadores del muelle. Vía que posteriormente se transformará en el casco histórico de la ciudad.

El segundo momento es el arribo a la ciudad de Agustín Ross Edwards, quien gracias a sus construcciones arquitectónicas de estilo europeo le da el carácter de balneario turístico a la ciudad, y marca el segundo eje, conocido hoy en día como Avenida Agustín Ross.

El tercer y último momento está dado por la llegada del ferrocarril, que marca el tercer eje estructurante, hoy llamado Avenida Aníbal Pinto, que junto a la Avenida Concepción formaran el acceso a la ciudad, lo que dará pie a nuevos asentamientos formados principalmente por trabajadores del ferrocarril. Durante esta misma época comienza la práctica del surf.

Como consecuencia de este estudio, se puede deducir que la ciudad dio inicio a sus primeras poblaciones y vías estructurantes gracias a los equipamientos íconos de cada época. Es por este motivo que se realiza un análisis urbano, a través de planos consecutivos que irán mostrando el crecimiento de la ciudad para los diferentes momentos mencionados anteriormente, y con ello responder y tener más claridad de cómo y hacia dónde fue creciendo y asentando la población pichilemina, dónde están situados los equipamientos públicos y privados, cómo está definida su trama urbana y cuáles son sus vías principales y secundarias.



Parque Agustín Ross y Casino
Fuente: Biblioteca Pública N°244 Pichilemu



Fiesta de la Primavera
Fuente: Biblioteca Pública N°244 Pichilemu



Avenida Costanera y Mirador Ross
Fuente: www.elafter.com



ANÁLISIS URBANO

PLANIMETRÍA CRECIMIENTO URBANO
ANÁLISIS GENERAL
BORDE COSTERO

Análisis Urbano

PLANIMETRÍA CRECIMIENTO URBANO

Periodo 1880 - 1910 Esc 1:10.000

ÁREA COSTERA
ÁREAS VERDES
HUMEDAL

EDIFICACIONES
EQUIPAMIENTO PÚBLICO

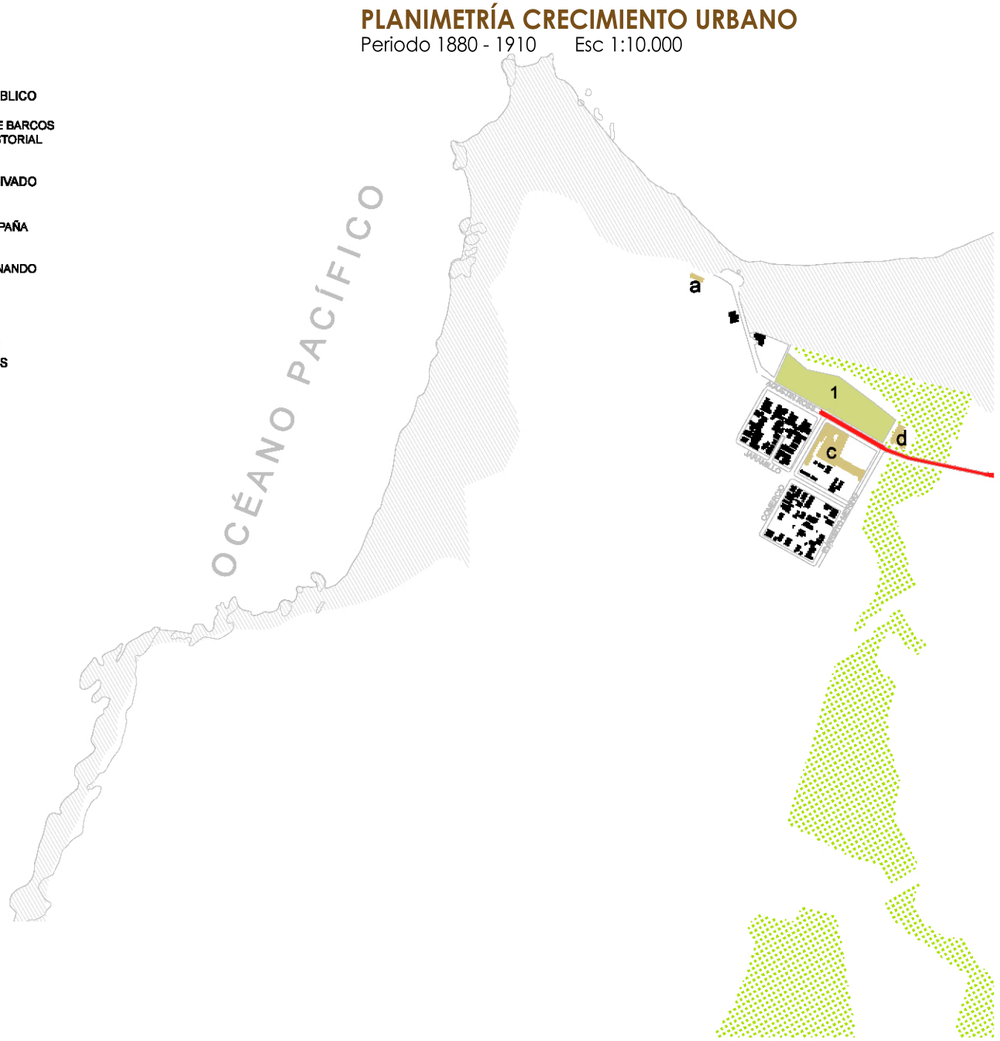
A ATRACADERO DE BARCOS
B EDIFICIO CONSISTORIAL
C ESCUELA Nº90

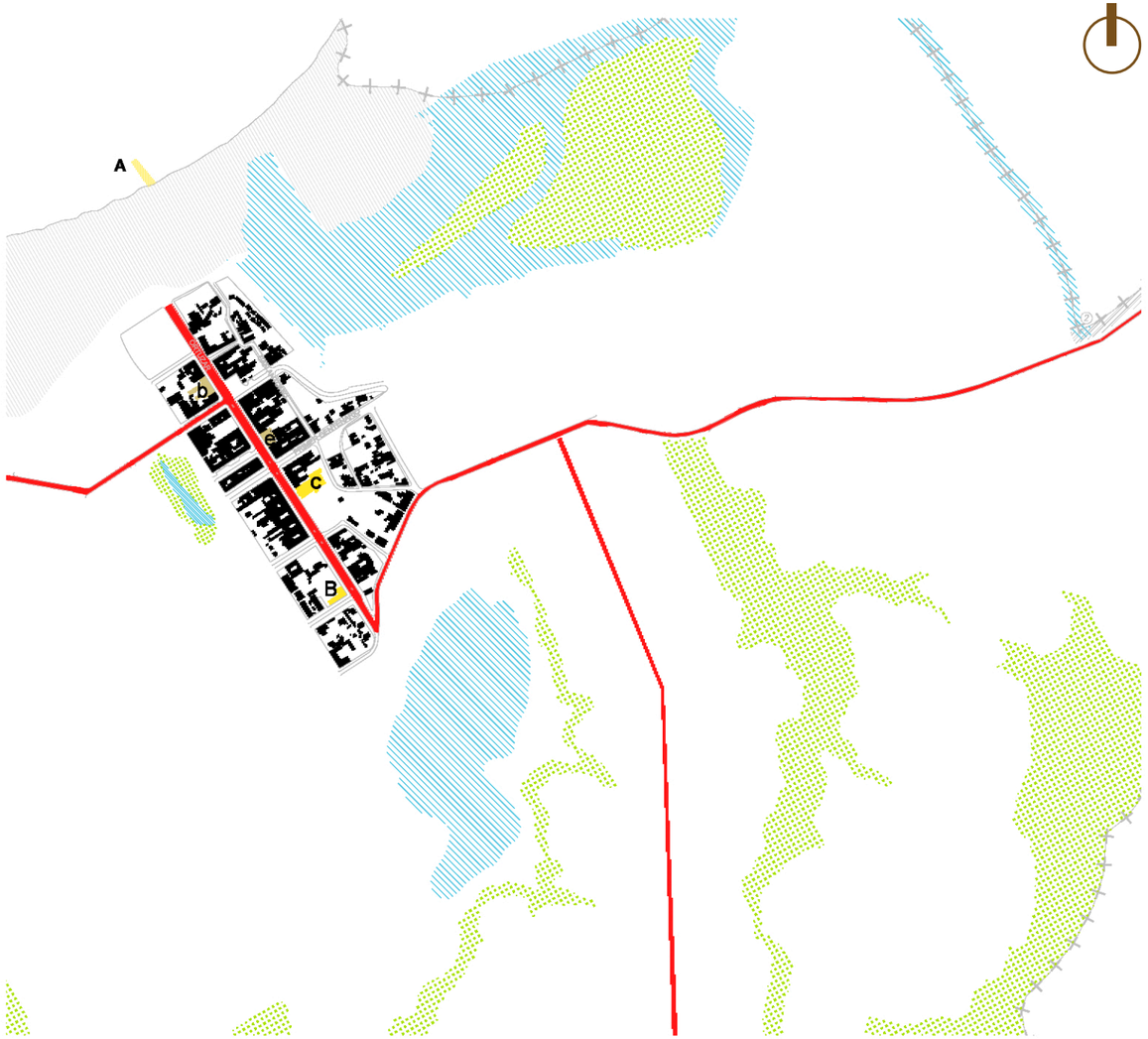
EQUIPAMIENTO PRIVADO

a BAÑOS TIBIOS
b HOTEL CHILE ESPAÑA
c HOTEL ROSS
d CASINO ROSS
e HOTEL SAN FERNANDO

ESPACIO PÚBLICO
1 PARQUE ROSS

VÍAS PRINCIPALES
VÍAS SECUNDARIAS
VÍAS TERCIARIAS





PLANIMETRÍA CRECIMIENTO URBANO

Periodo 1911 - 1941 Esc 1:10.000

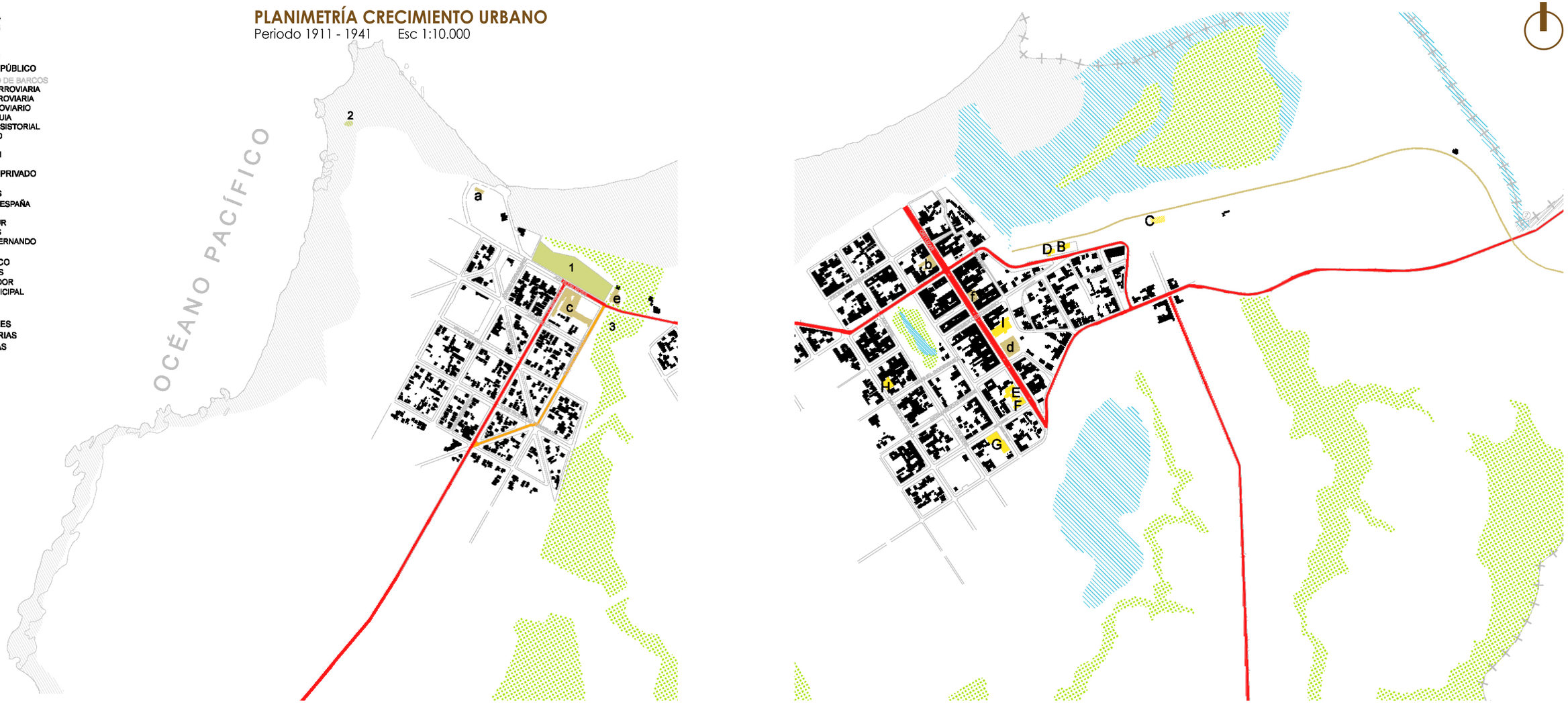
ÁREA COSTERA
ÁREAS VERDES
HUMEDAL

EDIFICACIONES
EQUIPAMIENTO PÚBLICO
A ATRACADERO DE BARCOS
B ESTACIÓN FERROVIARIA
C BODEGA FERROVIARIA
D HOGAR FERROVIARIO
E VICEPARROQUIA
F EDIFICIO CONSISTORIAL
G ESCUELA Nº90
H HOSPITAL
I ESCUELA Nº91

EQUIPAMIENTO PRIVADO
a BAÑOS TIBIOS
b HOTEL CHILE ESPAÑA
c HOTEL ROSS
d HOTEL ASTHUR
e CASINO ROSS
f HOTEL SAN FERNANDO

ESPACIO PÚBLICO
1 PARQUE ROSS
2 BARCO MIRADOR
3 BOSQUE MUNICIPAL

LÍNEA FÉRREA
VÍAS PRINCIPALES
VÍAS SECUNDARIAS
VÍAS TERCIARIAS



PLANIMETRÍA CRECIMIENTO URBANO

Periodo 1942 - 1972 Esc 1:10.000

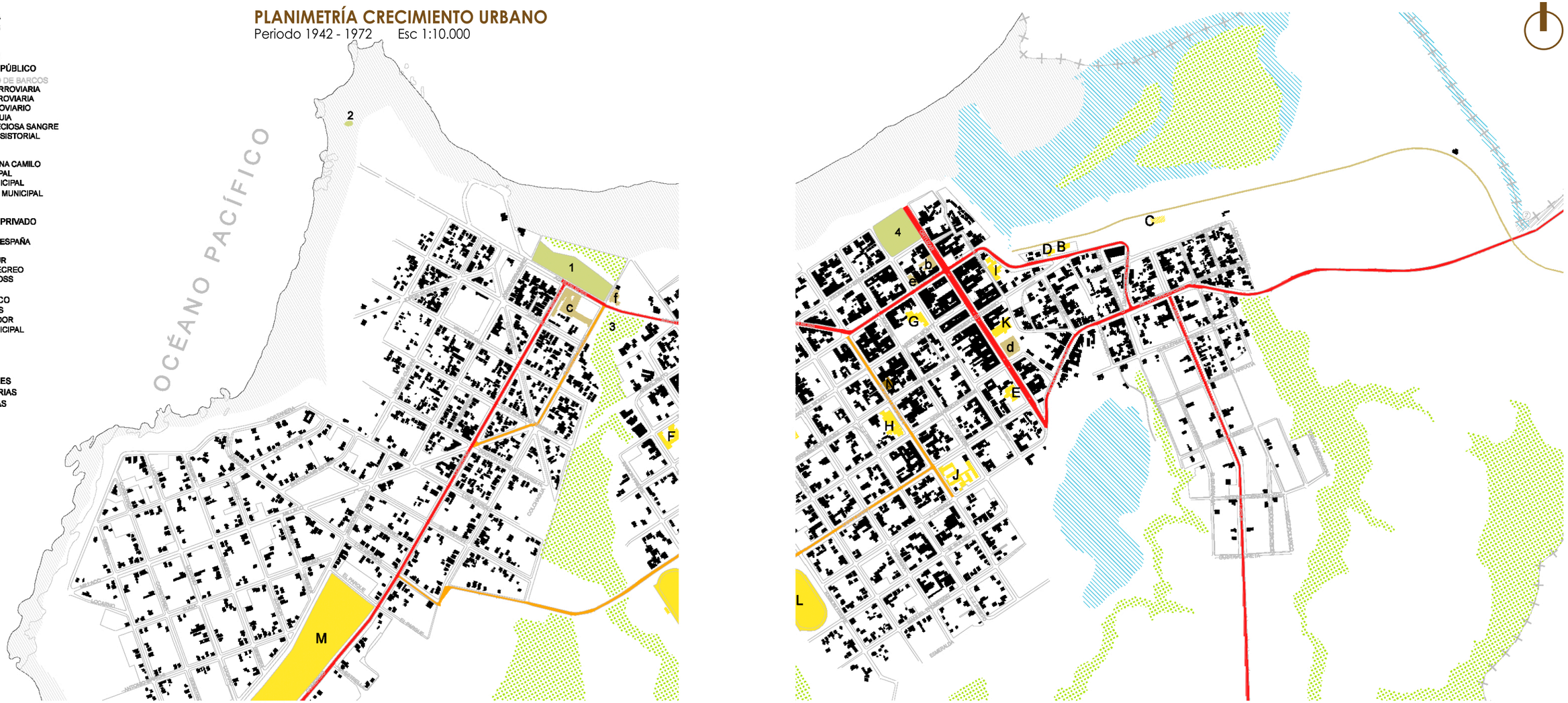
ÁREA COSTERA
ÁREAS VERDES
HUMEDAL

EDIFICACIONES
EQUIPAMIENTO PÚBLICO
A ATRACADERO DE BARCOS
B ESTACIÓN FERROVIARIA
C BODEGA FERROVIARIA
D HOGAR FERROVIARIO
E VICEPARROQUIA
F COLEGIO PRECIOSA SANGRE
G EDIFICIO CONSISTORIAL
H PARROQUIA
I BOMBEROS
J ESCUELA DIGNA CAMILO
K PISTA MUNICIPAL
L ESTADIO MUNICIPAL
M AERÓDROMO MUNICIPAL
N HOSPITAL

EQUIPAMIENTO PRIVADO
a BAÑOS
b HOTEL CHILE ESPAÑA
c HOTEL ROSS
d HOTEL ASTHUR
e QUINTA DE RECREO
f EX CASINO ROSS

ESPACIO PÚBLICO
1 PARQUE ROSS
2 BARCO MIRADOR
3 BOSQUE MUNICIPAL
4 PLAZA PRATT

LÍNEA FÉRREA
VÍAS PRINCIPALES
VÍAS SECUNDARIAS
VÍAS TERCIARIAS

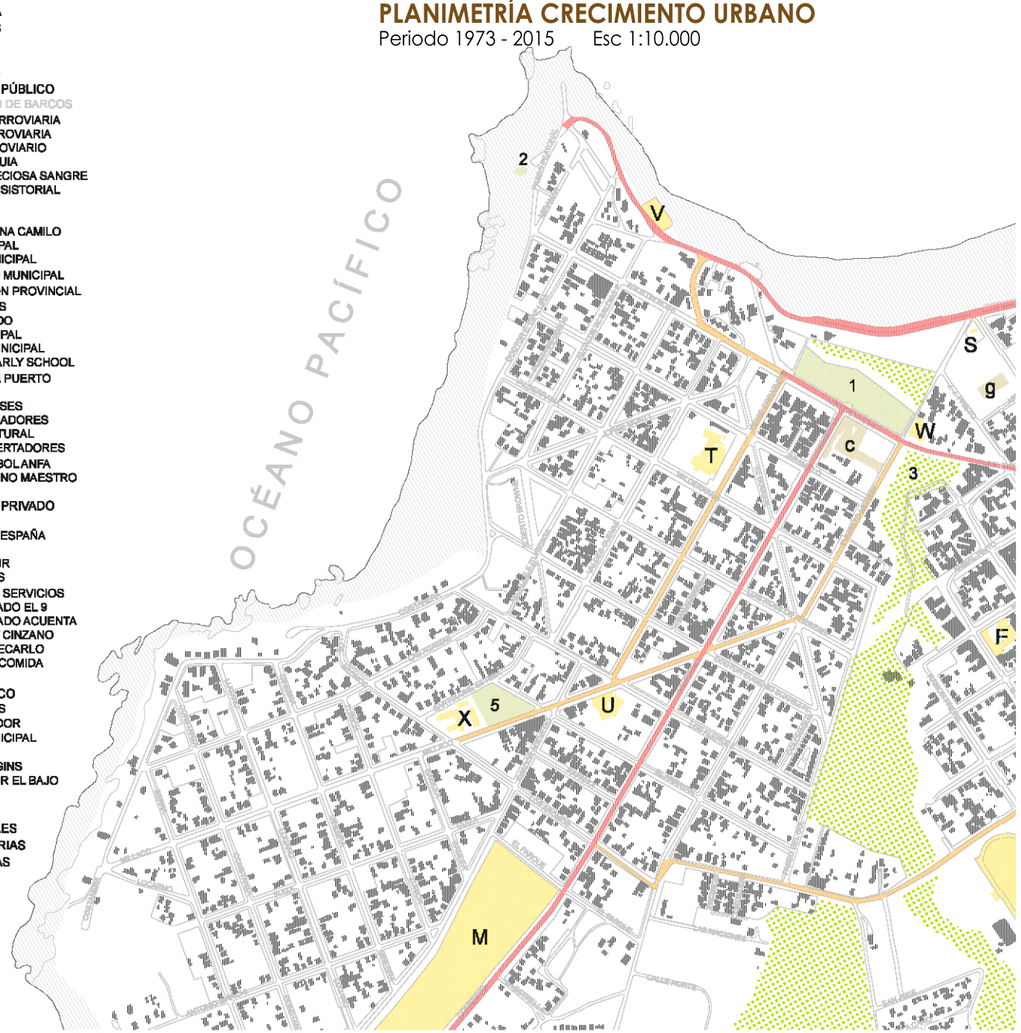


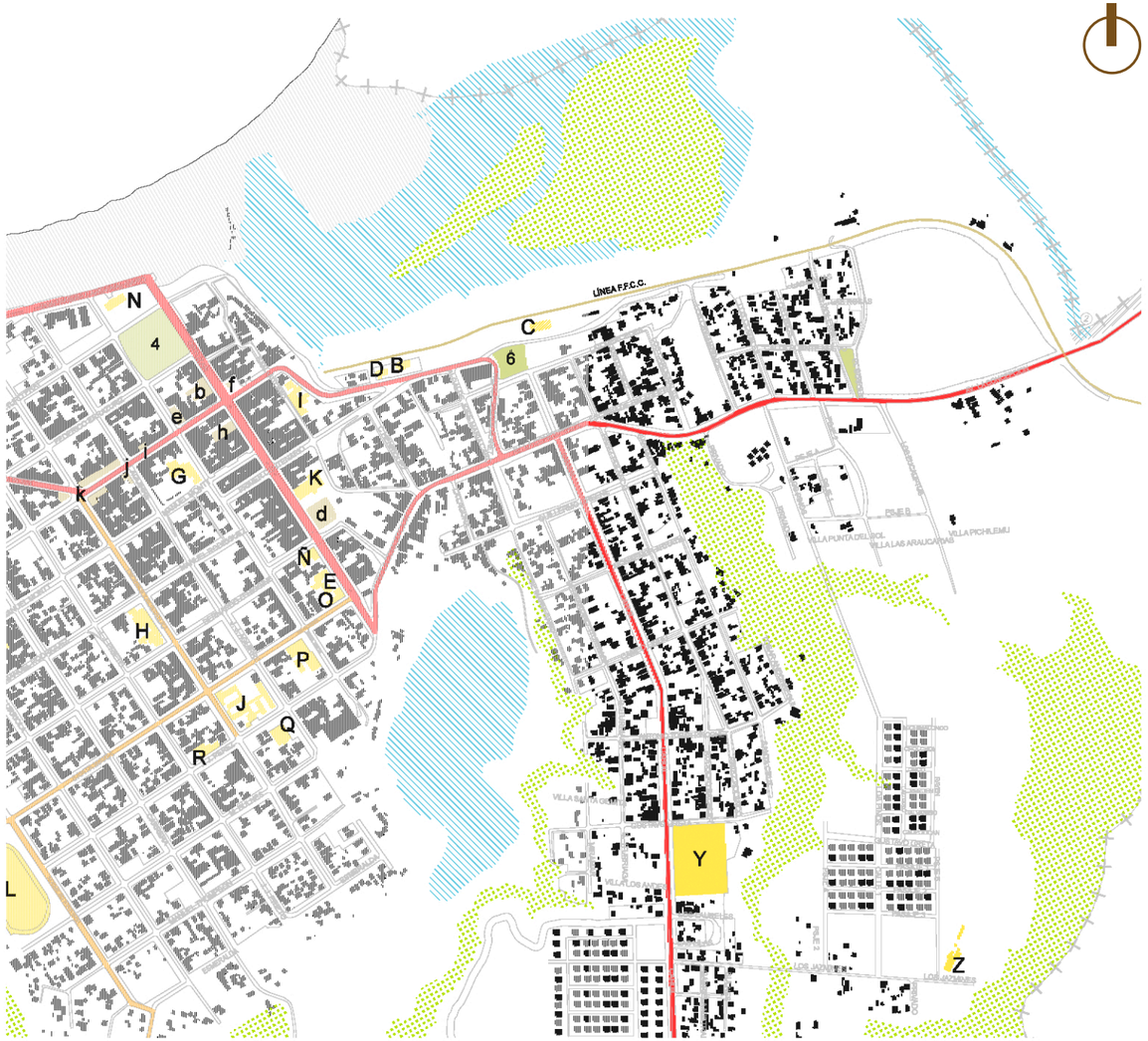
PLANIMETRÍA CRECIMIENTO URBANO

Periodo 1973 - 2015 Esc 1:10.000

- ÁREA COSTERA
- ÁREAS VERDES
- HUMEDAL

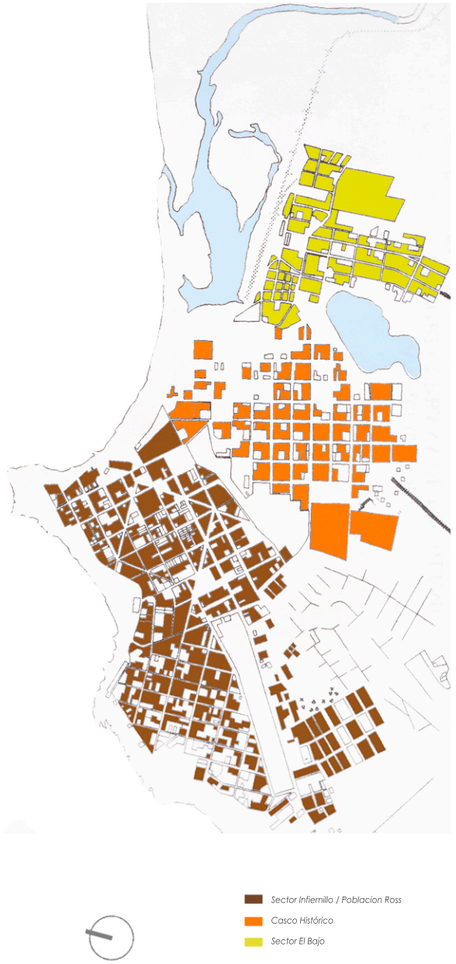
- EDIFICACIONES
- EQUIPAMIENTO PÚBLICO
  - A ATRACADERO DE BARCOS
  - B ESTACIÓN FERROVIARIA
  - C BODEGA FERROVIARIA
  - D HOGAR FERROVIARIO
  - E VICEPARROQUIA
  - F COLEGIO PRECIOSA SANGRE
  - G EDIFICIO CONSISTORIAL
  - H PARROQUIA
  - I BOMBEROS
  - J ESCUELA DIGNA CAMILO
  - K PISTA MUNICIPAL
  - L ESTADIO MUNICIPAL
  - M AERÓDROMO MUNICIPAL
  - N GOBERNACIÓN PROVINCIAL
  - Ñ CARABINEROS
  - O BANCO ESTADO
  - P LICEO MUNICIPAL
  - Q GIMNASIO MUNICIPAL
  - R COLEGIO CHARLY SCHOOL
  - S CAPITANÍA DE PUERTO
  - T HOSPITAL
  - U TERMINAL BUSES
  - V CALETA PESCADORES
  - W CENTRO CULTURAL
  - X COLEGIO LIBERTADORES
  - Y CANCHA FÚTBOL ANFA
  - Z COLEGIO DIVINO MAESTRO
- EQUIPAMIENTO PRIVADO
  - a BAÑOS
  - b HOTEL CHILE ESPAÑA
  - c HOTEL ROSS
  - d HOTEL ASTHUR
  - e HOTEL CLARIS
  - f ESTACIÓN DE SERVICIOS
  - g SUPERMERCADO EL 9
  - h SUPERMERCADO ACUENTA
  - i RESTAURANT CINZANO
  - j HOTEL MONTECARLO
  - k LOCALES DE COMIDA
- ESPACIO PÚBLICO
  - 1 PARQUE ROSS
  - 2 BARCO MIRADOR
  - 3 BOSQUE MUNICIPAL
  - 4 PLAZA PRATT
  - 5 PLAZA O'HIGGINS
  - 6 PLAZA SECTOR EL BAJO
- LÍNEA FÉRREA
- VÍAS PRINCIPALES
- VÍAS SECUNDARIAS
- VÍAS TERCIARIAS





Análisis general

EQUIPAMIENTO Y VÍAS ESTRUCTURANTES



Plano estructura urbana de Pichilemu
Fuente: Elaboración Propia

Tras realizar el estudio urbano de la ciudad de Pichilemu, es posible concluir que ésta creció desde el borde costero hacia el interior, donde la morfologia del terreno, quebradas y humedales fueron marcando los límiites de cada asentamiento, y así, poder distinguir claramente tres grandes sectores en la ciudad.

El primero de ellos es el Centro o Casco Histórico, formado por el eje Avenida Ortuzar y la población Santa Irene. Durante esta época se observan principalmente asentamientos dedicados a hospedajes ubicados a un costado de la calle principal.

Por otra parte se observa la Población Ross, actualmente llamado Infiernillo, como la segunda zona en la ciudad. Donde es posible identificar el gran Parque Ross como primer espacio público de Pichilemu, además del Casino y Hotel Ross, junto con el barco mirador. Estas edificaciones buscan responder a las necesidades de los visitantes de la ciudad, también son las primeras en considerar en su diseño arquitectónico la vista y la llegada a la playa. De este modo comienza la construcción del borde costero, que como vía estructurante se unirá perpendicularmente a la Avenida principal.

La llegada del ferrocarril, crea el tercer sector en donde se formará la poblacion El Bajo, dando origen al eje Avenida Anibal Pinto, el que se unirá a la Avenida Ortuzar y Ross, unificando así, los tres sectores de la ciudad.

Con posterioridad, Pichilemu continúa su desarrollo hacia el interior, siendo principalmente de carácter residencial. Mientras que los equipamientos públicos y privados se ubican al borde de las vías principales y secundarias. Sin embargo, a diferencia de otras ciudades, como Rancagua, en donde su equipamiento se encuentra concentrado alrededor de la plaza de la ciudad, en Pichilemu su infraestructura pública y privada es de una distribución dispersa.

Avanzado los años, se termina de consolidar el borde costero, actualmente llamado Avenida Costanera. Los sectores de Infiernillo y Casco Histórico, se va dotando de infraestructuras como paseos al interior de la playa, miradores, escuelas de surf, locales comerciales, ya sea de artesania, restaurantes y comida rápida, entre otros. Por el contrario, el sector El Bajo se vio seriamente afectado con el término de los servicios del ferrocarril, el lugar poco a poco fue perdiendo interés, disminuyendo gradualmente su protagonismo, y quedando completamente abandonado.

TRAMA URBANA

Respecto a la trama urbana, se puede observar una mezcla de dos modelos urbanos. El principal, y que dio origen al centro histórico fue el de los dameros ortogonales, los que fueron replicados hacia el sector El Bajo e Infiernillo. En este último, el damero es atravesado por diagonales que desembocan en su mayoría hacia la playa, centros e hitos arquitectónicos destacados.

DAMEROS ORTOGONALES
ATRAVESADOS POR DIAGONALES



Trama Urbana Planiemtría comparada imagen aérea
Fuente: Elaboración Propia

ARQUITECTURA Y MATERIALIDAD

El centro histórico de la ciudad se caracteriza por las construcciones de adobe, de dos pisos, con fachadas continuas y techos escondidos; arquitectura que irá desapareciendo a medida que los asentamientos se alejan del centro y calle Avenida Ortúzar. Allí comienzan a aparecer construcciones más modernas, donde destacan el antejardín y cuyas viviendas son de uno o dos pisos, donde resalta el uso de albañilería.

En la zona de Infiernillo, al igual que en el casco histórico, las edificaciones más antiguas se encuentran en la Avenida Agustín Ross, predominando en su frente la arquitectura de madera de un nivel, y hacia el interior una mezcla de construcciones de adobe y madera de uno y dos pisos.

El sector El bajo, posee en su avenida Aníbal Pinto, construcciones de madera y adobe, mientras que hacia el interior, posee construcciones de albañilería y madera, en viviendas de uno o dos pisos.

Reunidos estos antecedentes, se concluye que la materialidad de las viviendas varía según el sector, y que la altura general de la ciudad es de uno o dos pisos, con la existencia excepcional de edificios de tres pisos o más, correspondiente a edificios públicos o a modernos edificios de departamentos ubicados en el borde costero.



CASCO HISTÓRICO / AVENIDA ORTÚZAR
Fuente: Google Maps, Street View



VIVIENDAS MIXTAS / CALLE SANTA MARÍA
Fuente: Google Maps, Street View



POBLACIÓN ROSS / AVENIDA AGUSTÍN ROSS
Fuente: Google Maps, Street View



VIVIENDAS DE MADERA / CALLE COMERCIO
Fuente: Google Maps, Street View



POBLACIÓN EL BAJO / AVENIDA ANÍBAL PINTO
Fuente: Google Maps, Street View



VIVIENDAS DE ADOBE / AVENIDA CONCEPCIÓN
Fuente: Google Maps, Street View

Borde costero

EQUIPAMIENTO

SECTOR PUNTILLA




Caleta de Pescadores 1
Fuente: Fotografía Propia


Barco Mirador 2
Fuente: Fotografía Propia

SECTOR ROSS




Kioskos 3
Fuente: Municipalidad de Pichilemu


Parque Ross 4
Fuente: Municipalidad de Pichilemu

SECTOR PLAYA PRINCIPAL


Plaza Arturo Prat 5
Fuente: Fotografía Propia


Pasarela de Madera 6
Fuente: Municipalidad de Pichilemu



SECTOR FERROCARRIL


Gruta y Plazoleta 7
Fuente: Fotografía Propia


Ex Estación Ferroviaria 8
Fuente: Fotografía Propia



BORDE DE INUNDACIÓN



Borde de Inundación
Fuente: SHOA

El concepto mitigación hace referencia a la estrategia de diseño adoptado para enfrentar los riesgos de la naturaleza en el borde costero. La ciudad de Pichilemu posee mitigadores naturales que ayudaron a reducir el impacto del Tsunami, ocurrido en febrero del año 2010. Ejemplo de ello es en el sector de Avenida Costanera, donde las dunas cumplieron con aminorar el impacto de las olas y reducir los daños estructurales. Por su parte en el sector Estación, tiene muros de arboles en diferentes zonas del borde, uno de estos muros se encuentra frente al edificio Ex-Estación y Ex-Hogar ferroviario, en donde no se registraron mayores daños.

El objetivo de las medidas de mitigación es alcanzar estándares de atenuación que permitan un daño controlado en la estructura urbana, y faciliten posteriormente la reconstrucción, mejorando su resiliencia, devolviendo así, la habitabilidad a las zonas costeras.

Según Sergio Baeriswyl, la resiliencia urbana se define como "*aprender a habitar con las amenazas de la naturaleza. La cultura urbana de habitar los territorios será siempre más persistente que su adversidad, y aún cuando el sentido de arraigo pareciera ir más allá de las fronteras de lo razonable, debemos aceptar que es parte de nuestra forma de construir el hábitat*"

Así también, Alejandro Aravena señala respecto al tema que "*las mejores prácticas en el mundo aconsejan disminuir la energía de la ola por medio de fricción*". Y expresa que la forma ideal para lograr cumplir aquel objetivo, sería generando una rugosidad suficiente en el suelo, y disipando por medio de los bosques la energía proveniente de la ola. Recalca además que la importancia de no alejar a la población del borde costero, más allá de lo estrictamente necesario, puesto que en el mar es donde está su actividad económica. Sería inviable tanto, por razones económicas, como productivas apartarlos demasiado de la costa.



Daños Tsunami 2010 / Mirador
Fuente: Servicio Nacional de Geología y Minería



Daños Tsunami 2010 / Plaza Prat
Fuente: Servicio Nacional de Geología y Minería



Daños Tsunami 2010 / Sector Avenida Costanera
Fuente: Servicio Nacional de Geología y Minería



ANÁLISIS BORDE A INTERVENIR

PLANO EMPLAZAMIENTO
ANÁLISIS BORDE SECTOR EL BAJO
DISITRIBUCIÓN INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN CHILE

Análisis Borde a Intervenir

PLANO EMPLAZAMIENTO / SECTOR EL BAJO *[Ver anexo 4]*
Levantamiento de Información Esc 1: 5.000

Simbología
- Desapareció o está en ruinas
- Equipamiento Actual

Lote 5: Monolito Santa Teresita

Lote 5: Ex casa de la persona que hacia los cambios en la vía

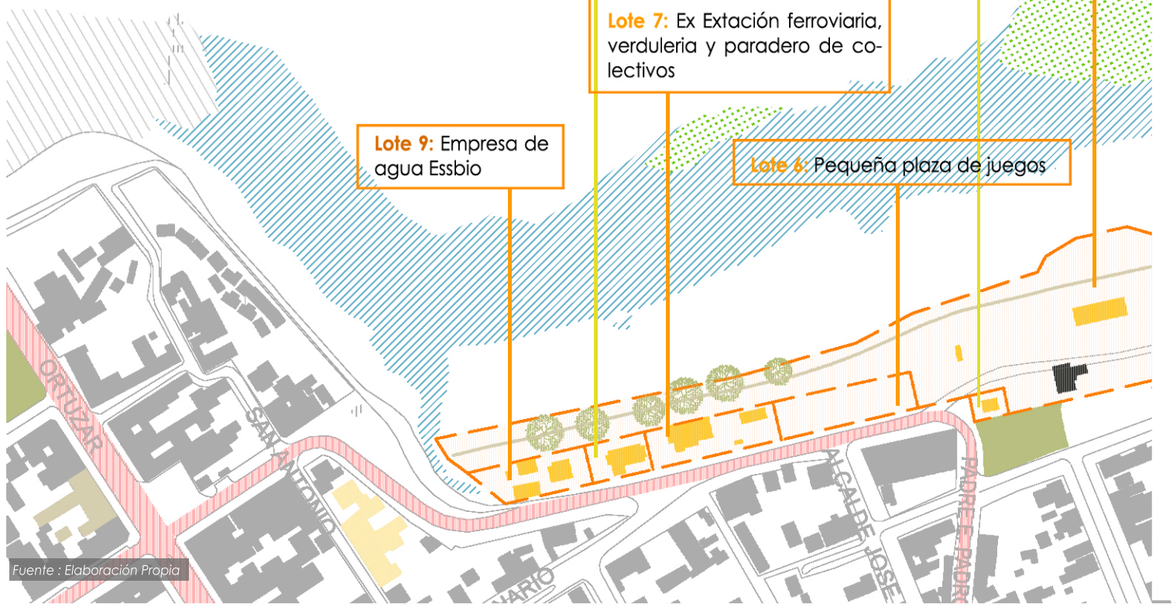
Lote 8: Ex Hogar Ferroviario (conductor de trenes, asistente del conductos y guarda equipaje

Lote 4: Ex Bodega Ferroviaria y aparcamiento de buses

Lote 7: Ex Extación ferroviaria, verduleria y paradero de colectivos

Lote 9: Empresa de agua Essbio

Lote 6: Pequeña plaza de juegos

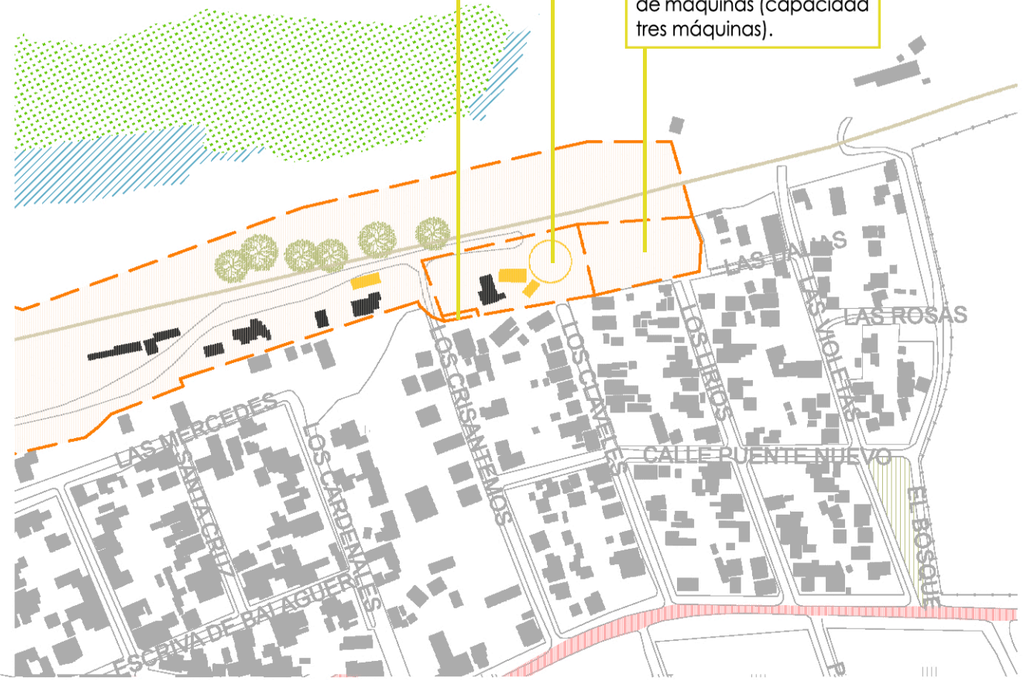


Fuente : Elaboración Propia

Lote 2: Instalaciones de la Tornamesa y construcciones que albergaban vehículos menores para transportar los carrilanos. También se encontraban las habitaciones de los maquinistas y foganeros

Lote 3: Diversas construcciones menores

Lote 1: Se ubicaba la Sala de máquinas (capacidad tres máquinas).



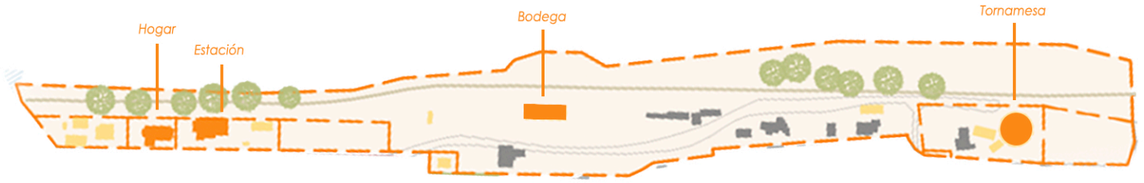
ANÁLISIS BORDE SECTOR EL BAJO

Sector marcado por la memoria colectiva del ferrocarril en el borde de la Laguna Petrel. Donde aún es posible observar su Estación, Bodega y Tornamesa. Así como también algunas viviendas que poseen la misma arquitectura de la Estación, donde vivían las familias de los trabajadores encargados de la mantención de los rieles.

El borde de la laguna que alguna vez sólo estuvo ocupado por la infraestructura ferroviaria, ha sido ocupado, con el paso del tiempo, por familias vulnerables que construyen pequeñas viviendas de material liviano, quedando expuestas a los desastres naturales del borde costero. Cabe destacar, que las ocupaciones comenzaron después del terremoto y posterior tsunami del año 2010. Esto según fotografías aéreas de diferentes años. [Ver anexo x]

Hacia el suroeste, su entorno inmediato se caracteriza por poseer en su mayoría equipamiento residencial, y algunos locales comerciales, como taller mecánico, funeraria, pequeñas despensas y botillerías, ubicados en las calles principales, Aníbal Pinto y Avenida Concepción.

Como equipamiento recreacional, el sector posee una plaza elevada que se caracteriza por tener una vista panorámica hacia la Laguna Petrel y la playa. También una pequeña plazoleta al costado del aparcamiento de buses que carece de bandejones de áreas verdes. Asimismo, como infraestructura de servicio se encuentran las instalaciones de la empresa Essbio [agua potable].





Ex Bodega Ferroviaria
Fuente: Fotografía Propia



Restos de Tornamesa
Fuente: Fotografía Propia



Ex Estación y Hogar Ferroviario
Fuente: Fotografía Propia

FOTOGRAFÍAS DEL SECTOR















HUMEDAL LAGUNA PETREL

El concepto Humedal, ha sido definido por la Fundación Casa de la Paz, como zonas de tierras, generalmente planas, cuya superficie se inunda de manera permanente o intermitente. Al cubrirse regularmente de agua, el suelo se satura, quedando desprovisto de oxígeno, dando lugar a un ecosistema híbrido entre especies acuáticas y terrestres. Cumpliendo un papel importante en las posibles respuestas al cambio climático, tales como el almacenaje y depuración de aguas, la fijación de carbono y el amortiguamiento de inundaciones y sequías.

Es por este motivo que se pretende impulsar el uso sostenible de la diversidad biológica del Humedal Laguna Petrel, con el propósito de promover el mantenimiento de carácter ecológico.

El Humedal Laguna Petrel, luego de ser contaminado por aguas grises en la década de los '80, perdió en su totalidad el ecosistema que allí habitaba. Tuvo que pasar un largo tiempo, de aproximadamente veinte años, para poner en marcha el proyecto de una Planta de Tratamiento, para comenzar con la descontaminación de la Laguna.

Hoy en la actualidad, luego de 6 años del funcionamiento de la planta de tratamiento, se pueden observar diversas especies de aves. Según la plataforma ebird.org, tanto en sus aguas como en las dunas y praderas que lo rodean, se han observado 92 especies distintas de aves migratorias y de "estancia permanente" nadando en la laguna. Entre las migratorias se destacan: gaviota de Franklin, pato rana de pico delgado, cisne coscoroba y flamenco chileno. Mientras que las de estancia permanente sobresale la Tagua común, Perrito y la gaviota dominicana.

Lo que transforma al Humedal Laguna Petrel en un punto clave para la conservación de estos seres y en un lugar relevante para el desarrollo de actividades turísticas, recreativas y educativas.

Respecto a la vegetación del lugar, el gran muro de árboles que se ubica en el borde de la laguna, destacan especies como el ciprés y el eucalipto. Mientras que hacia el interior se puede observar peumo, aromo, fresno, molle, grevillea robusta y palma chilena, aunque esta última fue plantada en el lugar.

Alrededor del edificio Ex-Estación destacan las hortensias, dracena y ligustrina como planta decorativa.

Listado de vegetación presente en el lugar y alrededores



Listado de las principales aves que habitan el Humedal Laguna Petrel

Fuente: Ebird.org



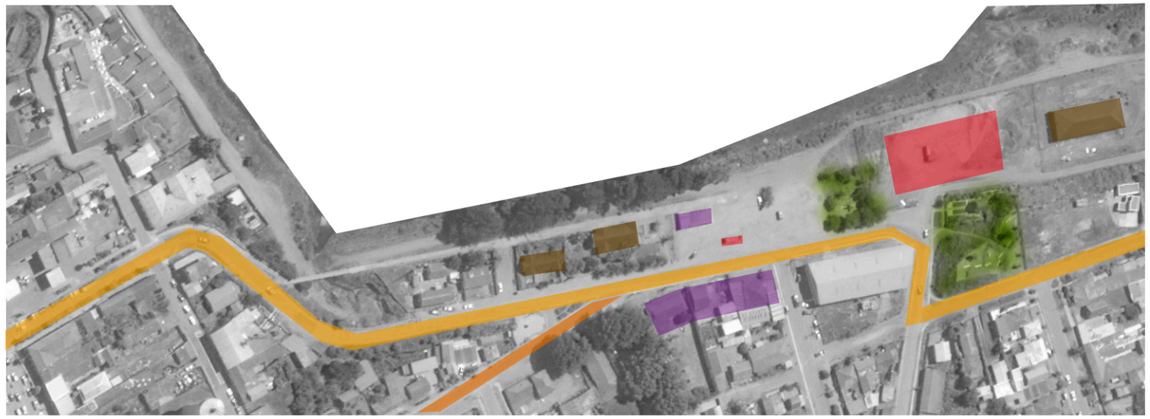
ACTIVIDADES QUE SE REALIZAN EN EL SECTOR

Si bien el sector estación es un lugar inactivo en relación a las actividades turísticas que se desarrollan durante todo el año en el borde Avenida Costanera, hay fechas en las que se reactiva el lugar. Ejemplo de ello es la Fiesta de la Primavera, celebrada el día 28 de octubre (o fin de semana más próximo a esta fecha), donde se hace un paseo de carros alegóricos. Esto viene a rememorar lo que sucedía hace algunas décadas, cuando se celebraba la Fiesta de la Primavera y la Noche Veneciana en la Laguna Petrel, cuyo lugar en época estival se colmaba de botes a remo, donde oriundos y visitantes navegaban y disfrutaban de la variada fauna silvestre que habitaba en la laguna.

Durante los últimos años, para la celebración de Año Nuevo, el espectáculo de fuegos artificiales que se realiza en la playa, se trasladó de lugar, quedando frente a la laguna. Así es como cada año grupos de familias se dirigen a la Ex-Estación para contemplar el show de pirotecnia.

Otra actividad que se realiza en las cercanías del sector, es la que tiene lugar cada miércoles y sábado, es la Feria Libre, para la venta de frutas y verduras prioritariamente. Ésta se desarrolla en la calle Primer Centenario, que es la bifurcación de la Avenida Anibal Pinto.

Además, cada año en la celebración del dia del patrimonio, se realizar recorridos y relatan anécdotas relacionadas a la vida en torno al ferrocarril, donde se busca crear conciencia sobre la valoracion y el cuidado del equipamiento ferroviario.



Zonificación del equipamiento y calles del sector

- Equipamiento Ferroviario
- Calle Anibal Pinto
- Calle Primer Centenario
- Aparcamiento de buses y Paradero
- Plaza y plazoleta del lugar
- Equipamiento servicios (funeraria, vulcanización y verduleria)

Equipamiento Ferroviario
Dia del Patrimonio- Salvemos la Tornamesa



Fuente: Diario El Marino

Calle Anibal Pinto
Fiesta de la Primavera



Calle Primer Centenario
Feria Libre Pichilemu

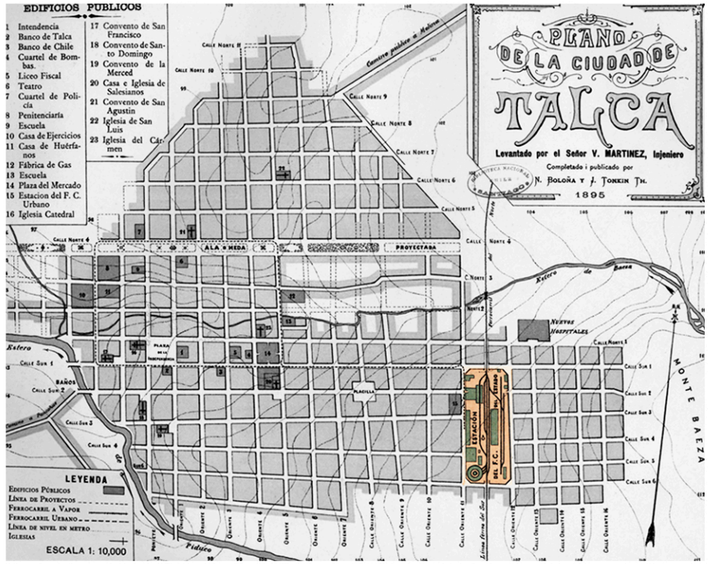


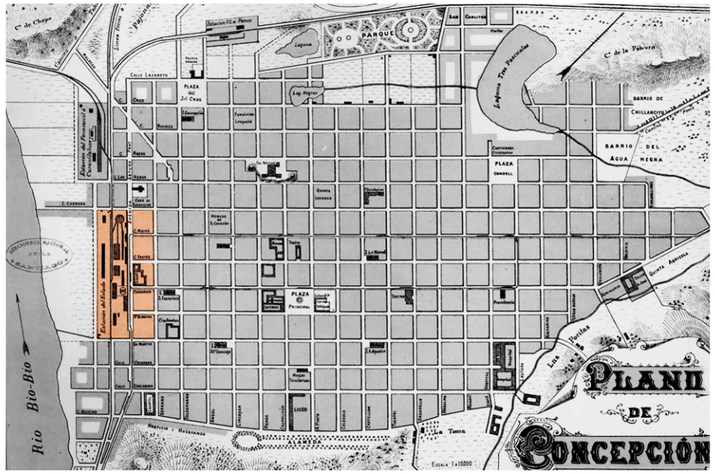
DISTRIBUCIÓN INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN CHILE

La mayoría de las estaciones tuvieron que ser levantadas en los bordes de la ciudad, constituyendo su límite urbano, esto debido a que los complejos ferroviarios necesitaron de grandes explanadas donde ubicar sus instalaciones y equipamiento.

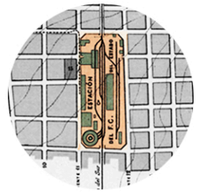
La infraestructura ferroviaria en Chile debía contar con estación, hogar ferroviario, bodega de carga, casa de máquinas, tornamesa, carbonera, patio de maestranza, patio de maniobras y caballos de agua.

El emplazamiento de la estación, en general en los sectores periféricos de los pueblos, se constituía en un punto referente y nuevo para la ciudad, generando espacios de encuentro de la población; Según Pablo Moraga, "en Concepción por ejemplo, se reflejaba esta situación en que la prensa señalaba: 'el paseo de rigurosa etiqueta se ha hecho en la estación del Ferrocarril los domingos en la tarde". En ellas y en su entorno surgían innumerables oportunidades de negocio. El flujo de personas que se estimaba circularía por el recinto ferroviario, se presentaba como el escenario ideal para la instalación de hoteles, mercados, ferias, bares, almacenes y bodegas, además de la infaltable garita de los tranvías. "Vida cada vez más próspera tuvo el mercado popular junto a la estación, formado por comerciantes en carretas, jinetes con árgüeñas, vendedores de baratijas, dulces, quesos y aves y donde no faltaban en la época estival, puestos de mote con huesillos y aloja de culén".

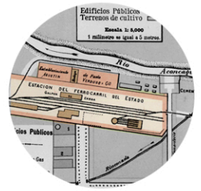


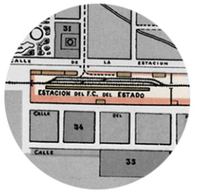


EJEMPLOS
PLANOS FERROVIARIOS EN CHILE

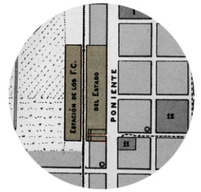

Talca


Concepción

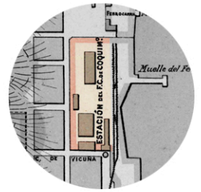

Los Andes

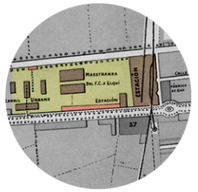


San Felipe


Chillán


Valparaíso


Coquimbo


La Serena



SELECCIÓN UNIDAD A INTERVENIR

EXPEDIENTES
GRILLA COMPARATIVA

Expedientes

IDENTIFICACIÓN

Denominación	Vivienda de recinto ferroviario
Estado	Completamente destruída por un incendio el 06.11.2016
Uso Actual	Abandono
Año Construcción	Desconocido (posible 1925)
Materialidad	Tabiquería madera
Área Construída	110,85 m2 (actual)
Área Lote	770 m2

UBICACIÓN

Región	Bernardo O'Higgins
Provincia	Cardenal Caro
Comuna	Pichilemu
Dirección	Avenida Costanera con José María Caro

TENENCIA

Propietario	E.F.E

FOTOGRAFÍAS

Estado Actual



Fachada Norte (antes del incendio)
Fotografía propia, tomada 19.03.2016



Fachada Norte (después del incendio)
Fotografía propia, tomada 25.12.2016

Plano

EMPLAZAMIENTO LOCAL

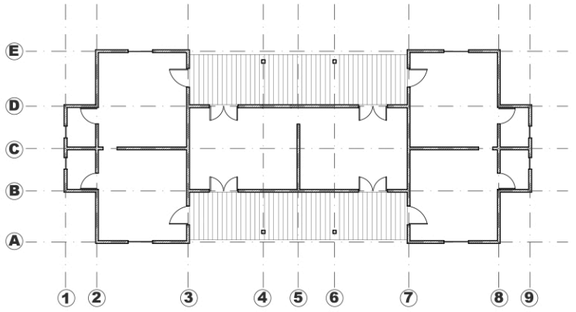


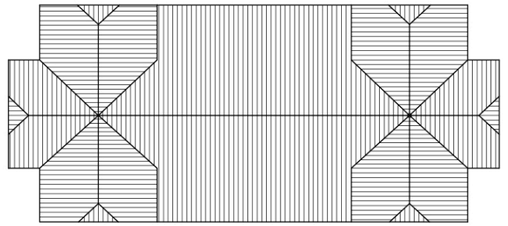
Planta Suelo

Planta Cielo

PLANIMETRÍA DISEÑO ORIGINAL

/ Esc 1:250

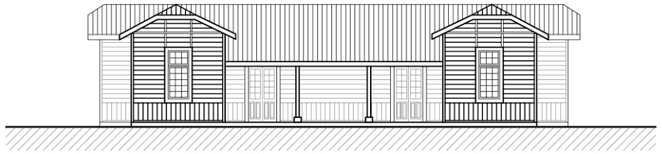




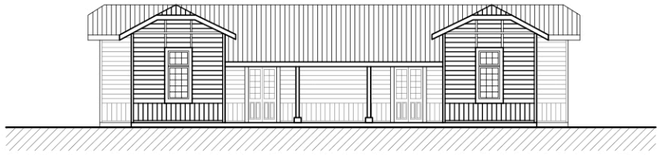
PLANIMETRÍA

/ Esc 1:250

Elevación Sur



Elevación Norte



Elevacion Este



Elevación Oeste



ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La casa del jefe de estación fue construída en 1925 junto al resto del equipamiento relacionado con el ferrocarril. Su arquitectura es similar a la Estación; ambas estan formadas por dos cabezales unidos a un eje principal formando corredores en ambos lados del inmueble.

La casa del jefe de estación, como su nombre lo dice, albergaba temporalmente a los conductores, asistentes y personal de equipaje que llegaban al lugar, es por este motivo que su distribución interior consiste en baños, dormitorios, cocina y comedor.

Cuando el ferrocarril dejó de funcionar en el año 1986 se dió inicio al desmantelamiento de algunas infraestructuras ferroviarias por parte de terceros. Esta práctica se hizo sistemática y continuó en el tiempo; haciendo desaparecer varias estaciones, rieles y maquinarias. Es por este motivo que en Pichilemu su equipamiento y entorno inmediato quedaron completamente abandonados.

En abril de 1991, la estación sufrió un incendio que destruyó la mitad de la edificación. Por esta razón, E.F.E nombró a una persona encargada del cuidado del inmueble, que junto a su familia comenzaron a vivir en la casa del jefe de estación hasta fines del 2015. Durante este tiempo se realizaron ampliaciones "hechizas" en la vivienda.

Desde principio del 2016 hasta los primeros dias de noviembre el hogar ferroviario estuvo abandonado. Su estado era de total abandono rodeada de maleza y vanos abiertos que permitian el acceso de aves, insectos y ratones. El dia 6 de noviembre un incendio destruye por completo la edificación, quedando solo restos carbonizados de su estructura.

TIPOLOGÍA

El Hogar Ferroviaro es una edificación simétrica aislada de un piso, formada por dos cabezales unidos por un eje central que dan origen a dos corredores.

MATERIALIDAD

El sistema estructural es en base a marcos de tabiquería en madera revestido en machihembrado de 1"x8". En el exterior, el machihembrado está dispuesto de manera horizontal en la parte superior y vertical en la inferior; imitando así un zócalo. Mientras que el interior se encuentra revestido con un machihembrado de 1"x8" con canterías, al igual que el cielo.

La estructura de techumbre es en base a cerchas de madera revestidas con tejas tipo francesas. Ambos corredores estan sostenidos por pilares de 6"x6". Los detalles ornamentales del inmueble como los marcos de puertas y ventanas son de madera.

DAÑOS

Antes del incendio en noviembre del 2016, el inmueble se encontraba en condiciones regulares, sus construcciones hechizas no respetaban la arquitectura ni materialidad añadiendo placas de fibrocemento y estucados en sus muros. Según un informe de Monumento Nacional, los daños principales eran por humedad, abandono y terremoto del 27F. Luego del incendio, las consecuencias fueron de total destrucción y con riesgo de derrumbe.

REGISTRO FOTOGRÁFICO DEL ESTADO ACTUAL









FICHA TÉCNICA GENERAL

IDENTIFICACIÓN

Denominación	Estación de Ferrocarriles de Pichilemu
Estado	Daños leves
Uso Actual	Oficina de turísmo y pequeño museo ferroviario
Año Construcción	1925
Materialidad	Tabiquería madera
Área Construída	200 m2 (actual) - 164 m2 (área quemada)
Área Lote	1650 m2

UBICACIÓN

Región	Bernardo O'Higgins
Provincia	Cardenal Caro
Comuna	Pichilemu
Dirección	Avenida Costanera con José María Caro

TENENCIA

Propietario	E.F.E

FOTOGRAFÍAS

Estado Actual



Fachada Norte
Fotografía propia, tomada 29.03.2016



Fachada Sur
Fotografía propia, tomada 29.03.2016

Plano

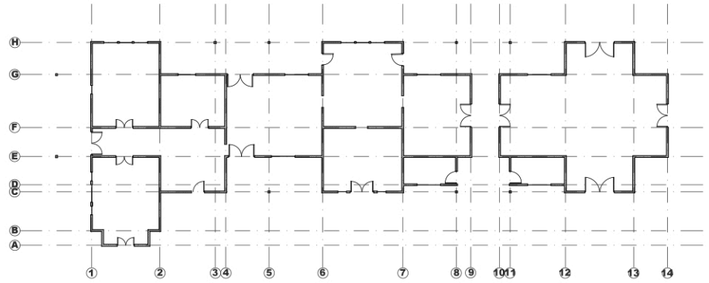
EMPLAZAMIENTO LOCAL



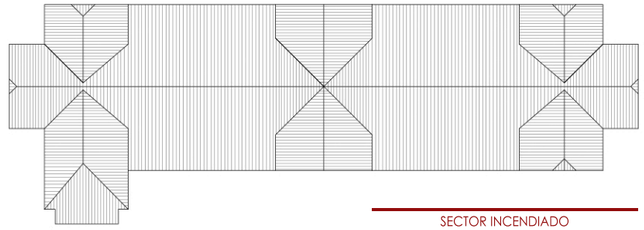
Planta Suelo

PLANIMETRÍA DISEÑO ORIGINAL

/ Esc 1:400



Plata Cielo



SECTOR INCENDIADO

PLANIMETRÍA

/ Esc 1:400

Elevación Sur



Elevación Norte



Elevación Este



Elevación Oeste



ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La Estación de ferrocarriles fue construída en 1925, el inmueble se caracteriza por los detalles ornamentales en aleros y ventanas inspirados en la arquitectura europea. A diferencia del hogar ferroviario, la estación está formada por tres cabezales y un eje central.

La influencia europea no solo llegó a Pichilemu, si no que también al resto de las estaciones pertenecientes al Ramal Pichilemu - San Fernando; una de ellas es la estación de Placilla.

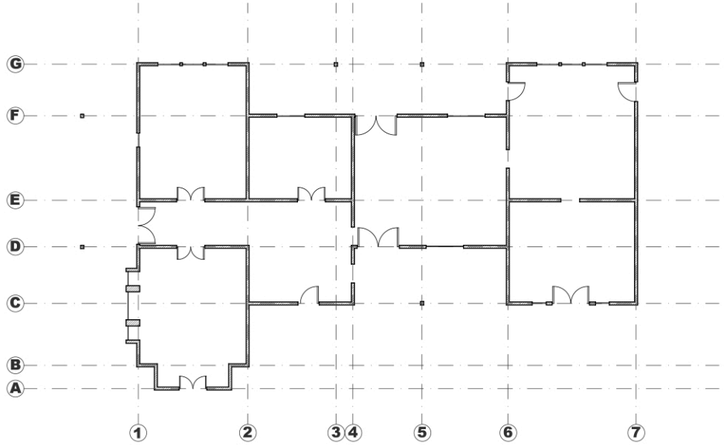
En el sector Oriente de la Estación estan los programas de caracter público como la boletería, sala de espera, pasillo, bodega de equipaje y baños públicos. Mientras que en el sector Poniente estan los privados como la oficina del jefe de estación, comedor, baños privados y cuatro dormitorios (dos para los inspectores y dos para la familia de los trabajadores ferroviarios).

El termino de la llegada del ferrocarril en 1986 provocó el abandono total del inmueble. En Abril del año 1991 un incendio destruye por completo el sector Oriente de la Estación. Dos años más tarde la Cámara de turísmo busca restaurar y reconstruír el área afectada. En 1994 es declarada monumento nacional y los fondos aprobados para su reconstrucción solo alcanzaron para restaurar y habilitar el sector próximo al área destruida, quedando así, solo dos cabezales.

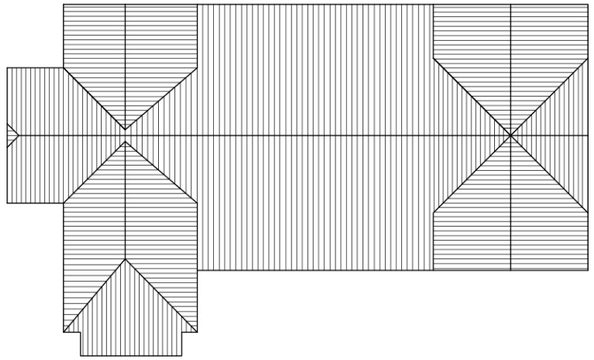
Actualmente la Estación es usada como centro de información turística y pequeño museo ferroviario, lo que ha ayudado a mantenerla en buen estado.

PLANIMETRÍA ESTADO ACTUAL / Esc 1:250

Planta Suelo

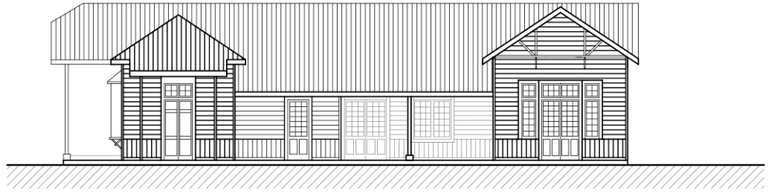


Planta Cielo

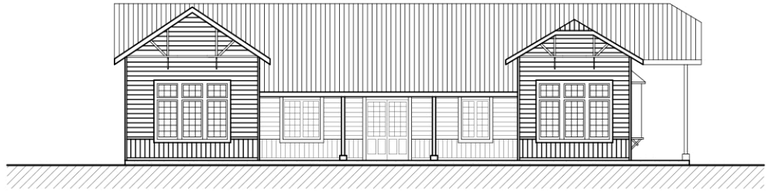


PLANIMETRÍA / Esc 1:250

Elevacion Sur



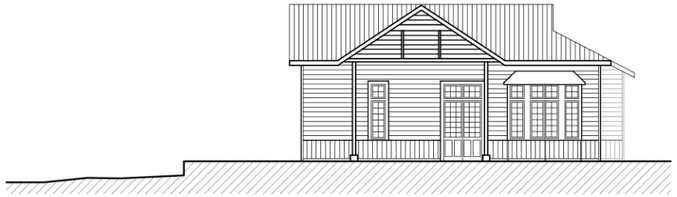
Elevación Norte



Elevación Este



Elevación Oeste



TIPOLOGÍA

La Estación de Ferrocarriles es una edificación aislada de un piso, formada originalmente por tres cabezales unidos a un eje central. El incendio en 1991 destruye por completo el cabezal ubicado en el extremo oriente de la estación quedando solo dos cabezales.

MATERIALIDAD

Al igual que el Hogar Ferroviario, el sistema estructural es en base a marcos de tabiquería en madera revestido en machihembrado de 1"x8". En el exterior, el machihembrado está dispuesto de manera horizontal en la parte superior y vertical en la inferior; imitando así un zócalo. Mientras que el interior se encuentra revestido con un machihembrado de 1"x8" con canterías, al igual que el cielo.

La estructura de techumbre es en base a cerchas de madera revestidas con tejas tipo francesas. Ambos corredores estan sostenidos por pilares de 6"x6". Tanto los detalles ornamentales del inmueble como los marcos de puertas y ventanas son de madera.

DAÑOS

Actualmente el recinto funciona como Centro de Información Turística, esto ha permitido que se encuentre en buenas condiciones. Según un informe realizado por Monumentos Nacionales los daños que se observan son principalmente a nivel de pavimento debido al terremoto 27F en donde el terreno se asentó provocando grietas. Mientras que el radier del andén descendió 2 centimetros.

REGISTRO FOTOGRÁFICO DEL ESTADO ACTUAL











FICHA TÉCNICA GENERAL

IDENTIFICACIÓN

Denominación	Bodega de Carga
Estado	Daños por abandono
Uso Actual	Bodega
Año Construcción	Desconocido (posible 1925)
Materialidad	Balloom Frame
Área Construída	300 m^2
Área Lote	41.970,5 m^2

UBICACIÓN

Región	Bernardo O'Higgins
Provincia	Cardenal Caro
Comuna	Pichilemu
Dirección	Avenida Costanera con José María Caro

TENENCIA

Propietario	E.F.E

FOTOGRAFÍAS

Estado Actual



Fachada Oriente
Fotografía propia, tomada 30.04.2016



Fachada Poniente
Fotografía propia, tomada 30.04.2016

Plano

EMPLAZAMIENTO LOCAL



Planta Suelo

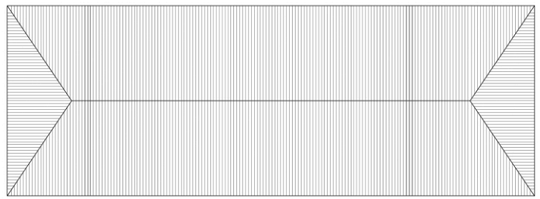
Planta Cielo

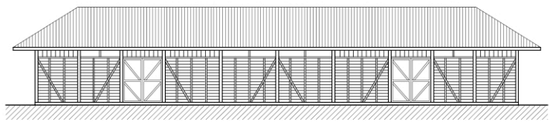
Elevación Norte - Sur
Simétria

PLANIMETRÍA

/ Esc 1:400







FICHA TÉCNICA GENERAL

IDENTIFICACIÓN

Denominación	Tornamesa
Estado	Ruinas
Uso Actual	Abandonada
Año Construcción	Entre 1900 y 1925
Materialidad	Acero
Diámetro	23 m aproximado
Área Lote	3.635,8 m^2

UBICACIÓN

Región	Bernardo O'Higgins
Provincia	Cardenal Caro
Comuna	Pichilemu
Dirección	Avenida Costanera con José María Caro

TENENCIA

Propietario	E.F.E

FOTOGRAFÍAS

Estado Actual



Tornamesa
Fotografía propia, tomada 30.04.2016

Plano

EMPLAZAMIENTO LOCAL



REGISTRO FOTOGRÁFICO DEL ESTADO ACTUAL

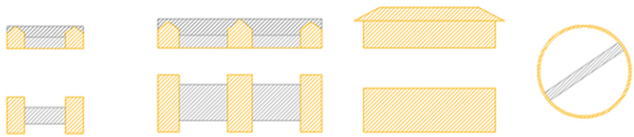






Grilla Comparativa

COMPARACIÓN CUATRO SECTORES

/ ACCESO **EMPLAZAMIENTO**				
USO ACTUAL	Abandonado	Centro de información turística y museo	Bodega	Abandonado
PROPIETARIO	E.F.E	E.F.E	E.F.E	E.F.E
/ MEMORIA COLECTIVA **ASPECTO SOCIAL**	*"el lugar que –en sus tiempos- fue el hogar temporal donde llegaban los conductores, asistentes y personal de equipaje, hoy se encuentra completamente deteriorada"* ***W.S.***	*"la llegada o salidas de trenes de la estación era el lugar de encuentro, de pololeos furtivos, de miradas, de sonrisas, de señales que alentaban o desalentaban; pero que indudablemente marcaban algo en la vida de cada uno"* ***W.S.***	*"de los portones de la Bodega Negra se lanzaban sacos de sal a través de unas rampas de dos tablones. Abajo se encontraba un "peoneta" que trasladaba el saco a un carro de carga"* ***G.C.***	*"aquí está la Tornamesa, ahora cubierta por maleza y tierra, desmantelada, incluso sin unas partes de su estructura, no tiene durmientes, ni rieles"* ***J.V.***
/ MATERIALIDAD	Tabiquería de madera	Tabiquería de madera	Balloon Frame	Acero
				
/ TIPOLOGÍA **ARQUITECTURA**				

Para la selección del sector a intervenir se consideraron las cualidades de cada inmueble y entorno inmediato tales como: emplazamiento, memoria colectiva, estado actual de conservación y arquitectura.

Desde el punto de vista del emplazamiento se concluye que el lugar donde la intervención causará mayor impacto tanto social como turístico es en el sector de la Ex Estación y el Hogar Ferroviario; ambos inmuebles se encuentran emplazados en un lugar visible y estratégico- para todos quienes llegan a Pichilemu (calle Aníbal Pinto). Mientras que la Bodega y Tornamesa estan ubicadas en un camino interior que solo transitan las personas que viven allí.

Otra cualidad a tener en cuenta es el aspecto social y la importancia del ferrocarril para la historia de Pichilemu. Las antiguas generaciones recuerdan el ferrocarril como un lugar de encuentro y de intercambio cultural. Sin embargo, las nuevas generaciones solo saben que allí alguna vez llegó el tren gracias a la presencia de la Ex Estación.

La ciudad de Pichilemu posee una arquitectura común al igual que el resto de los balnerarios y ciudades, es por este motivo que tanto las intervenciones de Agustín Ross como el equipamiento ferroviario destacan en la ciudad.

Considerando el estado actual, la Ex Estación es el inmuble que está en mejor estado mientras que el hogar esta totalmente destruído, por esta razón, una intervención entre estos dos lugares ayudará a dar valor al patrimonio ferroviario y su entorno, potenciando así, las actividades al borde de la laguna que permitirán dotar de nuevos equipamientos que favoreceran tanto a los Pichileminos como a los turístas.



© Fotografías Propias

PROYECTO

CUALIDADES A VALORIZAR
EJERCICIO FORMAL
PROGRAMA
INTERVENCIÓN

Cualidades q valorizar

CRITERIOS DE DISEÑO

Desde el punto de vista planimético se puede observar una distribución desordenada y una gran cantidad de accesos. Sin embargo, el pasillo longitudinal que une ambos cabezales es una característica arquitectónica destacada en los inmuebles. A este pasillo lo intersectan perpendiculamente unas aberturas (accesos) que atraviesan, unen y relacionan la calle Anibal Pinto con la Laguna Petrel. De esta observación se origina formalmente la idea de "pasillo" que trabajará la horizontalidad del proyecto.

En sus elevaciones se puede observar ciertos ritmos que van marcando espacios abiertos y cerrados. De allí la idea de dejar la estructura de madera a la vista, reintrerpretando los ritmos ya señalados.

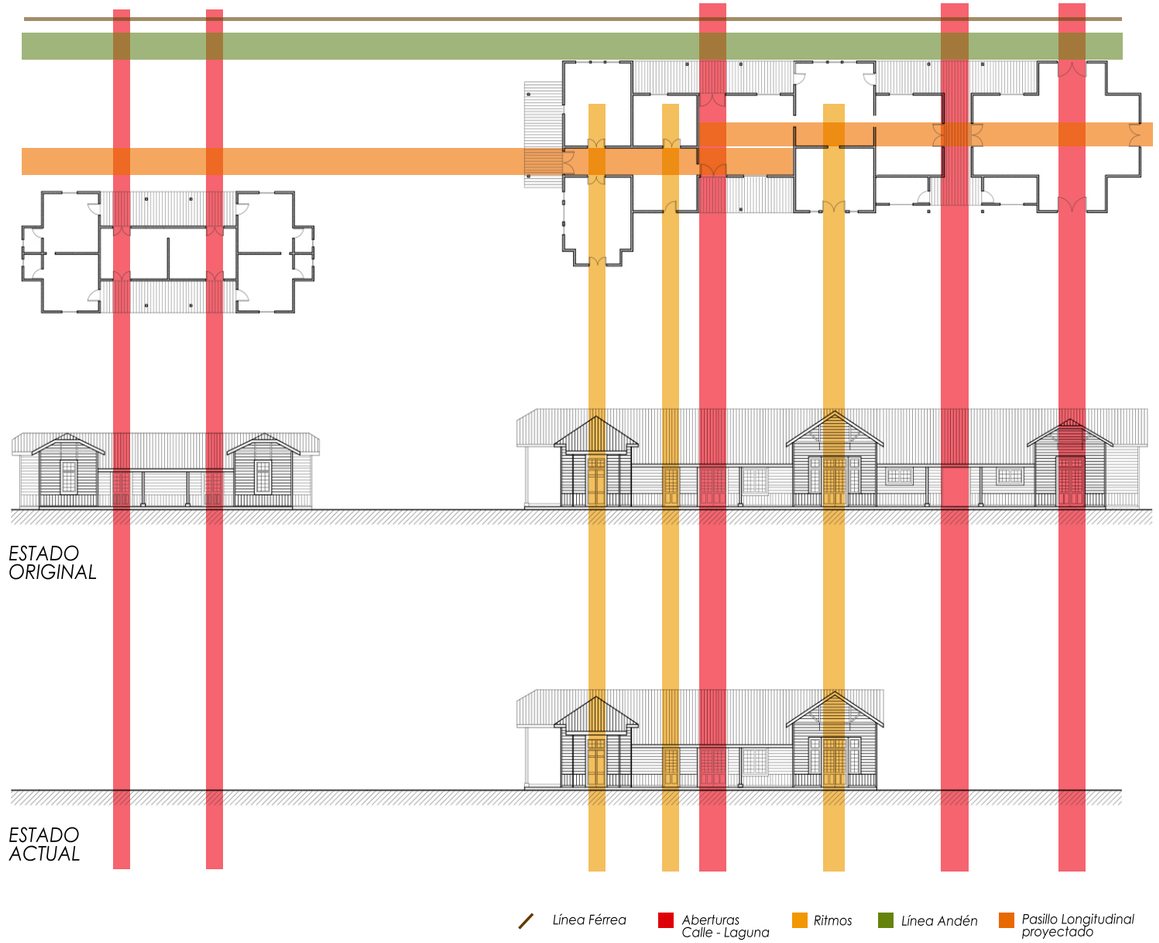
Otro de los criterios de intervención es trabajar con una estructura lo suficientemente liviana de manera que tenga cierto grado de reversibilidad y este acorde a la materialidad de los edificios preexistentes.

Las alturas y anchos de ambos inmuebles seran utilizadas para reinterpretar los cabezales destruídos en los incendios con el fin de no competir y poner en valor las edificaciones patrimoniales.

El andén existente y línea ferroviaria serán consideradas parte del diseño que formará las terrazas para los diferentes programas, en conclusión, serán una extención del pasillo expositivo y galería.

PLANIMETRÍAS ESQUEMÁTICAS

ESC 1:400



Ejercicio formal

IDEA FUERZA / Unificar y construir un Pasillo Expositivo

PASILLO

FACHADA

FACHADA CONTENCIÓN

CONTENCIÓN

CONTENCIÓN FACHADA

RECONOCIMIENTO DE UNIDADES ARQUITECTÓNICAS

Se reconoce el pasillo longitudinal interior del inmueble Estación como trazado principal. Esta intervención será traslúcida con el objetivo de no competir con las edificaciones existentes.

Se construyen y reinterpretan las fachadas con una intervención paralela en ambos inmuebles. En el Hogar se interviene la fachada Norte (Laguna Petrel) mientras que en la Estación la fachada Sur (calle Aníbal Pinto).

Se construye un recorrido perimetral sinuoso que contiene a ambos inmuebles y además se reinterpretan las fachadas; en el Hogar se interviene la fachada Norte (Laguna Petrel) mientras que en la Estación la fachada Sur (calle Aníbal Pinto) generando un respaldo para cada situación.

En este prototipo se contienen mejor los espacios destinados a el programa propuesto. Se reconocen los cabezales como cualidad arquitectónica y se usa como conector de ambos inmuebles.

En el quinto prototipo se genera una contención entre espacios y se construye una fachada paralela en ambos inmuebles con dirección a la Laguna Petrel.



Programa

JUSTIFICACIÓN PROGRAMA

Siendo los edificios parte de la memoria colectiva, hay todo un ámbito museográfico que integrar, ya que los edificios en sí son un elemento expositivo. Al tener también una carencia urbano por la necesidad de infraestructura pública y el requerimiento específica del inmueble como parte de la memoria o del patrimonio cultural nace la idea de generar algo con ambas necesidades, de este análisis se origina el concepto funcional "Pasiilo Expositivo".

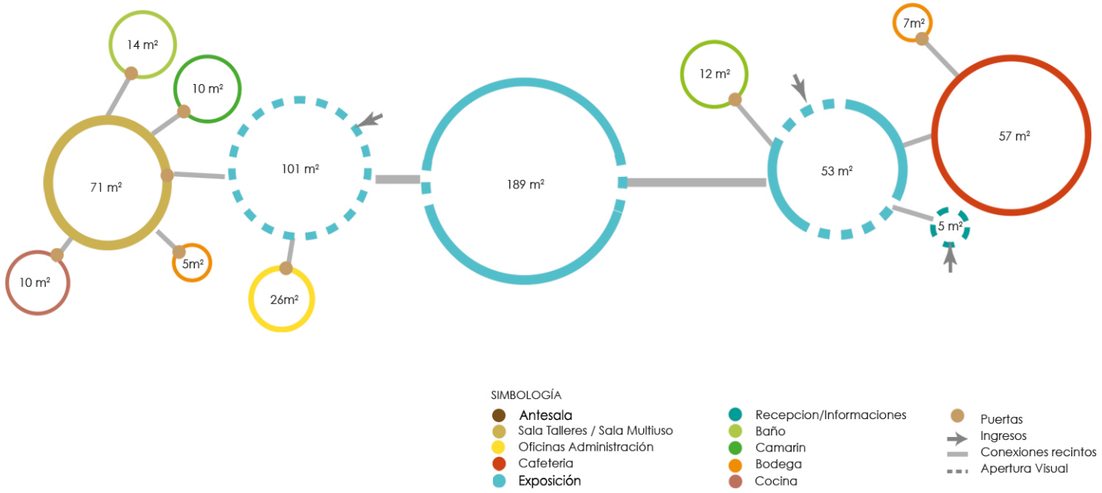
El diseño del proyecto no solo requiere la intervención contenida en el espacio, sino que también tiene que abrirse a su entorno, teniendo como consecuencia la reactivación y desarrollo del borde laguna, esa es la oportunidad y estratégia elegida para el proyecto, por tanto se diseñan plataformas que armaran diferentes recorridos exteriores y remataran en muelles, en donde se llevará a cabo el avistamiento de aves.

Para poder fomentar la estancia en el lugar y que esto también se sostenga económicamente, se plantea una cafertería, sala de eventos y talleres.

El diseño del edificio está pensado de tal manera que todas estas actividades se desarrollen de manera independiente y así también, se transforme en un verdadero sitio de intercambio cultural.

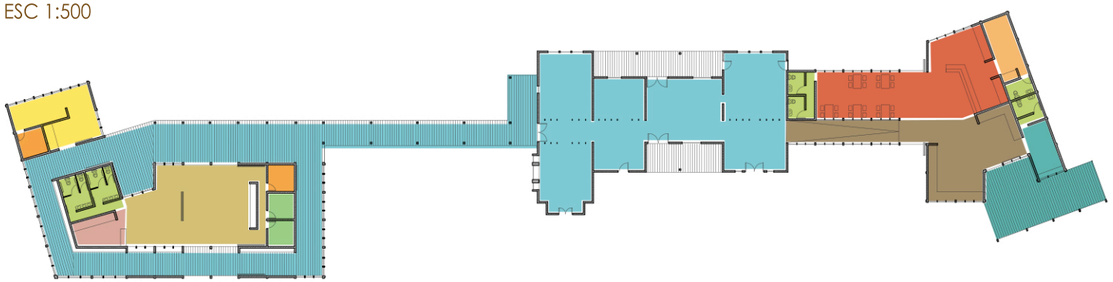
También se intrega y reinterpreta la antigua parada de colectivos. transformando el proyecto en un lugar de encuentro para habitantes transitorios y locales, un espacio donde se juega al bingo, se realizan diversos talleres, donde el turísta se informa. Una nueva versión de ese antiguo lugar de encuentro y la antesala a Pichilemu, ese es el objetivo del proyecto

DIAGRAMA DE FLUJO



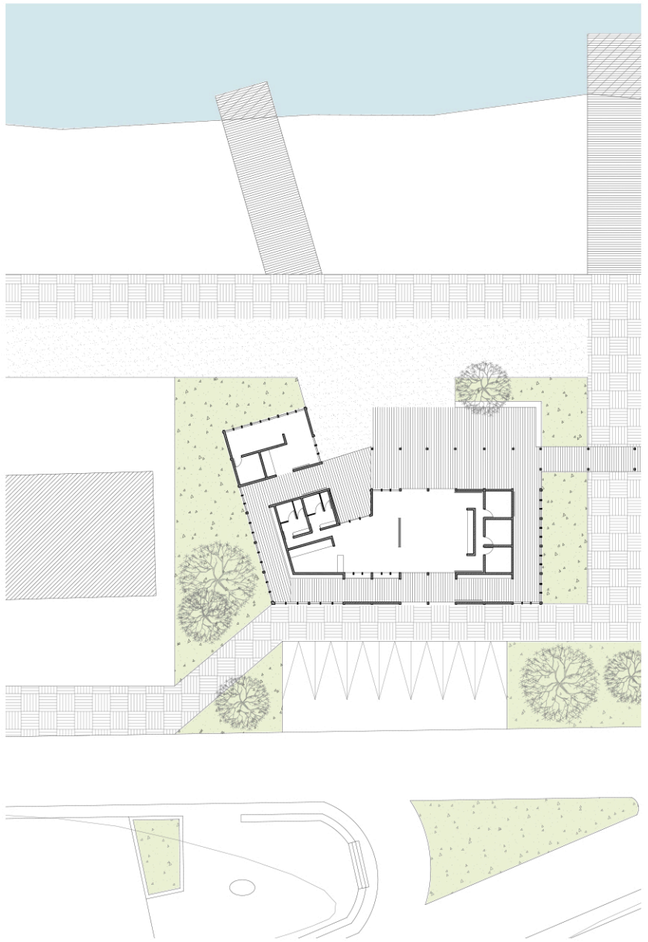
ZONIFICACIÓN

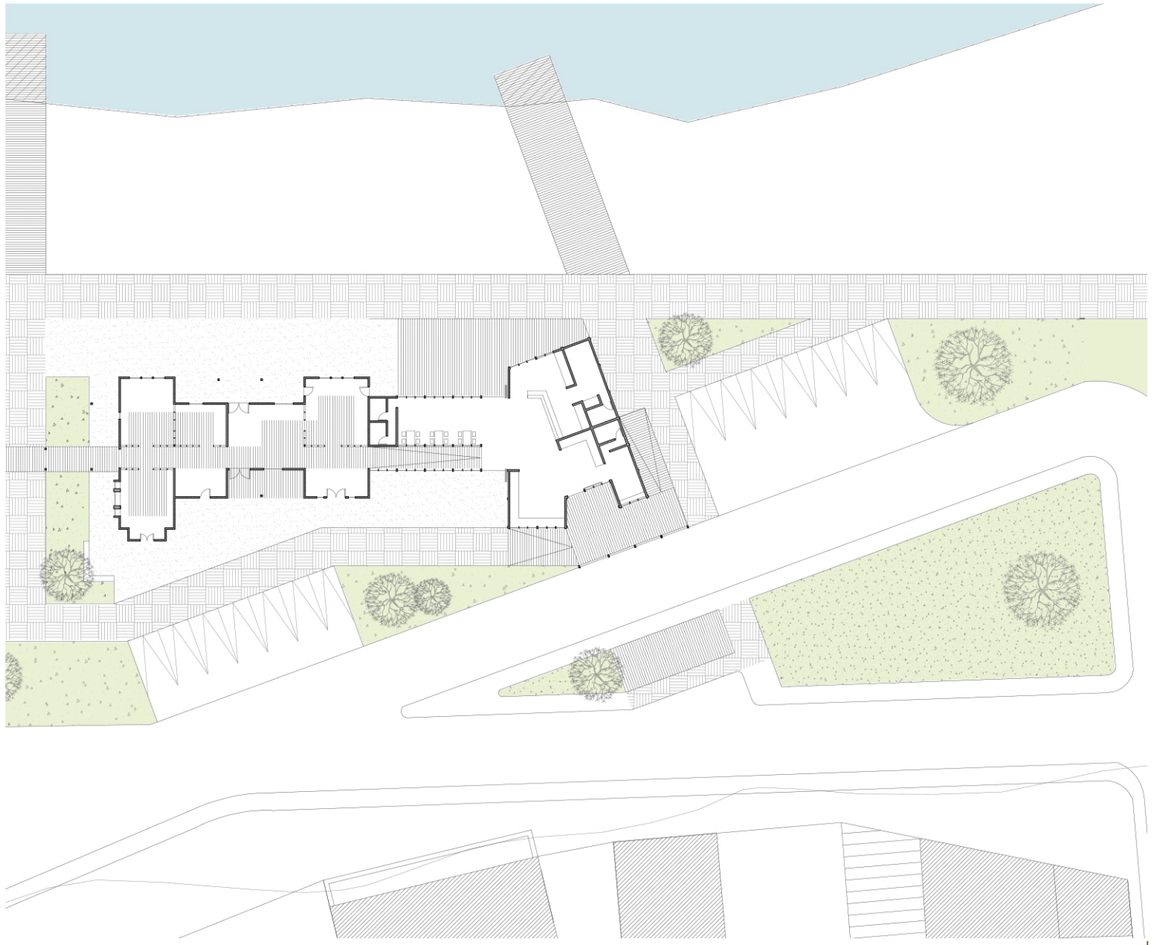
ESC 1:500



PLANO EMPLAZAMIENTO

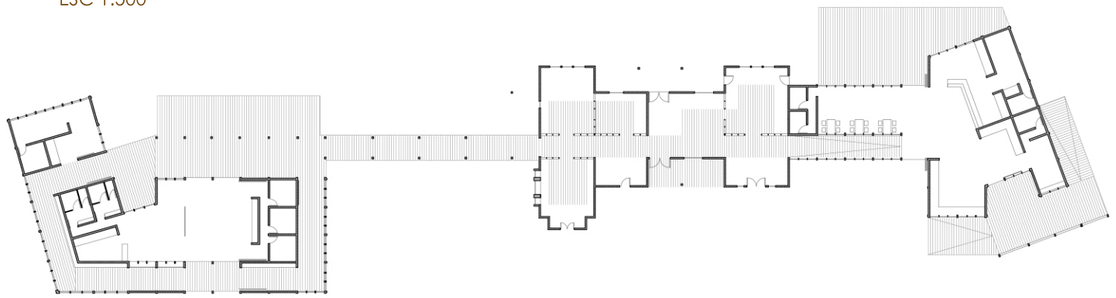
ESC 1:500



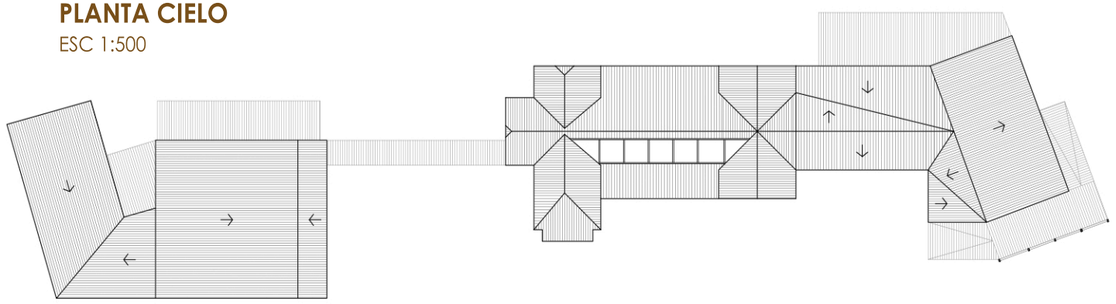


Planimetrías

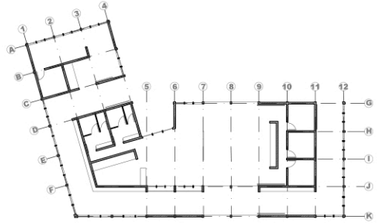
PLANTA SUELO
ESC 1:500

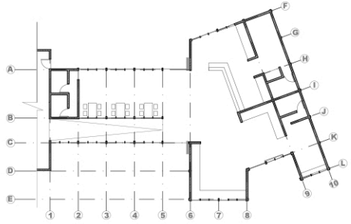


PLANTA CIELO
ESC 1:500



PLANTAS CON EJES
ESC 1:500





CORTE PERSPECTIVADO
Sector Cafetería



ELEVACIÓN SUR



ELEVACIÓN NORTE



ELEVACIÓN ESTE



ELEVACIÓN OESTE



Renders

VISTA EXTERIOR

Imagen 1: Vista general
Imagen 2: Sector Sala Multiuso - Talleres





VISTA INTERIOR

Imagen 1: Cafetería
Imagen 2: Pasillo Expositivo





Fotografías Maquetas

MAQUETA CONTEXTO

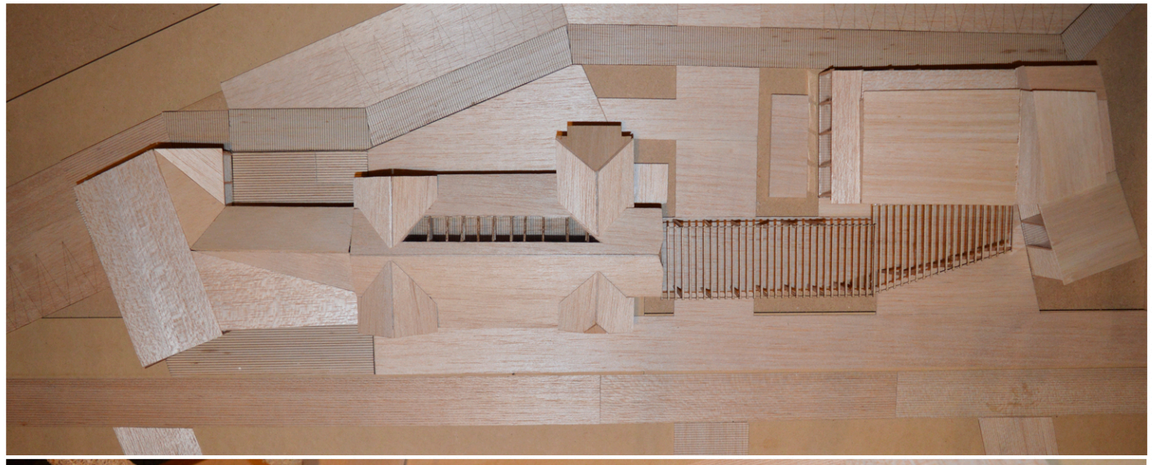
Esc 1: 250





MAQUETA ARQUITECTURA

iEsc 1:100





Anexos

ANEXO 1

Tabla 1: Población total año 2002 y proyección de población 2015
INE

Territorio	Año 2002	Año 2015
Comuna de Pichilemu	12.392	14.408
Región del Libertador General Bernardo O'Higgins	780.627	918.751
País	15.116.435	18.006.407

Territorio	Año 2002		Año 2015	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Comuna de Pichilemu	6.440	5.952	7.384	7.024
Región del Libertador General Bernardo O'Higgins	392.335	388.292	461.205	457.546
País	7.447.695	7.668.740	8.911.940	9.094.467

ANEXO 2

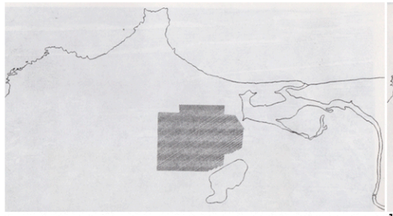
Tabla 2: Número de empresas por rama de actividad INE

Origen	Comuna		
	2009	2011	2013
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	65	79	83
Pesca	1	0	0
Explotación de minas y canteras	2	5	6
Industrias manufactureras no metálicas	108	102	117
Industrias manufactureras metálicas	21	29	26
Suministro de electricidad, gas y agua	4	4	5
Construcción	33	45	59
Comercio al por mayor y menor, repuestos, vehículos, automotores/enseres domésticos	484	569	602
Hoteles y restaurantes	219	236	271
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	38	35	39
Intermediación financiera	11	12	12
Actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler	52	60	70
Adm. Pública y defensa, planes de seg. Social afiliación obligatoria	1	0	0
Enseñanza	6	6	4
Servicios sociales y de salud	4	3	5
Otras Actividades de servicios comunitarios, sociales y personales	32	42	38
Consejo de administración de edificios y condominios	0	0	0
Organizaciones y órganos extraterritoriales	0	0	0
Sin información	0	0	0
Total	1.081	1.227	1.337

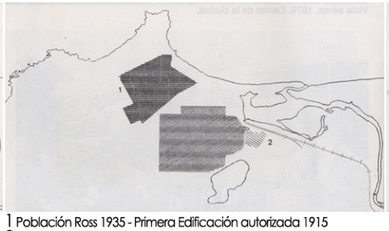
ANEXO 3

Planimetrías

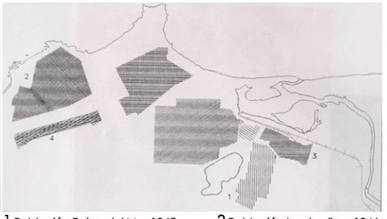
Fuente: Historia Urbana de Pichilemu Origen y Crecimiento de Juan Mella Polanco



Casco Histórico - Población Ortúzar (Santa Irene) 1898



1 Población Ross 1935 - Primera Edificación autorizada 1915
2 Población el Bajo 1938



1 Población Reina del Mar 1945
2 Población María Luisa 1945
3 Población Los Jardines 1946
4 Población El Bosque 1947

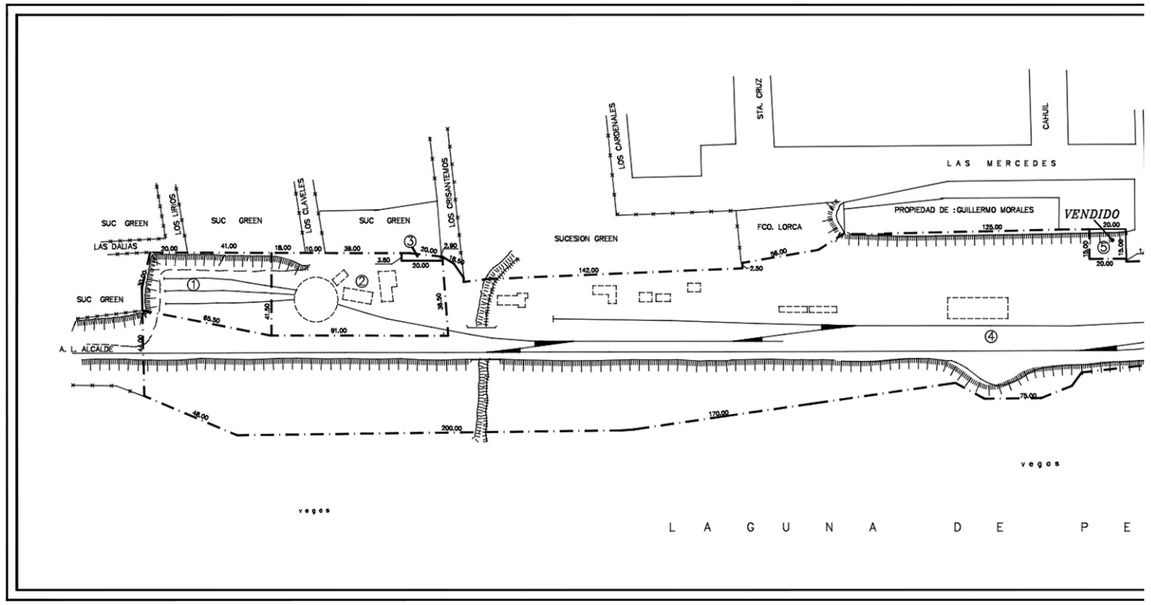


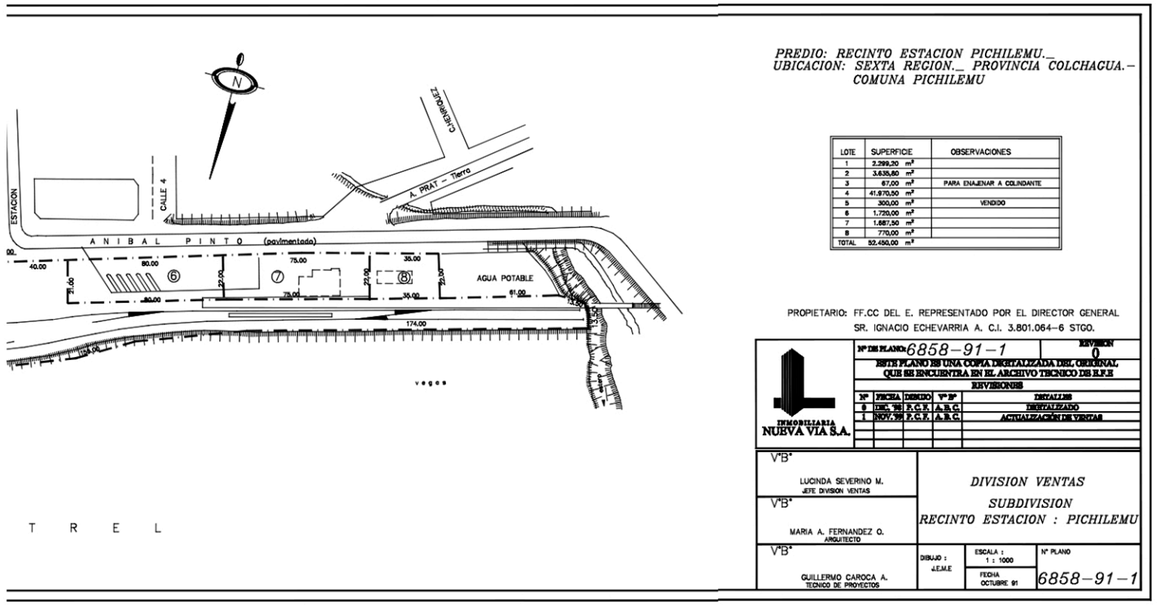
Estructura urbana actual de Pichilemu

ANEXO 4

Plancheta Sector Estación

Fuente: Ilustre Municipalidad de Pichilemu





LOTE	SUPERFICIE	OBSERVACIONES
1	3.299,20 m²	
2	3.635,80 m²	
3	67,00 m²	PARA ENAJENAR A COLINDANTE
4	41.970,00 m²	
5	300,00 m²	VENDIDO
6	1.720,00 m²	
7	1.687,50 m²	
8	770,00 m²	
TOTAL	52.450,00 m²	

Bibliografía

LIBROS

Arraño Acevedo, J. (2003). *Hombres y cosas de Pichilemu* (1st ed., pp. 19-23 , 101, 103,107).

Cornejo A., J., & Cornejo T., J. (2013). *Historia del Ramal San Fernando a Pichilemu* (2nd ed., p. 107).

Mella Polanco, J. (1996). *Historia urbana de Pichilemu*. [Valparaíso, Chile]: Editorial Bogavantes.

TESIS

Ayala Sanhueza, P. (1972). *Expediente Urbano de Pichilemu*. Universidad de Chile.

INFORMES

Monumentos Nacionales. (2015). *Propuesta solicitud creación polígono MH Ex estación de FF.CC Pichilemu*.

Monumentos Nacionales. (2015). *Estudio para el diagnóstico y plan de acción de inmuebles monumentos nacionales, VI Región* (pp. Tomo II 1-53).

Ilustre Municipalidad de Pichilemu. (2013). *Estudio de conectividad Avenida Concepción con Avenida Costanera, Pichilemu*. Pichilemu.

Ilustre Municipalidad de Pichilemu (2010). *Plan de desarrollo comunal de Pichilemu*. Pichilemu: PAC Consultores.

Comisión Nacional del Medio Ambiente (2005). *Estrategia Nacional para la Conservación y uso racional de los Humedales en Chile*.

PRESENTACIÓN

Plan de regeneración urbana Pichilemu. (2010).

PÁGINAS WEB

El Marino. (2017). *El Marino*. Visitada 10 Abril 2016, de http://www.diarioelmarino.cl/

PichilemuNews.cl. (2017). *Pichilemunews.cl*. Visitada 3 Abril 2016, de http://www.pichilemunews.cl/

244 BC1, Biblioteca Pública Pichilemu | BiblioRedes. (2017). *Bibliored-es.cl*. Visitada 18 Mayo 2016, de http://www.biblioredes.cl/bibliotecas/pichilemu

INE O'HIGGINS - Instituto Nacional de Estadísticas. (2017). *Ineohiggins.cl*. Visitada 10 Junio 2016, de http://www.ineohiggins.cl/

Infraestructura de Datos Geoespaciales de Chile - IDE-Chile. (2017). Ide.cl. Visitada 27 Abril 2016, de http://www.ide.cl/

Inicio - Biblioteca Nacional. (2017). *Bibliotecanacional.cl*. Visitada 24 Junio 2016, de http://www.bibliotecanacional.cl/615/w3-channel.html

Ilustre Municipalidad de Pichilemu. (2017). *Ilustre Municipalidad de Pichilemu*. Visitado 5 Mayo 2016, de http://www.pichilemu.cl/

Grupo EFE. (2017). *Efe.cl*. Visitada 26 Junio 2016, de http://www.efe.cl/

PLANIMETRÍAS

Plan Regulador. Ilustre Municipalidad de Pichilemu

Planos Restauración Estación FF.CC Pichilemu. Washigton Saldías

Plano Estación y Hogar Ferroviaro. Monumento Nacional

ENTREVISTAS Y RELATOS

Julia Carreño, comunicación personal, 20 Junio 2016

Marta Urzúa, comunicación personal, 15 Mayo 2016

Julio Reyes, comunicación personal, 15 Mayo 2016

Marta Pacheco, comunicación personal, 15 Mayo 2016