

PARQUE FERROVIARIO DE TIL TIL

PROPUESTA DISEÑO ESQUEMÁTICO



ÍNDICE

1. REPORTE HISTÓRICO ESTACIÓN FERROVIARIA DE TIL TIL	4
2. ANTECEDENTES	8
_Estado actual	10
_Zonas	12
_Vestigios del ferrocarril	14
2. PROPUESTA	18
_Objetivos de diseño	20
_Criterios de diseño	22
_Programa	26
_Operaciones de proyecto	27
_Paleta de materiales	32
_Propuesta paisaje	33
_Detalle Pabellón	36
_Imágenes objetivo	38
_Conclusiones	4X

1.

**REPORTE HISTÓRICO
ESTACIÓN FERROVIARIA DE TIL TIL**



Foto de un niño en la estación de Rungue en 1960, cuando aún ésta se utilizaba para pasajeros. Propietario: Natalia Guerra Quiroga. En: Memoria fotográfica de Til Til

REPORTE HISTÓRICO ESTACIÓN FERROVIARIA DE TIL TIL

El origen del ferrocarril en Til Til se vincula con la construcción en 1863 de la línea férrea que conectaba las ciudades de Santiago y Valparaíso, la que tuvo su paso por la comuna, teniendo estaciones en las localidades de Polpaico, Til Til, Rungue y Montenegro. Si el uso de la Cuesta La Dormida disminuyó con la construcción de un nuevo camino para las carretas durante el gobierno de Ambrosio O'Higgins, con la presencia del ferrocarril, Til Til reafirmó su rol como punto de conexión entre Santiago y Valparaíso. El ferrocarril fue, al mismo tiempo, un factor que dinamizó a las localidades.

La ubicación de estaciones en los poblados de Til Til, Rungue, Montenegro y Polpaico, actuó como un polo de desarrollo y poblamiento durante la segunda mitad del siglo XIX hasta su funcionamiento a fines del siglo XX. La presencia del ferrocarril, como se verá a lo largo del reporte, provocó un fuerte impacto en la población, no solamente al ser una fuente de trabajo para la población local, sino también porque estas localidades lograron integrarse mediante el sistema ferroviario.



Estación de Til Til en 1959, momento en el que se conservaba la estructura correspondiente a la estación de pasajeros. Propietario: Colección privada. En: Memoria fotográfica de Til Til

Estación de Ferrocarriles de Montenegro, 1949. Propietario: Colección privada. En: Memoria fotográfica de Til Til



2.

ANTECEDENTES

ESTADO ACTUAL

El proyecto se encuentra ubicado en la calle Arturo Prat, entre las calles El Atajo e Ignacio Carrera Pinto; a una cuadra de la municipalidad de Til Til y junto al nuevo Centro Cultural de Til Til. Actualmente el predio pertenece a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), y se encuentra en desuso; salvo unos pequeños puestos de feriantes y un quiosco.

El predio se encuentra adyacente a la línea ferroviaria, la cual todavía se encuentra en funcionamiento para el transporte de materiales. Dentro de los requerimientos mínimos de seguridad existe una faja de resguardo de 20m hacia ambos lados de la línea del tren, en donde no pueden existir elementos construidos.

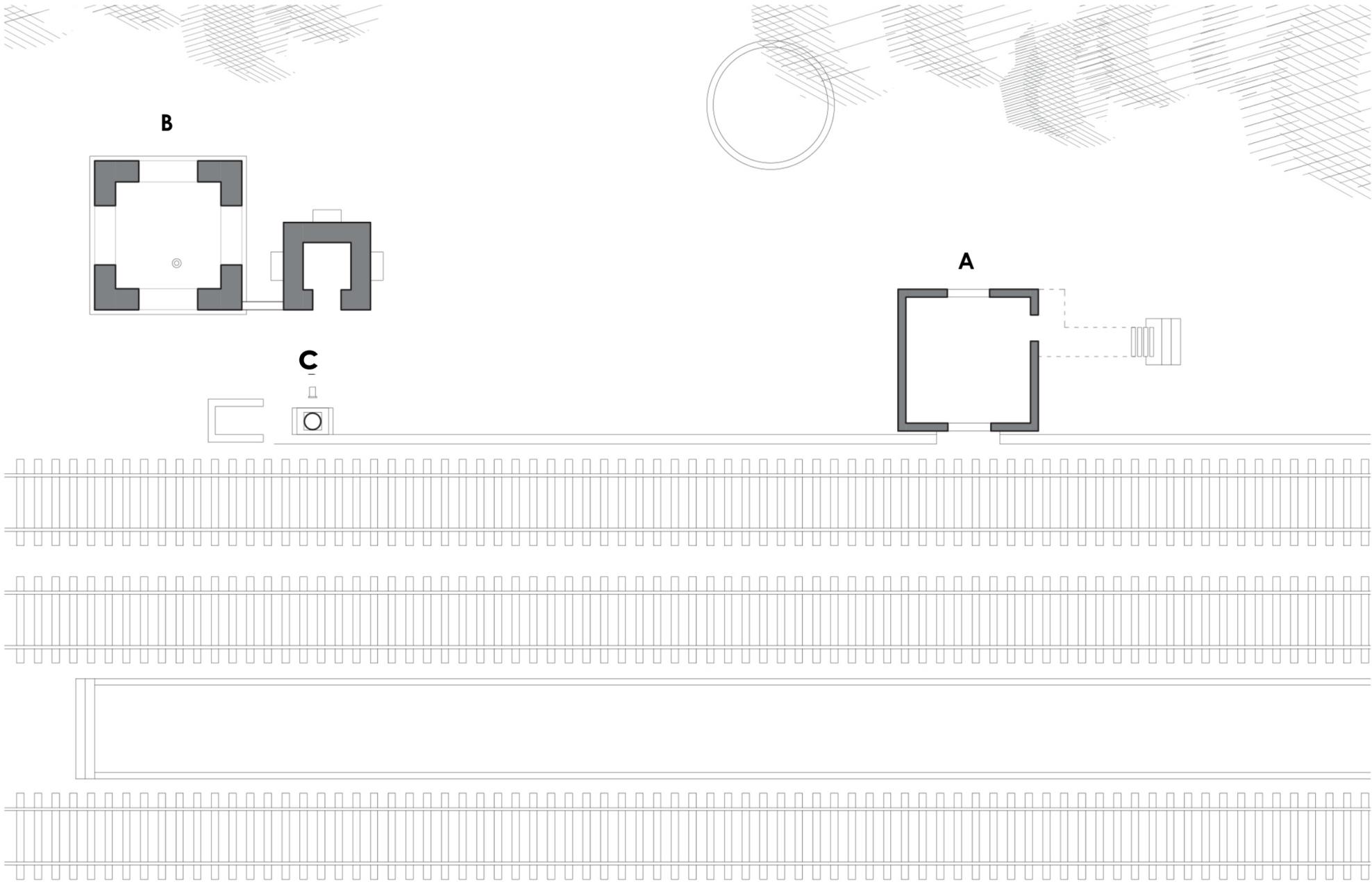


ZONAS

Hacia el poniente de la línea férrea se encuentran los vestigios de la ex estación de ferrocarril de Til Til, la cual habría sido construida a principios del siglo XX. Dentro de los vestigios que aún se pueden observar, se encuentran: la garita de cambio, la torre de agua, el caballo de agua y escasos restos de las fundaciones donde se ubicaba la ex estación. Debido al cese del funcionamiento

del ferrocarril como medio de transporte para pasajeros, estos elementos han quedado en el abandono, lo que ha acelerado el proceso de su deterioración. Sin embargo, la memoria del ferrocarril y de la ex estación aún se encuentra viva en el recuerdo de la comunidad de Til Til, debido al importante rol que jugó para esta ciudad.





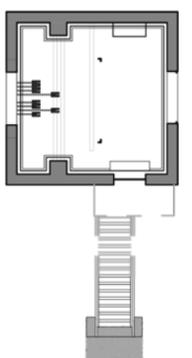
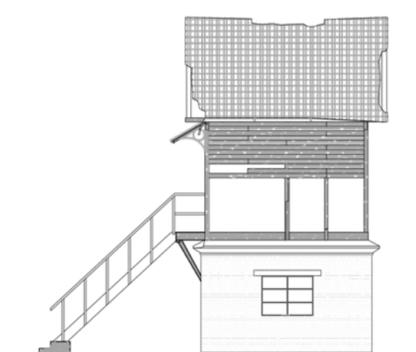
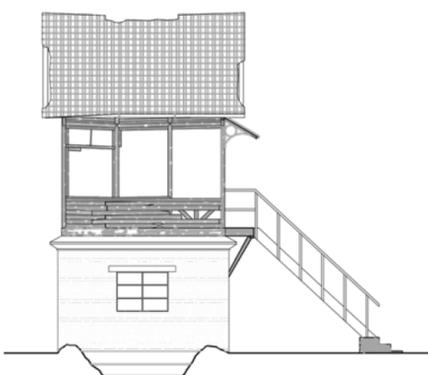
- A. Garita de cambio
- B. Torre de agua
- C. Caballo de agua

VESTIGIOS DEL FERROCARRIL

Garita de cambio:

La garita de cambio (A) corresponde a un edificio de dos niveles, el cual era utilizado principalmente para manejar el tráfico de trenes. El primer nivel está construido con albañilería de ladrillo cocido y pilares de hormigón armado.

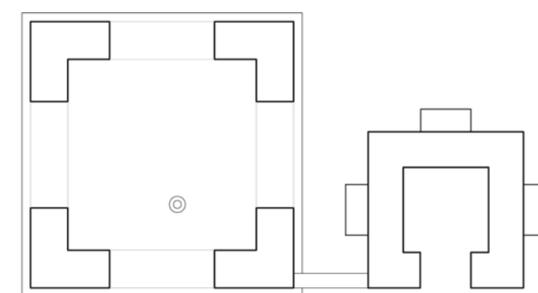
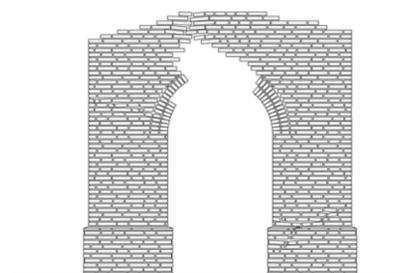
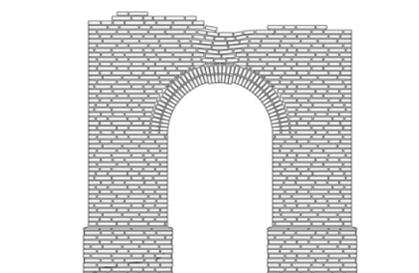
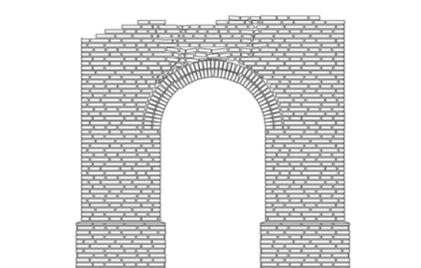
El segundo nivel corresponde a una construcción en madera.



Torre de agua:

De los depósitos de agua (B) solo queda la torre del estanque, la cual está construido en base a contrafuertes de albañilería y presenta importantes desprendimientos en sus arcos.

Esta cumplía la función de soportar la estructura del depósito de agua (estructura de fierro) en su parte superior, de la cual no quedan vestigios..



Caballo de agua:

El depósito de agua funcionaba en relación con un pozo ubicado a un par de metros y al caballo de agua (C) el cual aún se encuentra en su totalidad, y presenta daños por oxidación principalmente.



3.

PROPUESTA

OBJETIVOS DE DISEÑO

Generales:

Valorizar la historia ferroviaria de Til Til mediante la construcción de un **parque ciudadano** y una **nueva estación ferroviaria** que represente la **nueva identidad de Til Til**.



Específicos:

Generar un **espacio de conexión** para el transporte, potenciando la vinculación entre pasajeros del tren y buses interurbanos.

Otorgar **áreas verdes y espacios públicos** para la comunidad de Til Til

Acoger los programas municipales de **Oficina de Fomento Productivo y Pabellón del Emprendedor**.

Dar cabida a espacios de **uso comunitario**, como una explanada para eventos, una zona de **feria libre** y **sala de venta de productos locales**



CRITERIOS DE DISEÑO

Paisaje:

Rescatar elementos identitarios de la geografía y vegetación de la comuna, proponiendo a la vez una **imagen moderna** que represente a los habitantes y usuarios.

Trazado:

Crear **espacios de circulación útiles que conecten** buses, peatones y usuarios del tren, generando con ellos diferentes espacios caracterizados por tipos de vegetación y suelos, para acoger diferentes usos y relaciones con el paisaje.

Vegetación

Utilizar **vegetación endógena** que permita disminuir los costos de mantención, generando zonas concentradas de masa arbórea, espacios de estar asociados a planos verdes y áreas de contemplación con vegetación agreste.

Explanada:

Espacio de conexión entre la calle principal y la nueva estación de trenes.

Acceso a los edificios de oficina, talleres artesanales, sala de ventas y feria libre.

Plaza multiuso – cívico – esparcimiento

Feria libre:

Sirve como punto de venta para feriantes libres que actualmente se colocan en el sitio.

Provee de sombra a la explanada.

Pabellones:

Ubicados en torno a la explanada para garantizar uso y mantención del parque.

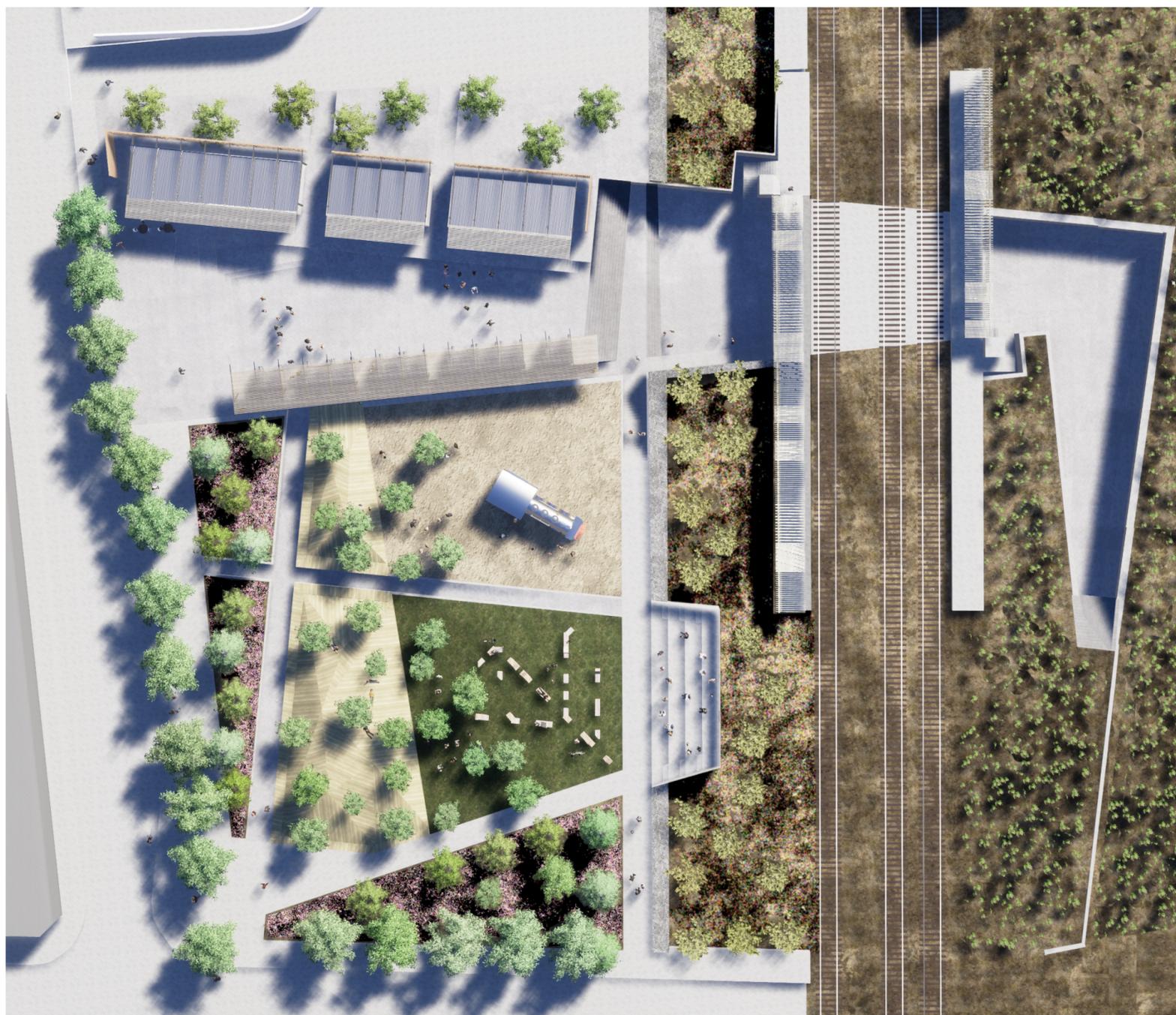
Proponer un espacio moderno para la atención, elaboración y venta de productos locales.

Edificios que albergan programa de oficinas de Turismo y Fomento Productivo, talleres artesanales y sala de venta

PROGRAMA

Respecto al programa propiamente tal del pabellón, este se divide principalmente en cuatro partes: la sala de ventas, la oficina de Turismo y Fomento Productivo, el Pabellón de los Artesanos y la feria libre.

A su vez se incluyen los servicios necesarios para garantizar el funcionamiento del parque junto con un área de estacionamientos.



OFICINA DE FOMENTO PRODUCTIVO

_Oficinas (2)	20 m ²
_Sala de reuniones (1)	20 m ²
_Kitchenette (1)	6 m ²
_Servicios (1)	6 m ²

PABELLÓN DEL EMPRENDEDOR

_Sala de venta (1)	22 m ²
_Talleres artesanos (9)	100 m ²
_Servicios (2)	12 m ²

FERIA LIBRE

_Parrón / sombreadero	175 m ²
-----------------------	--------------------

ANDENES

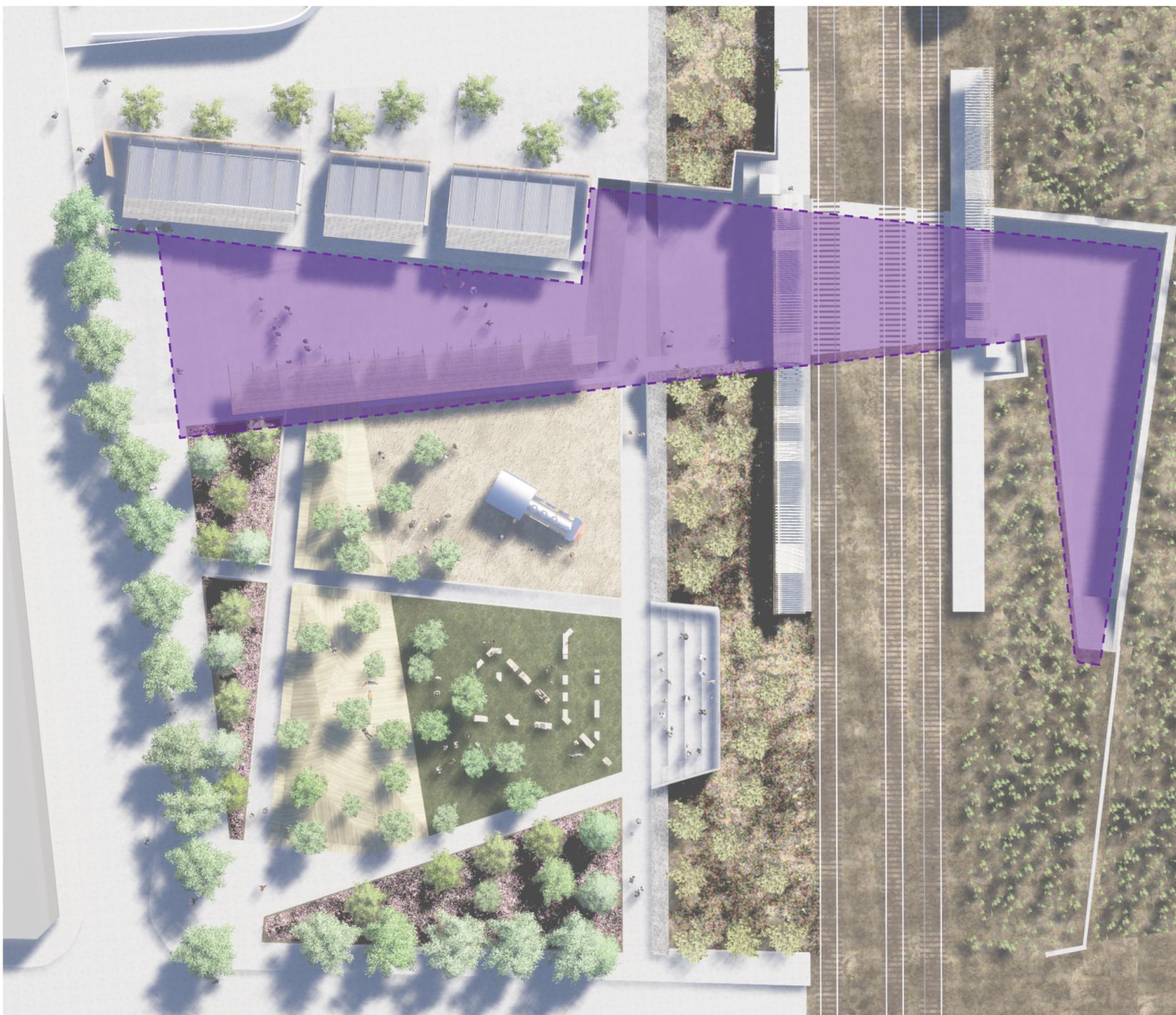
_Sombreaderos	175 m ²
---------------	--------------------

OPERACIONES DE PROYECTO

Explanada:

Como primera operación de proyecto para organizar y estructurar el parque, se plantea una explanada que conecta la nueva estación de trenes con la calle Arturo Prat.

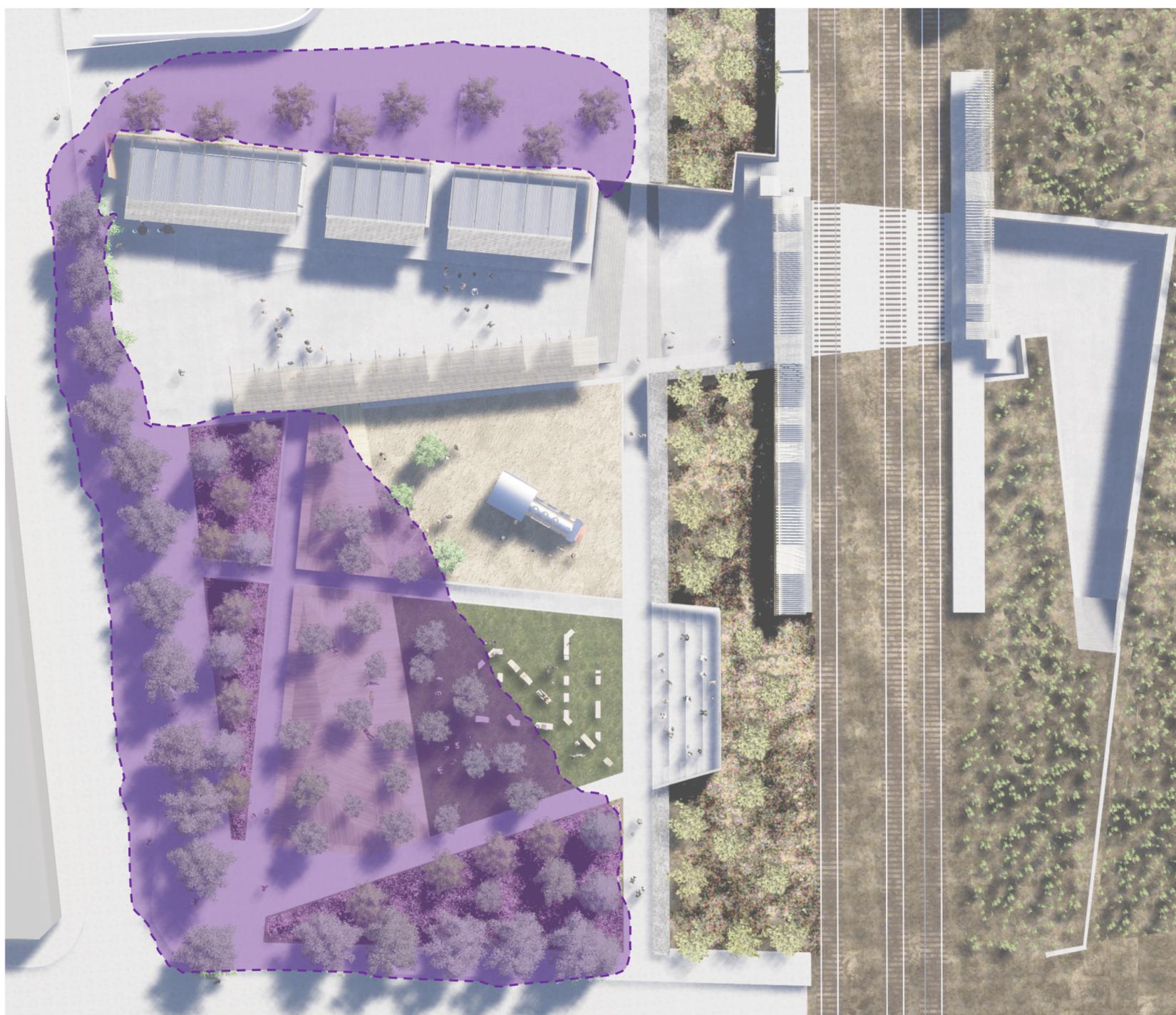
Esta se entiende como una plaza cívica, con la posibilidad de albergar diversos usos y actividades de escala urbana.



Masa arbórea:

Como segunda operación, y a nivel de paisaje, se plantea una masa arbórea en los bordes poniente y sur del parque (hacia las calles Arturo Prat y el Atajo) a modo de

demarcar y contener el parque y mejorar las condiciones de las veredas adyacentes a este.



Franja de amortiguación:

A modo de separar el parque de la línea del tren se plantea una franja de amortiguación, la cual considera vegetación agreste y endógena, lo cual reduce los costos de mantenimiento de esta.

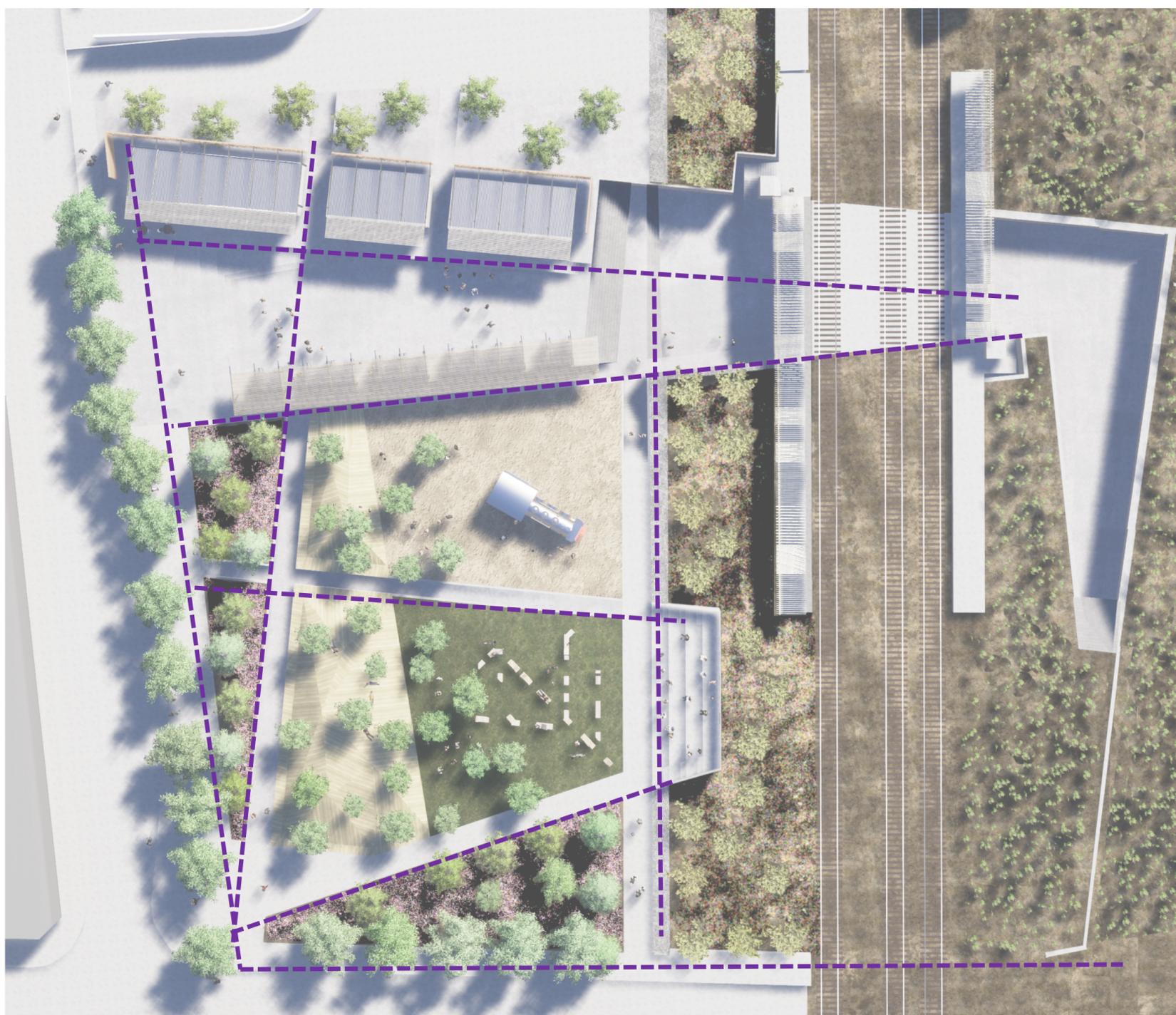
Esta operación permite cumplir con los requerimientos mínimos de seguridad de EFE, marcar una distancia entre el parque y el ferrocarril y generar zonas de contemplación de la geografía y paisaje de Til Til.



Recorridos funcionales:

Las circulaciones se plantean como recorridos funcionales que conectan los diversos puntos de interés (teniendo como elemento jerárquico la explanada principal): la nueva estación de trenes, el paradero de buses interurbanos, los estacionamientos y el anfiteatro.

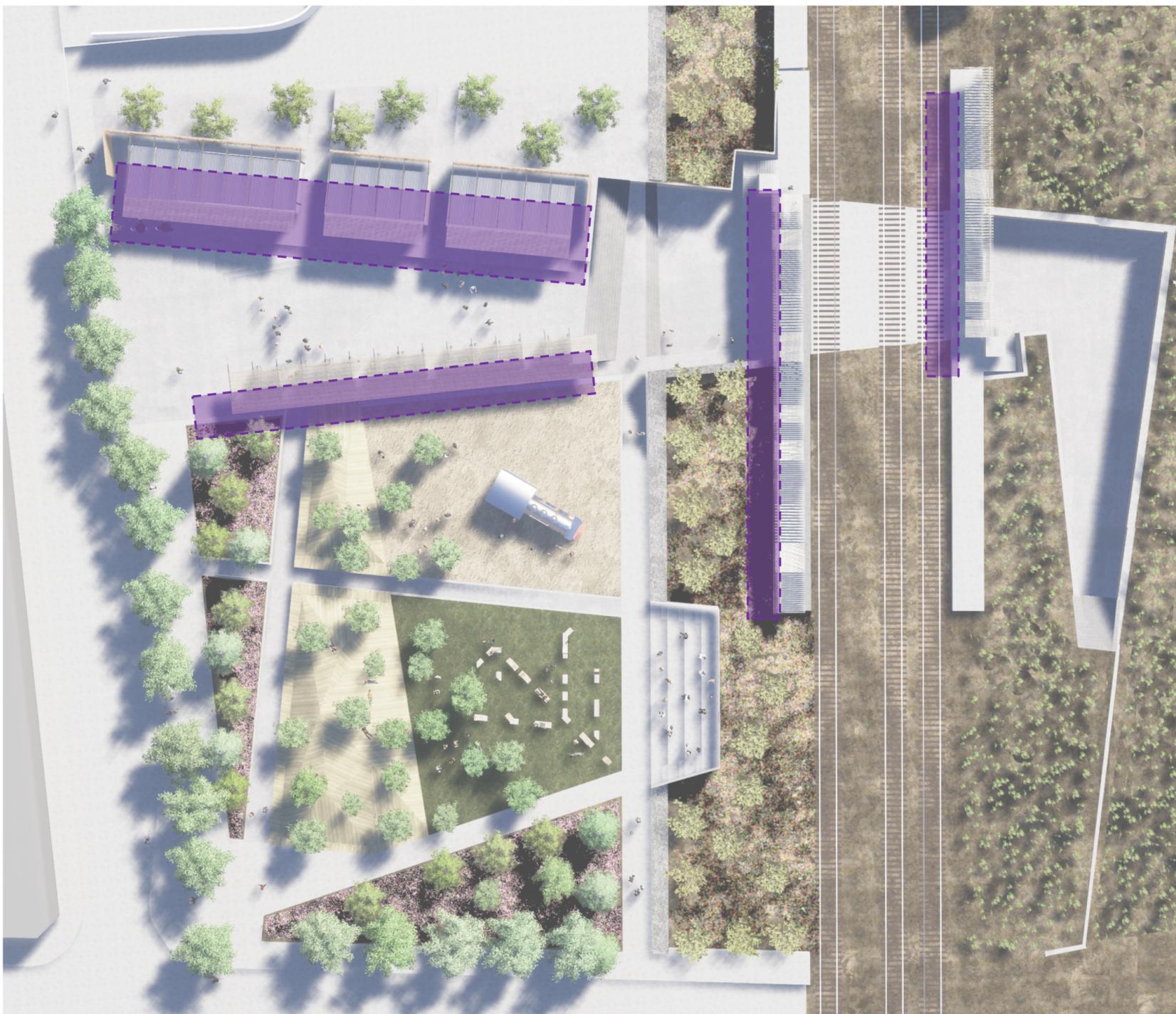
Estos elementos y recorridos también se encuentran en directa relación con las veredas adyacentes.



Volúmenes:

Los volúmenes planteados en relación a la explanada (oficina de Turismo y Fomento Productivo, Pabellón de Artesanos y feria libre) delimitan y activan programáticamente la explanada principal.

A su vez, generan espacios de estar debido a la sombra que generan sus cubiertas y aleros.



PROYECTO DE PAISAJE

Bosque esclerófilo:

Respecto al proyecto de paisaje, se plantea trabajar el interior del parque con especies del bosque esclerófilo. Estas zonas estarían compuestas por árboles esclerófilos siempre verdes y de hojas rígidas, conviviendo con especies de hojas duras perennes que les permiten capturar humedad desde el

ambiente y perder menos agua en la estación seca, o que adoptan otras estrategias para soportar sequías. Dentro de las especies a utilizar se plantean las siguientes: peumo, boldo, quillay, azulillo, colliguay y romerillo.



Veredas de baldosas



Hormigón



Maicillo



Bischofita



Deck madera



Gaviones de piedras



Alcorques



Peumo
(Cryptocarya alba)



Boldo
(Peumus boldus)



Quillay
(Quillaja saponaria)



Azulillo
(Paspithea caerulea)



Colliguay
(Colliguaja odorifera)



Romerillo
(Baccharis linearis)

PROYECTO DE PAISAJE

Bosque espinoso y matorral:

Compuesto de árboles espinosos y espaciados, con un estrato herbáceo, conviviendo con arbustos y árboles pequeños de hojas esclerófilas (gruesas y rugosas que pierden poca agua aún en pleno calor veraniego), cactáceas, y bromeliáceas. Se complementa con distintas

variedades de agaváceas, las cuales son adecuadas para zonas áridas. Dentro de este grupo se plantean las siguientes especies para el proyecto de paisaje: espino, algarrobo, tomatillo, quisco, bromeliáceas del género Puya y Stipa caudata.



Espino
(Acacia Caven)



Algarrobo
(Prosopis chilensis)



Tomatillo
(Solanum
ligustrinum)



Quisco
(Echinopsis
chiloensis)



Stipa caudata



Chagual
(Puya
chilensis)



Chagualillo
(Puya venusta)

Especies introducidas:

Por último se plantea la utilizar ciertas especies introducidas. Estas especies crecen en suelos áridos, con fuerte insolación y muy resistentes a la sequía, utilizadas de forma complementaria a la vegetación nativa, como especies ornamentales y de sombra.

Las especies utilizadas en el proyecto corresponden a: agaves y pimiento.



Pimiento
(*Schinus molle*)

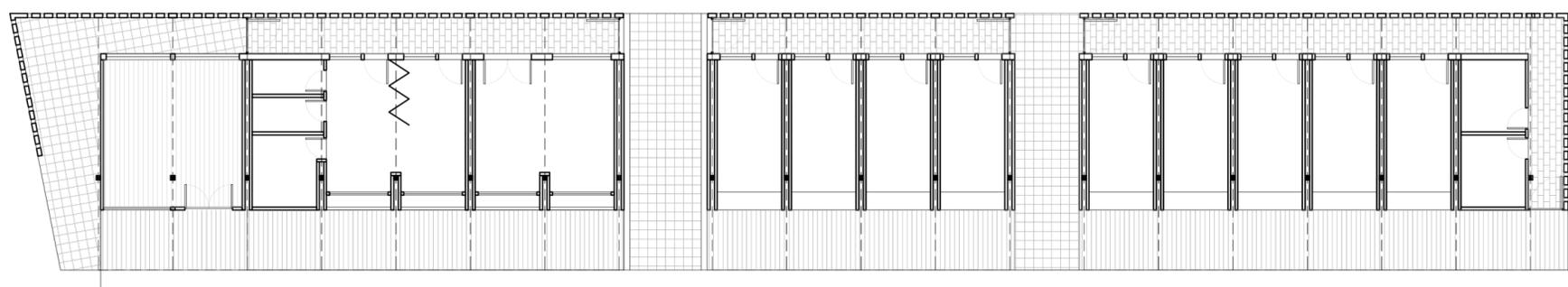
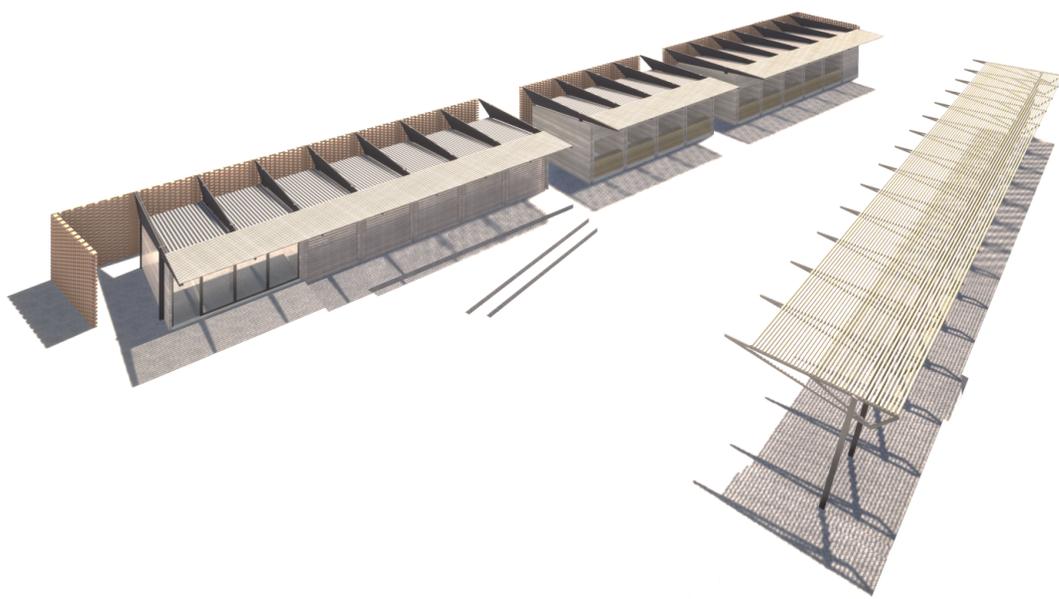


Agaves
(americano mediopicta alba, attenuata, geminiflora y salmiana var. ferox)

PABELLÓN

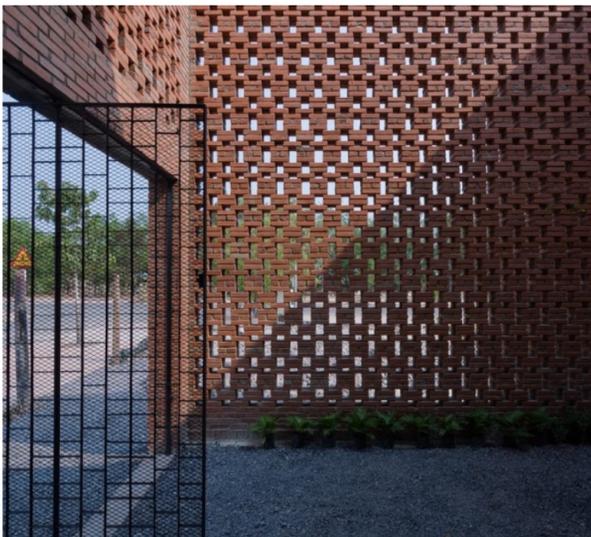
El pabellón se posicionan a modo de contener el parque hacia el norte, y en conjunto con el parrón configuran y delimitan la explanada central. En el cabezal oriente se encuentran ubicados la serie de programas requeridos por parte de la municipalidad para las oficinas de Turismo y Fomento Productivo, junto con una sala de ventas de diversos productos típicos de la

zona. Esta última se encuentra en directa relación con la calle Arturo Prat, planteando un programa de carácter público. Hacia el oriente se encuentran ubicados los talleres de artesanos y los servicios. El pabellón se estructura de forma modular, y a través de un alero continuo generan un espacio protegido y con sombra.



Como referente material se plantea trabajar con dos materiales principalmente; ladrillo y madera. Hacia el norte, el pabellón se cierra con una celosía en albañilería, la cual permite generar ciertos grados de privacidad al interior del pabellón, y a su vez tener una importante ganancia lumínica en su interior.

La madera laminada permite construir la serie de costillas que componen los módulos, y al salvar grandes luces permite generar un alero hacia el sur del pabellón. Los cerramientos de las oficinas hacia el sur están compuestos por una serie de celosías de madera.

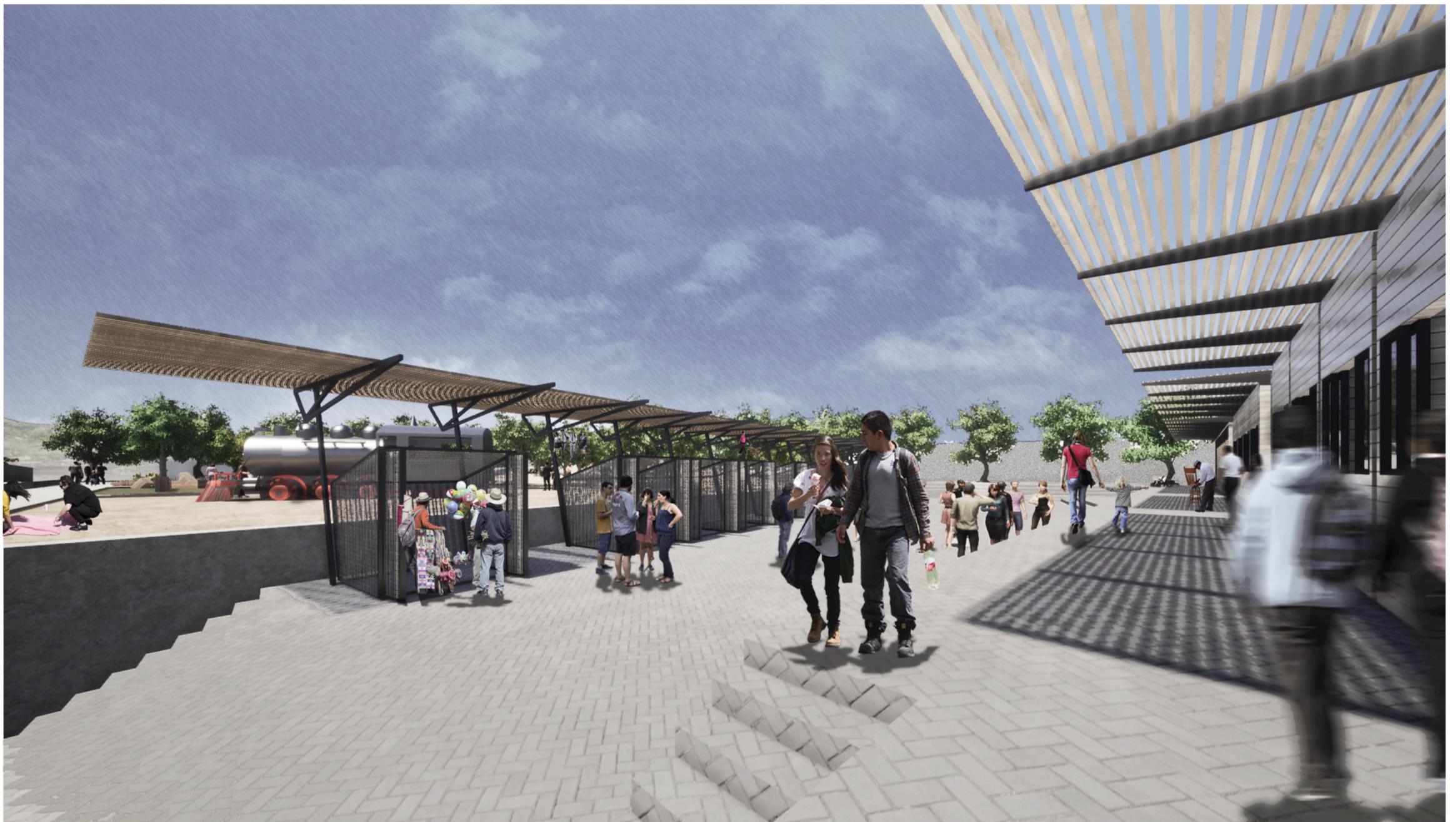


IMÁGENES OBJETIVO

Vista desde explanada central
hacia estación



Vista explanada central

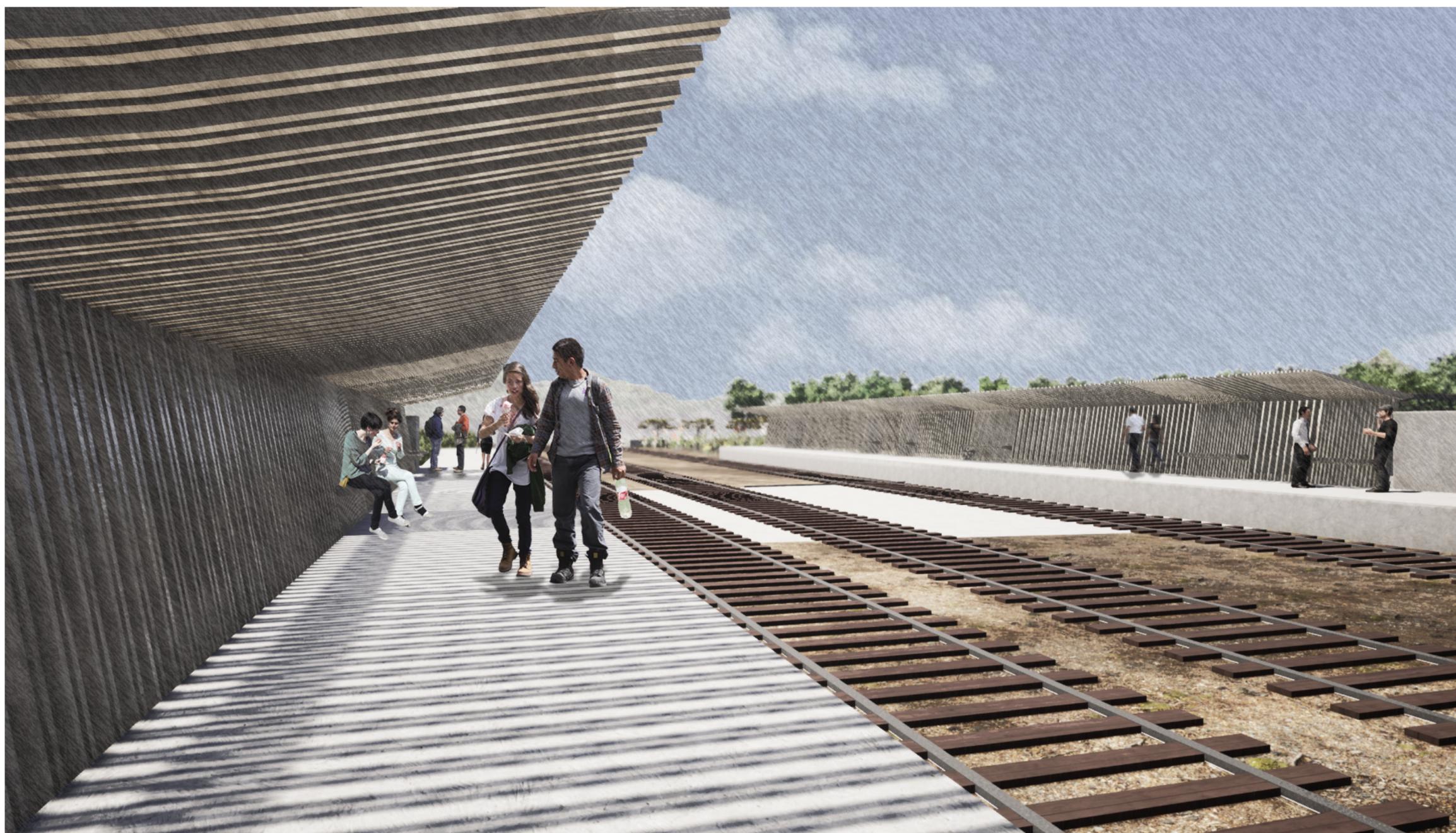


IMÁGENES OBJETIVO

Vista estación



Vista andén



IMÁGENES OBJETIVO

Vista acceso hacia explanada central



Vista desde el parque hacia el poniente



CONCLUSIONES

A modo de conclusión, cabe destacar el importante rol y potencial que tiene este proyecto para la ciudad, en cuanto construye un nuevo acceso e imagen para Til Til. Esta imagen viene asociada a una puesta en valor de la identidad propia de la comunidad de Til Til; la serie de programas planteados adyacentes a la estación buscan potenciar la economía y fomentar el

turismo de la zona destacando emprendimientos, artesanías y productos típicos de la zona. Por otro lado, la construcción de un parque supone una mejora en las condiciones de vida actuales de sus ciudadanos y los espacios públicos del sector.



La carga cultural y social que existe en relación a la memoria que se tiene sobre el pasado ferroviario de la ciudad tampoco resulta menor; aun resuena en la cabeza de muchos tiltilianos el recuerdo de la ex estación y el importante rol que cumplía como espacio público y de encuentro para Til Til.

«ahí era donde se encontraba la gente que venía a Santiago, que llegaba desde Santiago, donde surgían las despedidas, los pololeos, todo ese tipo de cosas. Y se veía la gente prácticamente todos los días. Ir a la estación era como ir, en otros pueblos, a la plaza [...]» (Fernando Nuñez)



