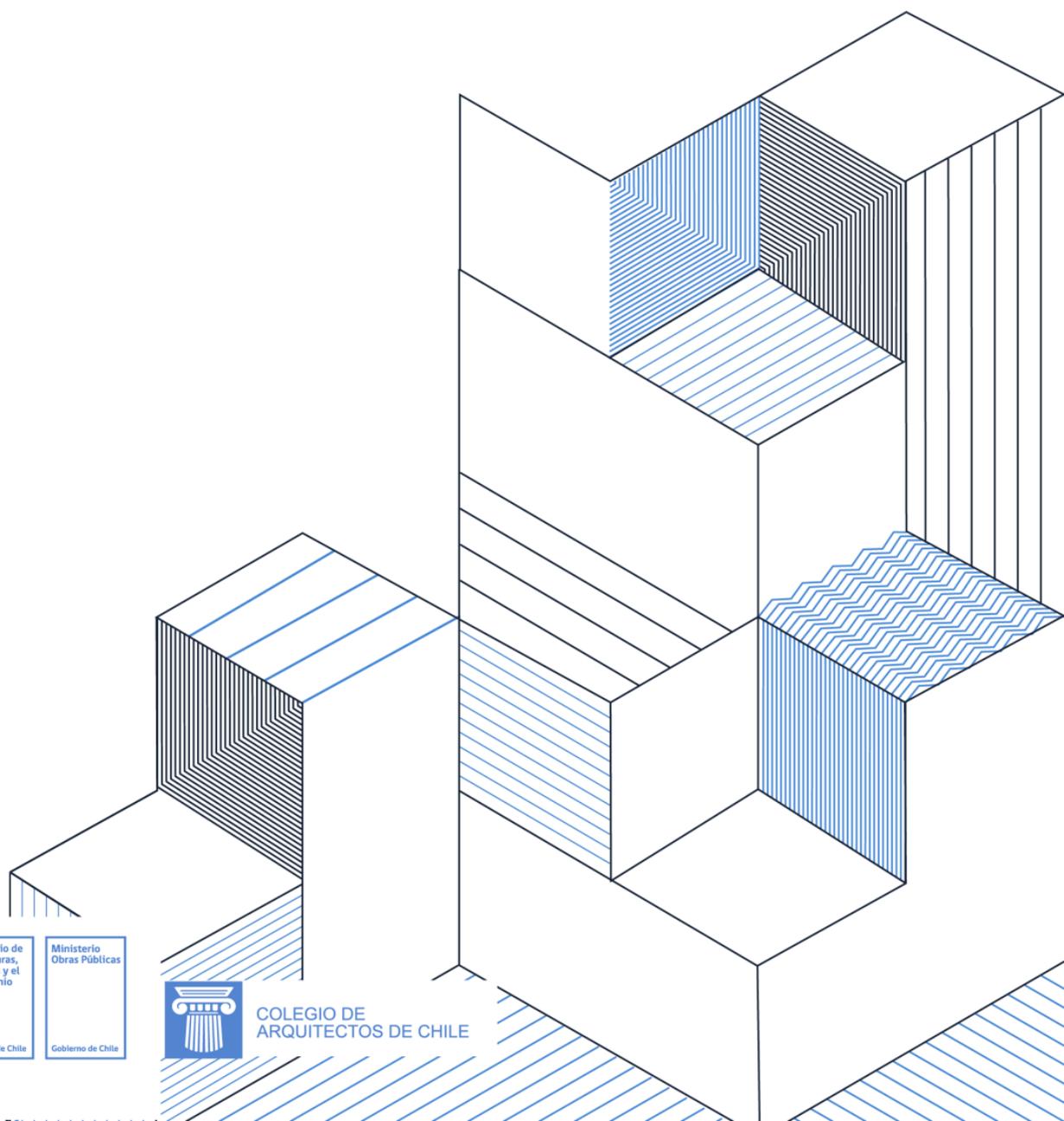


ANEXO IV. ANTECEDENTES HISTÓRICOS



Gobierno de Chile

gob.cl

Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio

Gobierno de Chile

Ministerio Obras Públicas

Gobierno de Chile



COLEGIO DE ARQUITECTOS DE CHILE

#SiempreCultura

**ESTUDIOS DE DIAGNOSTICO CONSTRUCCIONES EXISTENTES SECTOR ULTRAESTACIÓN,
CALLE ITALIA S/N, CHILLÁN (¹)**

INFORME DE RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES Y ANÁLISIS ARQUITECTONICO Y URBANO

0. INTRODUCCIÓN

En este informe se hace una conjunción de los antecedentes encontrados con todo el proceso de investigación del estudio y un análisis de ellos incluyendo la inspección detallada en terreno, junto al levantamiento arquitectónico del edificio.

El análisis se cruza con un enfoque de “diagnóstico estratégico”, es decir entrega además líneas conceptuales históricas, arquitectónicas y urbanísticas generales a considerar, provisionalmente en una futura intervención.

Se deja constancia, eso sí, que, por efecto de las restricciones generadas por la pandemia, con sus cambiantes faces restrictivas, no se pudo recopilar en forma completa ni óptima, información histórica, iconográfica ni planimétrica, por fuentes no virtuales, tales como, Bibliotecas y Archivos Nacionales, Regionales o locales, Conservador de Bienes Raíces de Chillan, Archivos de Ferrocarriles del Estado, entrevistas con personas claves, etc.

Este inevitable imponderable, generó una incompletitud del estudio en estos aspectos históricos que impidieron hacer una historiografía del edificio en particular ni una historia constructiva del edificio más documentada y completa. Esto último, se hizo solo por observación en terreno y análisis con premisas objetivas, que deducen o infieren los resultados y conclusiones en este aspecto.

1. BASE DEL ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

En consideración de lo anteriormente mencionado, frente a esta consultoría de diagnóstico para obtener la información base sobre la cual se desarrollará un Concurso de Anteproyecto de Arquitectura y posterior Consultoría de Diseño para la construcción del nuevo “**Museo Regional de Ñuble**”, se desarrolló, un análisis y un diagnóstico que va más allá de los objetivos de determinar el grado de deterioro del inmueble y de los lineamientos para la consolidación estructural o de posibles demoliciones parciales de los edificios existentes, declarados en las Bases Técnicas.

Consideramos aspectos históricos de la ciudad y su situación urbana em el entorno mediato e inmediato y un análisis arquitectónico del edificio en sus aspectos estilísticos, morfológica y espaciales (²). Todo lo cual, forma parte de las líneas y conceptos de la metodología de trabajo que este consultor ofreció en la Licitación.

Se agrega el hecho de que la localización que este edificio, formará parte y se ligará de alguna forma, física y funcionalmente en su calidad de Museo, con el futuro proyecto de “Parque Intercomunal Ultraestación de Chillán”, que hoy cuenta con una primera etapa construida llamada “Parque Recreativo Ultraestación de Chillán” que está muy próximo a los edificios en cuestión. Se sabe

¹ En el documento de factibilidad de las Instalaciones Sanitarias aparece como dirección domiciliaria del edificio la calle Ejército Chileno N°83 y no calle Italia s/n como se indica en el título de esta licitación y en el CIP de la DOM.

² Este análisis se hizo en base a fuentes referenciales disponibles en internet, observación y análisis arquitectónico en terreno, complementado y coordinado con el informe estructural, análisis fotográfico del levantamiento efectuado.

además que en un futuro cercano se construirá una segunda etapa ampliando el parque significativamente. [Ver ítem 3.3, de este estudio y nota al pie de esta página (³)]



Fig.1. En la imagen se aprecia la cercanía del edificio en estudio con el parque recreacional existente. Esa relación en futuro cercano estará mediatizada por la extensión del parque intercomunal pronto a construirse

2. ANTECEDENTES HISTORICOS PRELIMINARES Y SITUACIÓN URBANA DEL ENTORNO

2.1. RECOPIACIÓN Y ANALISIS DE ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La recopilación de estos antecedentes se enfocó en la búsqueda de documentación histórica y datos cuantitativos y gráficos correspondientes tanto al edificio como tal, como al entorno urbano y las dinámicas sociales del ferrocarril en Chillan. Además, se desarrolló una investigación que ejecuta, complementariamente, una contextualización general cualitativa del periodo histórico en donde se construyeron los inmuebles de Ferrocarriles de Chile.

2.1.1. APROXIMACIÓN A LA IMPORTANCIA HISTÓRICA DEL FERROCARRIL EN CHILE

El origen del ferrocarril en Chile data de la década de 1850, pero el nacimiento de la Empresa de Ferrocarriles del Estado figura por el año 1884, fruto de la unión de Ferrocarriles del Sur, de Santiago y de Valparaíso⁴. El ferrocarril en Chile marcó un antes y un después en las dinámicas de circulación de mercancías, producción capitalista y desarrollo urbano de las ciudades. La introducción de tecnologías ligadas a la mecánica y a la energía a vapor alimentó aún más la eficiencia productiva del Ferrocarril. Muchos historiadores lo entienden como uno de los elementos que marcó el paso a la sociedad moderna, lo que es palpable entendiendo “*El conocimiento técnico-científico, la fuerza de trabajo especializada, el aparato financiero, los medios para adquirir materias primas y la aplicación de la ciencia*”⁵, que confluían en la producción generada por el Ferrocarril.

3 Ver noticia en: <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/region-de-nuble/parque-ultraestacion-de-chillan-septuplica-su-tamano-en-una-segunda/2019-07-15/171536.html>

⁴ Guajardo, Guillermo y Moreno, Román. **Evadiendo a la Historia de Chile: Los Archivos de los Ferrocarriles del Estado.** Revista Tiempo Histórico. Universidad Academia de Humanismo Cristiano. Santiago de Chile, Año 10, N°18. 2019. P. 38.

⁵ Ibid. P. 39.

EFE (Empresa de Ferrocarriles del Estado) fue la propiedad pública más grande del país hasta la década de 1930, cuando comienzan a surgir otras empresas del Estado, como la Empresa Nacional de Electricidad, por dar un ejemplo. Además, cabe señalar la privatización de ciertas líneas ferroviarias a partir de la década de 1910, que de todas formas no le quita el carácter estatal a la empresa. La red de EFE se extendía por casi todo el territorio nacional, exceptuando el extremo austral. Por esta misma razón, contaba con una gran cantidad de empleados a lo largo del territorio abarcado, es decir, fue una fuente de empleo para cientos de trabajadores y trabajadoras en las agitadas y convulsas décadas entre el siglo XIX y el siglo XX. De hecho, el ferrocarril era fundamental en la producción salitrera⁶, la cual será fuente de crisis y fuertes movilizaciones del movimiento obrero durante las primeras décadas del siglo XX, en un fenómeno histórico de conflictividad social, que la historiografía chilena ha catalogado como “la cuestión social”. En torno a esto, cabe mencionar que el origen de los ferrocarriles salitreros data de la década de 1860.

Durante la década de 1920 la estructura de la empresa sufrió varias modificaciones, entre ellas, la reducción de una gran cantidad de trabajadores, producto de la crisis de exportación de salitre de 1925, la dictadura de Ibáñez del Campo en 1927 y la crisis económica mundial de 1929 que afectó muy fuerte a Chile entre 1930 y 1932⁷.

Cabe destacar también el movimiento de trabajadores ferroviarios, que fue muy influyente en el desarrollo del movimiento obrero chileno del siglo XX. Estos destacan en la fundación de la Federación Obrera de Chile (FOCH) en 1909, con gran presencia de trabajadores ferroviarios, los cuales también estuvieron presentes en una serie de huelgas obreras desarrolladas durante las primeras décadas del siglo XX.

Después del Golpe Militar de 1973 se cerraron los servicios y se llevó a cabo el despido de cientos de trabajadores⁸. En base a lo establecido en la Constitución de 1980, EFE pasa a ser considerada como cualquier Sociedad Anónima, lo que conlleva a procesos de privatización, entre los cuales se puede destacar el de las áreas de carga de EFE entre 1992 y 1995, durante los gobiernos de Patricio Aylwin y Eduardo Frei.

En definitiva, el ferrocarril fue fundamental en el desarrollo productivo e industrial de Chile, tanto a nivel económico como social, generando influencia en la geografía del territorio natural y urbano, en las dinámicas productivas y en la conflictividad social y política ligada al movimiento obrero del siglo XX.

2.1.2. LIMITANTES EN EL PROCESO INVESTIGATIVO

La Pandemia del Covid-19 a nivel mundial no ha sido para nada favorable con la investigación histórica. Tanto el Archivo de Periódicos y Microformatos de la Biblioteca Nacional como el Archivo Nacional permanecen cerrados, solo con posibilidad de ser visitados agendando una cita, las cuales son otorgadas con meses de demora, excediendo, de esta forma, los tiempos establecidos para esta investigación. Como no pudo concretarse dicha visita, solo cabe señalar que la revisión de prensa es fundamental en este camino investigativo, ya que podría arrojar varias luces sobre el proceso de construcción de las Maestranzas del Barrio Ultraestación y el periodo de tiempo específico en el que fue ejecutado.

⁶ VER: Marín Vicuña, Santiago. **Estudios de los Ferrocarriles Chilenos**. Imprenta Cervantes. Santiago de Chile, 1901.

⁷ Guajardo. Op Cit, P. 48.

⁸ Ibid. P. 41.

Por otro lado, el inmueble en cuestión, existente con la dirección Ejército Chileno N°83 de la ciudad de Chillan, no cuenta con ningún permiso de edificación ni plano que haya podido ser facilitado por el Archivo del Departamento de Obras Municipales de la Municipalidad de Chillán o por el Conservador de Bienes Raíces de Chillan. Por otro lado, el archivo de EFE actualmente figura como inaccesible, ya que no obtuvimos ninguna respuesta positiva de quienes aparentemente lo administran. Se pudo detectar, que existe una pérdida de documentación y desorden general de los archivos de Ferrocarriles del Estado, hecho que es un tema de investigación, ya que responden, entre otras cosas, a procesos y hechos políticos posteriores al golpe militar de 1973.

Ferrocarriles del Estado, a lo largo de su historia, ha archivado una gran cantidad de documentación almacenada en estaciones y oficinas, la cual:

“A fines de la década de 1980 debido a la aceleración del programa neoliberal de la dictadura cívico-militar (1973-1990), con privatización, venta de activos, renta y comodato de bienes, se alteraron las condiciones institucionales de resguardo. Desde 1974, Ferrocarriles del Estado había cedido tráfico a la carretera y reducido su personal, acumulando un stock de activos inmobiliarios, acero, chatarra y voluminosas masas de papel que se destinaron a la venta. Estos últimos bienes, la materia prima del historiador, por entrevistas con funcionarios de la empresa en 1988 sumaban 450 metros cúbicos de expedientes, carpetas y planos, muchos de los cuales se consideraron “activos prescindibles” para venderse siguiendo la política de autofinanciamiento”⁹.

El Centro de Documentación de EFE (CDEFE), establecido en las Maestranzas de San Bernardo durante la década de 1980, almacenó en su momento 80 mil planos y dos mil metros lineales de documentación (¹⁰), material al cual se le perdió la pista cuando el CDEFE queda finalmente clausurado el año 2013.

Si bien estos antecedentes pueden ser negativos para las esperanzas de encontrar algún documento del inmueble, consideramos que es necesario seguir solicitando alguna forma de acceso a los archivos de EFE, para ver la posibilidad de encontrar algún tipo de documento que arroje más detalles sobre la historia constructiva de las bodegas de este estudio.

Finalmente, las fuentes con las que se contó para la realización de la investigación histórica fueron escrituras de propiedad; permisos de edificación y alcantarillado de la Estación de Chillan ubicada en Avenida Brasil; y planos generales de la zona.

2.1.3 CONTEXTO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE CHILLAN Y SU FERROCARRIL

2.1.3.1. Breves antecedentes históricos de la ciudad de Chillan:

Si bien la primera fundación de la ciudad de Chillan tiene sus orígenes en junio de 1580 (pleno periodo colonial), es el presidente de la República, el general José Prieto, quien la funda oficialmente el 5 de noviembre de 1835¹¹, tras décadas de fuertes enfrentamientos bélicos contra el pueblo Mapuche, abandonos, destrucciones, terremotos y refundaciones de la ciudad, entre los siglos XVII y XVIII. Fue la décima ciudad en ser fundadas por los españoles durante el siglo XVI (¹²).

⁹ Ibid. P. 38.

¹⁰ Ibid. P. 44.

¹¹ Basterrica, Juan Ignacio. *El Ferrocarril Urbano de Chillan*. Revista Quinchamalí N°7. Chillan, agosto 2012. P. 78.

¹² Martínez Cerda, Claudio. *Chillan: Huellas Patrimoniales. Fundamentos para la Musealización de la Ciudad*. Universidad Central de Chile. Santiago de Chile, abril 2010. P. 11.

Antes del terremoto del 24 de enero de 1939 el transporte público de Chillan formaba parte de un contexto de alto movimiento industrial y comercial, protagonizado, en gran parte, por las colonias francesa, italiana, alemana y española (¹³), consolidando la ciudad de Chillan como un polo de desarrollo económico a nivel nacional. Estas características eran impensadas durante la década de 1870, donde, al parecer, la ciudad se vio en abandono de mantención y cuidado por parte de las autoridades locales. Aunque, de todas formas, cabe señalar que la política de construcción de obras públicas en Chillan comienza a tomar fuerza durante la década anterior (1860), donde destaca la instalación del alumbrado público en 1865 y la construcción de la iglesia parroquial en 1872(¹⁴). Es durante estas décadas, previas a la llegada del siglo XX, donde se inicia la consolidación de la ciudad republicana, superando la lógica urbana de corte más colonial. Sobre este periodo (1900-1939) Martínez Cerda agrega:

“Este es el periodo en que se consolida la transformación definitiva de la ciudad, desde una ciudad con ciertas características coloniales iniciales, hasta convertirse en una ciudad con fuertes características propias del siglo XIX, como lo es su arquitectura con tendencias neoclásicas y renacentistas en algunos casos” (¹⁵).

Esta reconstrucción y transformación urbana fue de la mano con un aumento en las tasas de población de la ciudad. Si en 1897 se registran 28.738 habitantes, los censos de 1930 arrojaron la elevada cifra de 39.511(¹⁶). A partir de este año Chillan comenzó a experimentar una leve expansión urbana hacia las periferias. El crecimiento de las avenidas generó la integración de poblaciones que, hasta entonces, permanecieron aisladas del casco histórico de Chillan. Ejemplo de esto es la población Ultraestación (también conocida como población Villa Alegre y/o Zañartu), Centenario y Schleyer. Cabe recalcar también que entre 1900 y 1939 se construyen una serie de edificios públicos, dándole a la ciudad una cierta fisonomía europea. La conclusión de estas obras públicas se celebra junto con el centenario de Chillan Viejo en el año 1935, con la noción de que se contaba con una de las arquitecturas modernas más destacadas del país (¹⁷).

“Era primera vez desde sus fundaciones anteriores que la ciudad alcanzaba el centenario sin sufrir destrucciones ni terremotos. Por primera vez en su historia la ciudad de Chillán empezaba a tener una memoria histórica consolidada por su arquitectura y desarrollo urbano. La materialidad predominante era el ladrillo y aun persistía el adobe como material de construcción especialmente en las viviendas más populares” (¹⁸).

Todos estos avances urbanos y nuevas características de la ciudad, habían generado una suerte de elemento identitario en la ciudadanía chillaneja. Se pensaba que era la estructura definitiva de Chillan después de décadas y décadas de transformaciones urbanas. Pero la nueva estructura urbana de corte más moderno no prosperó y sufrió un duro golpe el 24 de enero de 1939, cuando se produjo el bullado terremoto.

¹³ Basterrica. Óp. Cit. P. 74.

¹⁴ Martínez. Óp. Cit. P. 32.

¹⁵ Ibid. P. 45.

¹⁶ Ídem.

¹⁷ Ibid. P. 47.

¹⁸ Ibid. P. 48.

En este sentido es importante destacar también, que tanto la arquitectura ferroviaria como la materialidad productiva del ferrocarril (hierro, acero, salitre, por dar algunos ejemplos) son parte de un contexto de modernización e industrialización de la economía ⁽¹⁹⁾, el cual comienza a desarrollarse en Chile a principios del siglo XX, pero que alcanza su pick entre finales de la década de 1930 y principios de la de 1940, iniciándose fuertemente con la llegada del gobierno del Frente Popular en septiembre de 1938.

2.1.3.2. El origen del Ferrocarril en Chillan:

El primer ferrocarril instalado en la zona de Chillan es el ramal que llegaba desde Talcahuano. Dicha construcción es autorizada en 1862 ⁽²⁰⁾, aunque la construcción de la estación de ferrocarriles se concreta recién en 1873 ⁽²¹⁾, estimulando el surgimiento del Barrio Villa Alegre (Después llamado Ultraestación). En torno a esto, el historiador Juan Ignacio Basterrica acota: *“Respecto de las líneas de tren, (...) llegó el ferrocarril que iba a Talcahuano. Después de 1873 el troncal central llegó a Chillan, y de ahí después se agregó el ferrocarril o el ramal, a lo que se denomina Talcahuano”* ⁽²²⁾.

En mayo de 1877, la Municipalidad de Chillan, bajo el mandato del alcalde Rafael Dueñas, otorga la concesión para construir el Ferrocarril urbano de Chillan, destinado al traslado de pasajeros. El proyecto estuvo a cargo del ingeniero Nicolás Tanco, quien fracasa en los tiempos establecidos, traspasando la dirección del proyecto a la Sociedad Anónima “Ferrocarril urbano de Chillan”, dirigida por el empresario y abogado Vicente Cruchaga, en julio de 1884 ⁽²³⁾. El 8 de agosto de 1885 se promulga una ley que permite la importación desde Estados Unidos de los primeros cuatro carros del Ferrocarril de Chillan (llamados “carros de sangre” ⁽²⁴⁾), además de materiales de construcción para estos mismos ⁽²⁵⁾. El 11 de octubre del mismo año, entre una gran fiesta ciudadana, es inaugurado el Ferrocarril Urbano de Chillan. De todas formas, pese a esta inauguración, el tendido urbano del ferrocarril concluye sus obras recién durante el año 1887. A partir de este momento el ferrocarril entra en pleno funcionamiento. Esto dinamizó la interacción entre el Pueblo Viejo y Chillan, estimulando, entre otras cosas, la vida social de ambos asentamientos urbanos ⁽²⁶⁾.

Durante enero de 1909, la junta general de accionistas encabezada por Cruchaga, vende los derechos del Ferrocarril a los señores Luis Conca y Mario Ibar. En 1926 la empresa pasa a ser propiedad de Roberto Lara, para luego ser vendida a Francisco Dávila y Carlos de la Melena en mayo de 1934 ⁽²⁷⁾, los cuales figuran como propietarios del ferrocarril de Chillan hasta el terremoto de enero de 1939. Hasta ese momento se registraban 3,5 kilómetros trazados por dichas vías ferroviarias. Por otro lado, en 1922 comienza a funcionar en Chillan el tranvía eléctrico, el cual complementa la labor de transporte en la ciudad, pero que deja de existir a partir del terremoto de 1939 ⁽²⁸⁾.

Según Juan Ignacio Basterrica, son varios los testimonios de habitantes del Chillan Viejo que recuerdan con nostalgia las características y dinámicas del Ferrocarril y los tranvías antes del

¹⁹ Burci, Denis Antonio. **Ultraestación/Ultra-Chillan. Regeneración Urbana y Densificación desde el Ferrocarril.** Escuela de Arquitectura, Universidad de Chile. Santiago de Chile, enero 2020. P. 4.

²⁰ : Marín Vicuña, Santiago. Estudios de los Ferrocarriles Chilenos. Imprenta Cervantes. Santiago de Chile, 1901. P. 98.

²¹ Burci. Óp. Cit, P. 14.

²² **Entrevista a Juan Ignacio Basterrica.** Marzo de 2021. En propiedad del autor.

²³ Basterrica. Óp. Cit. P. 75.

²⁴ **NOTA:** Los “Carros de Sangre” eran vagones transportados con animales.

²⁵ Martínez. Óp. Cit, P. 42.

²⁶ Ibid. P. 44.

²⁷ Basterrica. Op Cit, P. 78.

²⁸ Ibid. P. 80.

terremoto de 1939, lo que nos da ciertos antecedentes sobre la importancia del transporte urbano de la época, sobre todo en lo que respecta a la vida cotidiana de los habitantes de Chillan.

2.1.3.3. El Ferrocarril y el Barrio Ultraestación de Chillan

El barrio Ultraestación (también conocido como Villa Alegre) se ubica al oeste de la ciudad de Chillan. Siempre tuvo un fuerte factor identitario ligado al ferrocarril, ya que una buena parte de sus habitantes eran trabajadores ferroviarios. Conocido por ser *“El primer asentamiento formado fuera del límite virtual impuesto por las cuatro “alamedas”, detrás de la línea ferroviaria”* ⁽²⁹⁾. No hay mayores antecedentes del periodo en el que se construyó, pero se sabe que tuvo su génesis junto con la paulatina llegada del ferrocarril a Chillan ⁽³⁰⁾ Aunque otras fuentes nos hablan de sus inicios recién a partir del año 1900 ⁽³¹⁾ que nació de la unión de varias poblaciones, entre las cuales está Villa Alegre, Ferroviarios, Zañartu y Bartolucci.

La formación de este barrio se realizó bajo un contexto de migración campo-ciudad, lo que generó una composición de dialogo entre ambas formas de vida (rural y urbana), dando al barrio una particularidad histórica. Durante mediados del siglo XIX este sector urbano tuvo gran importancia comercial, ya que ocupaba un lugar estratégico en términos de conexión entre la urbe, los sectores rurales de la región y los pueblos costeros. En él convergían la entrada a la ciudad de Chillan, el ferrocarril nacional, el ferrocarril urbano de Chillan y la carretera. Producto de esto mismo, es decir, influenciado por la llegada del ferrocarril, el barrio Ultraestación comenzó a contar con la presencia de bodegas de almacenaje de trigo y otras materias primas, de las cuales una buena parte eran transportados a Talcahuano. En definitiva, el barrio se fue constituyendo como un espacio con *“Actividad comercial, con yuntas de bueyes y carretas reinando por las callejuelas, con el ir y venir de pasajeros, y comerciantes, con tabernas, burdeles y bares; sumado el bullicio ferroviario, y lenguaje deslenguado”* ⁽³²⁾. La misma fuente recalca que el nombre “villa alegre”, se debía a la presencia de burdeles y ferias de animales en el área, lo cual, con la ubicación del cementerio comprueba el carácter de “extramuro” con actividades “negadas” o “no deseables” que tuvo este barrio en la época de sus inicios.

²⁹ Burci. Op Cit, P. 19.

³⁰ Gallardo, Camila. **Gobierno Regional de Ñuble en sector ex maestranza de ferrocarriles**. Memoria de Titulo Arquitectura, Universidad de Chile. Santiago de Chile, diciembre de 2018. P. 54.

³¹ Burci. Op Cit, P. 19.

³² Gallardo. Op Cit, P. 54.

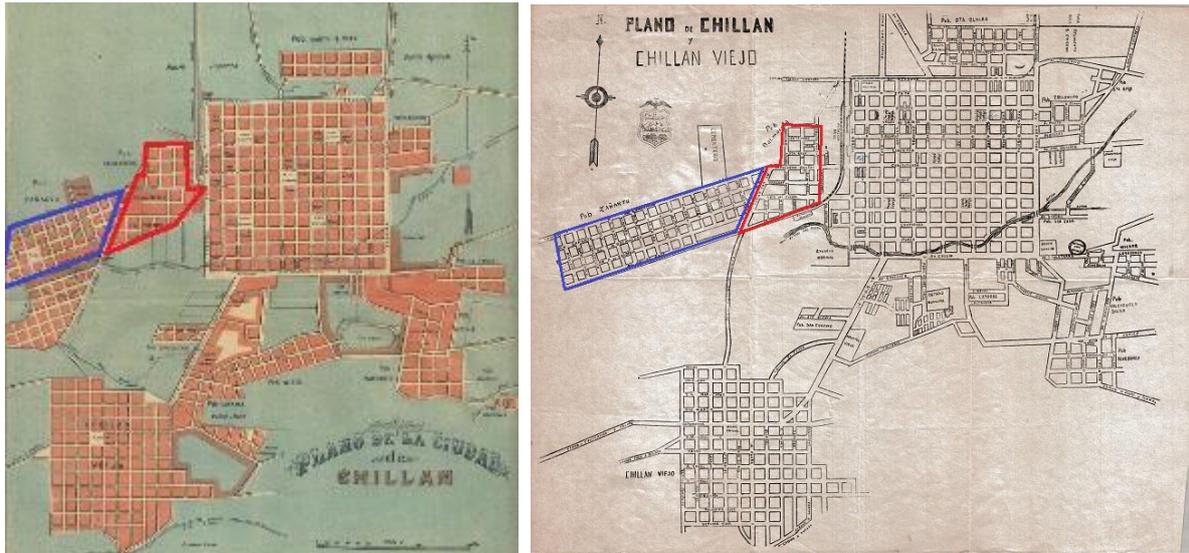


Fig.2. La imagen de la izquierda, muestra Plano de 1923 donde aparece el barrio en cuestión nombrado como Población Balmaceda junto a la Población Zañartu hacia el poniente. En el plano de la Derecha, de 1940-1950, se observa la misma estructura urbana con los mismos nombres de las citadas poblaciones. Con estos planos se demostraría que la conformación urbana de estos barrios se mantuvo inalterada por 17 años como mínimo o cercano a los 30 años, si consideramos la data del plano de 1950. Ver fuente fotografías y planos históricos

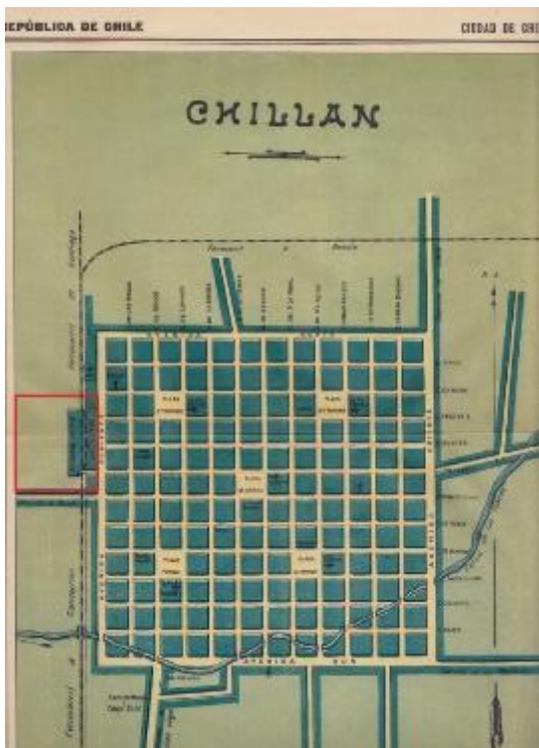


Fig.3. Llama la atención que este plano que también tiene fecha de 1923, no aparezca las poblaciones antes indicadas. Una explicación podría ser que este plano solo grafica el centro histórico intencionadamente para "borrar" los barrios "alegres", conflictivos para la moral de la época o, las poblaciones al poniente del centro histórico se conformaron después de los años 20. Situación a comprobar con una profundización del estudio histórico. (Ver ítem 2.1.5).

Todo este fenómeno de formación barrial de Villa Alegre marcó la diferencia con el tramado urbano de corte republicano, generando un fuerte matiz en la ciudad, ya que se trataba de un barrio en donde coexistían actividades comerciales, industriales, residenciales y recreacionales en un mismo espacio-tiempo.

Producto del abandono de esta zona industrial de EFE en los últimos años, se ha generado una aislación y fragmentación del barrio Ultraestación con el resto de Chillán⁽³³⁾, que es parte del desarrollo fragmentado desde que empezó el crecimiento de extensión periférica, de la ciudad. En este caso, la línea ferroviaria y el abandonado sector de maestranzas y bodegas de Ferrocarriles de Chillan ha generado una barrera urbana, que comenzó a desarrollarse con mayor fuerza después de 1939, a partir también de la llegada y el uso de nuevos medios de transporte urbanos⁽³⁴⁾.

Sobre el barrio Ultraestación, Basterrica agrega:

“Se creó, precisamente, desde la llegada del tren acá, que fue en 1873, a Chillan específicamente. Junto con la estación de trenes se creó todo este barrio aledaño, y comenzó a aflorar (...) el barrio Ultraestación, donde vivía, no solamente la gente que trabajaba en ferrocarriles, sino que por ahí estaba el viejo camino hacia Tomé. Entonces ahí también había bodegas de frutos del país, bodegas de acopio de cereales, etc. Y se fue creando todo un barrio dentro de ese sector, en donde había también vida bohemia, (...) loteos posteriores de terrenos, y ahí se creó lo que se denomina hoy día la Población Zañartu, hecha a principios del 1900, durante el periodo del intendente Vicente Méndez Urrejola (...), entre 1908 y 1921. Ahí se loteó ese sector y se convirtió en lo que hoy día conocemos como la Población Zañartu. Y a eso agregamos que el Cementerio Municipal estaba para ese sector. (...). Se cambió del antiguo emplazamiento, que estaba al norte, en la parte oriente de la ciudad (...), en donde existía el antiguo cementerio, que, por problemas de humedad, y después por la destrucción de los terremotos, se cambió definitivamente (...) hacia el nuevo Cementerio Municipal, que lo manejaba la Beneficencia Pública (...). Dentro de ese sector (...) se creó un barrio que se denominaba la “Villa Alegre”. (...) Antes de llamarse Ultraestación, era como el sector que unía el camino, antes de que llegara el tren (...), hacia Tomé”⁽³⁵⁾.

Básicamente se trata de un barrio en donde se reproducen las dinámicas y características culturales de los sectores populares del periodo, tanto en los lotes industriales como en las zonas residenciales. No obstante que hoy se percibe un nuevo desarrollo de “modernización constructiva” y aumento relativo del nivel socioeconómico, esta situación de extramuro y heterogeneidad de uso, aún se ve materializada con la misma barrera de separación y fragmentación física de origen, lo cual se analizará más adelante (ítem 3.1).

2.1.3.4. El terremoto de 1939 y el proceso desarrollista durante el gobierno de Pedro Aguirre Cerda:

Como es de imaginar, el terremoto de Chillan el 24 de enero de 1939 no fue el primero sufrido por la ciudad. También sufre los daños colaterales del terremoto de Concepción en 1751⁽³⁶⁾ y del 20 de

³³ Burci. Op Cit, P. 7.

³⁴ Ibid. P. 16.

³⁵ Entrevista a Juan Basterrica. Op Cit.

³⁶ Burci. Óp. Cit, P. 14.

febrero de 1835, cuando un fuerte sismo sacudió la tranquila mañana de los chillanejos, dejando una gran parte de la ciudad por los suelos (³⁷).

El terremoto de 1939 fue registrado a las 11:20 de la mañana y su magnitud dejó miles de muertos, heridos, una población temerosa y la destrucción de una gran parte de la arquitectura moderna desarrollada desde principio de siglo hasta ese momento. Algunos datos hablan del 95% de las edificaciones completamente destruidas (³⁸). Las columnas de prensa de la época relatan de forma dramática los hechos, revelando el aislamiento en el que quedó la ciudad después del sismo (³⁹). Se habla de un “Chillan destrozado” y de “Calles llenas de escombros”.

“El aspecto que ofrecía Chillán era desolador: calles cubiertas completamente de escombros, postes de alumbrado en el suelo, árboles desarraigados, vehículos cubiertos entre las ruinas y heridos y personas que despavoridas se movilizaban en busca de sus seres queridos desaparecidos. El ambiente sobrecogedor aumentaba con lamentos, llantos y gritos de desesperación e impotencia” (⁴⁰).

Después del terremoto, que dejó en el suelo prácticamente toda el área de Chillan Nuevo, se iniciaron las políticas de reconstrucción. Durante agosto de 1939 visita la ciudad el presidente Pedro Aguirre Cerda, quien inspecciona las obras en desarrollo. Una de las primeras obras fue la construcción del Hospital de Chillan. A partir de este proceso de reconstrucción urbana se dieron varios debates sobre cómo debería llevarse a cabo. Finalmente, la Municipalidad de Chillan declara una ordenanza que establece nuevas zonas de edificación, con lo cual se zanja la discusión sobre el área geográfica donde debía reconstruirse la ciudad. El 8 de septiembre del mismo año se publica el nuevo plan regulador de la ciudad, mientras que el 1 de octubre los periódicos regionales publican la Ordenanza Local de Construcción, la cual establece los nuevos límites urbanos, que lejos de ser innovadores, replicaban la trama original de la ciudad previa al terremoto.



Fig. 4 y 5. Imágenes de las calles de la ciudad destruida por el terremoto. Ver fuente fotografías y planos históricos

Pese a que los muertos de la ciudad se calculan en alrededor de 15.000, y que mucha gente migró hacia otras ciudades, el crecimiento demográfico de Chillan aumentó después del sismo, debido a la gran cantidad de gente que migró de otros lugares hacia Chillan para participar en el proceso de reconstrucción urbana. Si bien a principios de 1939 la población de Chillan data en casi 30.000

³⁷ Martínez. Óp. Cit, P. 26.

³⁸ Burci. Óp. Cit, P. 14.

³⁹ Martínez. Óp. Cit, P. 65.

⁴⁰ La Discusión de Chillan, 25 de enero de 1939. En: Ídem.

habitantes, el censo de 1940 arrojó la cifra de 42.817 ⁽⁴¹⁾. A partir de esto, entre otros factores, se podría aseverar que una de las consecuencias del terremoto fue el fenómeno de extensión urbana de Chillan.

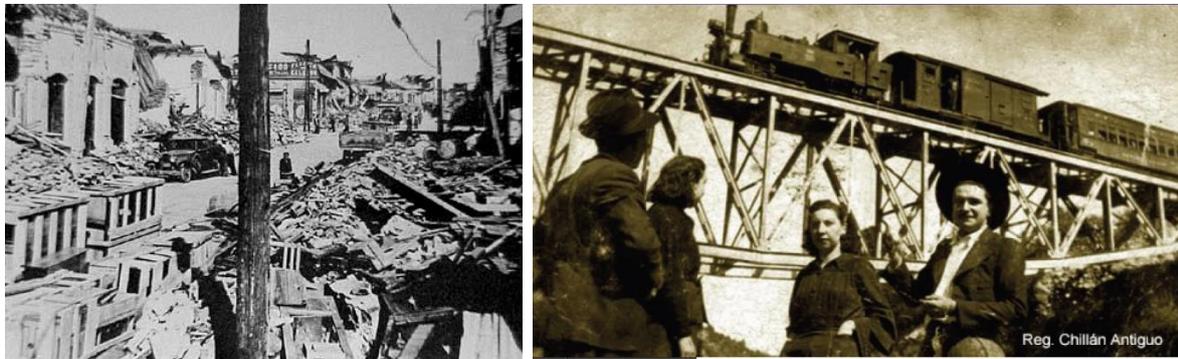


Fig.6 y 7. (Izq.) Otra calle de la ciudad destruida por el terremoto. (Der.) Ramal del ferrocarril de Chillan durante la primera mitad del siglo XX. Ver fuente fotografías y planos históricos.

En definitiva, **la construcción de la Estación de Ferrocarriles, junto a sus bodegas y maestranzas, durante el año 1941, es fruto de este contexto de reconstrucción urbana post terremoto, el cual, a su vez, estuvo influenciado por las políticas desarrollistas del gobierno radical de Pedro Aguirre Cerda**, quien representando a la primera coalición de centro-izquierda llegada al poder de forma democrática, impulsó una serie de medidas destinadas a ampliar las facultades del Estado en materia económica y social. Esta proyección política, junto al terremoto de Chillan, dieron como resultado la fundación de la Corporación Nacional para el Fomento de la Producción (CORFO), la cual tenía como objetivo llevar a cabo procesos de industrialización nacional, que modernizaran el modo de producción capitalista chileno, superando, de esta forma, la dependencia económica con otros países que dejaba el modelo primario exportador de materias primas. Este proceso fue conocido como “ISI” (industrialización por sustitución de importaciones).

⁴¹ Martínez. Óp. Cit, P. 74.



Fig.8. Estación de Ferrocarriles de Chillán. Coloreada 1910. Ver fuente fotografías y planos históricos



Fig.9. Estación de Ferrocarriles de Chillán con el tren ramal a Recinto. Ver fuente fotografías y planos históricos



Fig.10. Estación de Ferrocarriles de Chillán, en el suelo, tras el Terremoto de Chillán de 1939. Ver fuente fotografías y planos históricos



Fig.11 y 12. (Izq.) Estación de Ferrocarriles de Chillan, 1929. (Der.) Estacionamiento de carruajes de la Estación de Ferrocarriles de Chillán, con un carro de Panadería estacionado y la vista de las torres originales de la Iglesia de Los Carmelitas 1935. Ver fuente fotografías y planos históricos



Fig.13. Estación de Ferrocarriles de Chillan, 1935. Ver fuente fotografías y planos históricos

El gobierno de Pedro Aguirre Cerda (1938-1941) marcó el inicio del periodo desarrollista en Chile, el cual culminó de forma muy radical con el Golpe de Estado de 1973. Durante este mandato se construyeron plantas eléctricas, industrias manufactureras, se comenzó a desarrollar la explotación del petróleo y se introdujeron tecnologías industriales en la producción agraria. Aunque, por presiones de los sectores más conservadores, Aguirre Cerda no logró hacer reformas en el plano de la propiedad rural, perpetuándose, de esta forma, la gran propiedad terrateniente en el campo chileno. El presidente ya se había referido a este problema en su libro "El Problema Agrario", publicado en 1939 ⁽⁴²⁾. **Estas dinámicas rurales también generaron influencia en la formación de los barrios aledaños al Ferrocarril, como el barrio Ultraestación de Chillan**, por ejemplo.

Chillan no volvió a sufrir una devastación tan potente como la del terremoto de 1939, pero si se vio afectado en menor medida por el terremoto de 1953 en Angol, el terremoto de Valdivia en 1960 y el de Cobquecura en febrero de 2010 (el cual generó varios daños en la edificación pública y viviendas de la ciudad) ⁽⁴³⁾. Esta situación de continuas destrucciones y reconstrucciones generarán el crecimiento fragmentado que tiene la ciudad, que se analizará más adelante (ítem 2.1.6.1).

2.1.4. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA MAESTRANZA Y BODEGAS DE FERROCARRILES EN EL RECINTO DE LA ESTACIÓN

Las maestranzas, talleres y bodegas de Ferrocarriles del Estado eran componentes de suma importancia en el proceso productivo. Durante las tres primeras décadas del siglo XX, el 36% de los trabajadores de EFE laboraban en esta área ⁽⁴⁴⁾. Estos edificios dejaron de existir en Chillan después del terremoto de 1939, dando lugar a la construcción del conjunto arquitectónico donde yace el inmueble actualmente estudiado. Pero cabe mencionar **que la construcción de maestranzas y bodegas del Ferrocarril de Chillan tiene sus orígenes en el año 1879**. En 1916 se construyen bodegas para almacenar las maquinas del ferrocarril ⁽⁴⁵⁾.

Como se mencionó al inicio de este informe, con la documentación histórica encontrada, la dirección de estas bodegas/maestranzas en la ciudad de Chillan, figuraba en Ejército Chileno N°83, aunque en la actualidad el inmueble contiguo a la calle Italia casi en la esquina con Santa Rosa. Esta calle no se encuentra habilitada (no cuenta con acera, calzada ni pavimentos duros), por lo cual se puede inferir que esta vía fue creada con posterioridad a la construcción original de los edificios en cuestión. Con alta probabilidad este espacio de circulación era parte de las áreas de operaciones de carga y descarga. (Ver ítem 2.3.2.2; 2.3.2.3; 4.1.1.2 y 4.1.1.3-b).

Los testimonios de varios de los investigadores del desarrollo urbano de Chillan concuerdan en que estas maestranzas/bodegas fueron construidas al mismo tiempo (o en el mismo periodo) que la estación central de Chillan (ubicada en avenida Brasil), la cual comenzó a construirse después del terremoto de 1939 en el marco de un plan nacional de reconstrucción urbana. Según la 57ª Memoria de Ferrocarriles del Estado correspondiente al año 1940 *"Se solicitaron propuestas públicas para la ejecución de esta obra - (del edificio de la Estación) - adjudicándose este contrato el contratista señor*

⁴² Memoria Chilena. **Pedro Aguirre Cerda (1879-1941)**.

⁴³ Gallardo. Op Cit. P. 44.

⁴⁴ Guajardo. Op Cit. P. 49.

⁴⁵ Gallardo. Op Cit. P. 56.

Jorge Laclóte en la suma de 1 473 959,10. Se cursaron estados de pagos en el año por valor de \$ 349 850,00. Los trabajos se iniciaron y se desarrollaron normalmente” (46).

Con esto se podría afirmar documentadamente que la construcción del Edificio se empezó a ejecutarse el mismo año 1940 o con más seguridad el año 1941. Esto último, se ve confirmado por los datos encontrados en la 58ª Memoria correspondiente al año 1941, sin embargo, también se informa allí que por diversas circunstancias se produjeron, en varios momentos del proceso de construcción, una paralización de las obras (47). Con lo mencionado en dicho informe (ver nota al pie) no se puede determinar cuánto tiempo estuvieron detenidas las obras.

Lo que, si podemos afirmar que la construcción se terminó de ejecutar el año 1944, lo que está documentado en la 61ª Memoria correspondiente al año 1944, en el cual se informa una serie de inversiones para las terminaciones e instalaciones finales del edificio (48).

Se puede concluir entonces que el edificio de la estación junto a las bodegas y maestranzas necesarias para el funcionamiento y operación del servicio de transporte de pasajeros y carga (49), **fueron construidos entre los años 1941 y 1944, lo cual implica un periodo de construcción de 4 años, como mínimo.**

En este sentido, es importante señalar que los documentos del MINVU de Chillan y del permiso de edificación proporcionado por el Departamento de Obras Municipales de la Municipalidad de Chillan, la construcción data del 11 de febrero de 1941(50) y fue solicitada por Ferrocarriles del Estado. Si bien el documento no especifica cual fue el arquitecto a cargo del proyecto, si hace mención al contratista, llamado Darío López, que coincide con la información de la 58ª Memoria anteriormente citada. **Esto entrega mayores fundamentos para afirmar que la construcción comenzó el año 1941.**

⁴⁶ 57ª Memoria de Ferrocarriles del Estado correspondiente al año 1940 presentada por el Director General al Ministerio de Fomento- Ferrocarriles del Estado Pag 89, capítulo “Reconstrucción zona devastada”

⁴⁷ Lo informado en el documento es lo siguiente: “Estación de Chillán, Edificio principal - Este trabajo fue contratado el año 1940 con el señor Jorge Laclóte, quien traspasó su contrato al Sr. Darío López B. El trabajo no se pudo llevar adelante normalmente debido al fallecimiento del señor López, en el mes de febrero. La sucesión se hizo cargo de la prosecución de los trabajos, lo que trajo la paralización temporal de ellos, mientras se hacían los trámites legales; por otra parte, los contratistas tuvieron dificultades en la adquisición de cemento y otros materiales, lo que también produjo cierta paralización en la continuación de los trabajos. Durante el año se extendieron estados de pagos a los Contratistas por valor de \$ 189 295,90” - 58ª Memoria correspondiente al año 1941, presentada por el Director General al Ministerio de Fomento Ferrocarriles del Estado, Pág. 109 capítulo “Reconstrucción zona devastada”.

⁴⁸ Lo informado en el documento es lo siguiente: “Estación Chillan - En el año anterior se contrataron los trabajos de terminación del edificio por el sistema de administración delegada, con una remuneración para el contratista, por la dirección de la obra, de \$ 109 531,40, equivalente al 10,8% del monto del presupuesto oficial que alcanza a \$ 1001728,94. De esta suma se canceló en 1944 la cantidad de \$ 510 908,23. Se contrataron, además, trabajos complementarios y de calefacción por \$ 105 573,11, suma que se canceló en el año. Se autorizó a la Sección Señalización la inversión de \$ 39 029,80 para la instalación de telégrafos y teléfonos del edificio, suma que se invirtió en el año. Posteriormente se amplió el contrato de terminación del edificio, con el mismo contratista, por la suma de \$ 20 552,64. El monto de la ampliación alcanza a \$ 392 297,64, suma que se ha invertido en 1944. Se autorizó al Departamento de Tracción y Maestranzas para invertir \$ 111 900,00 en la instalación del alumbrado eléctrico del edificio, suma que se ha invertido en el año. Los valores invertidos en este edificio alcanzan, hasta la fecha, a la suma de \$ 1810 913,53.” 61ª Memoria correspondiente al año 1944 presentada por el Director General al Ministerio de Fomento- Ferrocarriles del Estado Pág. 114 y 115- Capítulo Arquitectura.

⁴⁹ En los capítulos destinados a las “Bodegas de Cargas y Almacenes de Materiales” o de “Tracción y Maestranza” de las 3 Memorias consultadas, no aparece la construcción de este tipo de edificios en Chillán.

⁵⁰ Ficha de Valoración Circular DDU 240 del MINVU. Inmueble de Conservación Histórica. Plan Regulador Comunal de Chillan. Y Permiso de Edificación N°379 de la Dirección de Obras Municipales de la Municipalidad de Chillan. 11 de febrero de 1941.

Se sabe, por esta misma fuente que en ese año 1941, se efectuaron trabajos de desvíos en la vía férrea, para acceder a las “Bodegas de carga”, lo cual da cuenta qué, si se estaban realizando los accesos a ellas, éstas se construyeron en ese mismo año o antes (⁵¹).

Por información de una importante historiadora de Chillán, Alicia Romero, citada en este estudio y que proporcionó interesantes fotografías antiguas, el arquitecto de la Estación de Ferrocarriles habría sido Guillermo Bustos Muñoz, con lo cual podemos suponer que fue el mismo arquitecto de las Bodegas (Ver ítem 2.1.5 y 4.1.3.1).

Por la información fotográfica de la 58ª Memoria, se puede afirmar que las Bodegas de Carga y Almacenaje, se construían en esos años, con una tipología industrial modular, estándar y aparentemente, con elementos prefabricados, que se repetían en muchos complejos ferroviarios, con diferencias de diseño menores.

Como se puede observar en la figura 13-a la similitud de la edificación de las bodegas de Calera es notable, siendo casi idéntica a la de Chillán. Podemos apreciar una diferencia en la materialidad de la techumbre de los corredores laterales que en el caso de Chillán fueron ejecutados con estructura metálica y no hormigón armado como en Calera. (Ver ítem 4.1.1.3-b, Materialidad y elementos arquitectónicos principales).



Fig.13-a. Ampliación de las Bodegas de Carga de Calera, 1941. Fuente: 58a Memoria EFE, pág. 105



Fig.13-b. Estación de Chillán Fuente: 61a Memoria EFE, 1944, pág. 115.

El 29 de septiembre de 1998, el inmueble ubicado en lo que se denominó como “Lote Seis” del “Recinto Estación Chillan” (⁵²), con sus 16.566 metros cuadrados, pasó a ser propiedad de la Inmobiliaria Nueva Vía S.A por aporte directo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, mediante escritura pública ante notario el 15 de octubre de 1997, y por la suma de 100.588.752 pesos.

El 21 de septiembre de 2004 la Dirección de Obras de la Municipalidad de Chillan emite un documento certificando la recepción de obras de edificación de la estación ubicada en calle Brasil,

⁵¹ Lo informado en el documento es lo siguiente: “Se efectuaron trabajos de ampliación de los desvíos de acceso a las Bodegas de carga, con una inversión total de \$ 125 610,00. Este gasto ha sido cargado a la cuenta de “Reconstrucción”. Además, se continúan las obras de transformación de la estación, haciendo rellenos y empalmes de desvíos, en los que se han gastado la suma de \$ 147 940,35 hasta diciembre del presente año.” 58ª Memoria correspondiente al año 1941, presentada por el Director General al Ministerio de Fomento Ferrocarriles del Estado, pág. 101 capítulo “Reconstrucción zona devastada”.

⁵² Conservador de Bienes Raíces de Chillan. Escritura de Inscripción N°4316. Fojas 6732.

propiedad de EFE (⁵³). Después del terremoto de 2010 la Estación de Ferrocarriles de Chillan y sus inmuebles aledaños sufrieron algunos daños no estructurales, lo que motivó que, durante el año 2016, se declaran Inmuebles de Conservación Histórica por el Plan Regulador (⁵⁴).

El 10 de septiembre de 2019 la empresa Essbio S.A de la región de Ñuble otorga el derecho a solicitar el arranque de agua potable y el empalme a la red pública de alcantarillado al SEREMI MINVU de Ñuble, quien figura como propietario del terreno con la dirección Ejército Chileno N°83⁵⁵. A su vez, el certificado de factibilidad de suministro de energía eléctrica data del 8 de abril del año 2013, y fue directamente solicitado por EFE (⁵⁶).

Juan Ignacio Basterrica autor del artículo “El Ferrocarril Urbano de Chilla” citado en este estudio, nos aporta interesantes datos sobre las bodegas de Ejército Chileno N°83:

“Las maestranzas, o sea, los galpones que se desmantelaron hace unos 10 años atrás, aproximadamente, que Ferrocarriles del Estado sacó licitación para el desarme de muchos de ellos, y ahí está solamente la obra gruesa, la que puedes ver, donde se pretende levantar el museo. Entiendo que esas construcciones son posteriores al terremoto de 1939, puesto que (...) dejó un grave daño en todo lo que fue la Estación de Ferrocarriles, y obviamente las estructuras que estaban anexas a él, como sería el caso de los galpones destinados a las maestranzas. Por lo tanto (...) tienen que haber sido reconstruidas (...) después,

(...) la construcción de estas bodegas que había allí, porque en realidad, más que maestranzas, eran bodegas de almacenaje. Tenían un piso que consistía en (...) una especie de adoquines de roca de color gris, en donde tu podías encontrar, incluso, restos de urea o salitre entre cada uno de ellos, en las uniones, como una capa dura que se produjo a través del tiempo, porque generalmente, lo que se embarcaba en esos lugares era salitre (...) y todos estos productos derivados del mismo salitre. (...) Esto contemplaba vigas grandes arriba, en el techo. Estas vigas eran (...) de seis metros o más, por lado, y (...) generalmente eran vigas de roble (...). Y lo otro, estructuras escuadras de metal para unir las cerchas, la conjunción de las dos vigas principales (...). La estructura es, básicamente, una estructura arquitectónica de ladrillo con hormigón, y con algunas ventanas con barrotes (...), como se utilizaron mucho en las bodegas durante el siglo XIX, pero que también permanecieron como una forma de tener ventilación (...). También recuerdo los portones (...), grandes portones de madera con marcos metálicos, después se transformaron en correderas. La desmantelación de esto fue, más o menos, en los años 2000, 2003, por ahí. Salieron a licitación los desarmes de esto por parte de Ferrocarriles del Estado” (⁵⁷).

⁵³ Municipalidad de Chillan, Dirección de Obras. Certificado de Recepción de Obras Edificación N°244. Solicitud 1474. 21 de septiembre de 2004.

⁵⁴ Wikipedia. Estación Chillan.

⁵⁵ Essbio S.A. Certificado de Factibilidad N°201901006465. 10 de septiembre de 2019.

⁵⁶ CGE Distribución. Certificado N°0498/2013. Chillan. 8 de abril de 2013.

⁵⁷ Entrevista a Juan Ignacio Basterrica. Op Cit.

De esta entrevista se puede comprobar, con cierta seguridad, uno de los productos importantes que se almacenaba en la bodegas, el pavimento y la materialidad y tipos de portones que existían antes de su desmantelación. Esto se analizará con un mayor detalle en el ítem 4.1.1.1 y 4.1.3.3.

Según Camila Gallardo, las Maestranzas de Ejército Chileno N°83 “*Forman parte (no protegida oficialmente) del patrimonio histórico de la ciudad post terremoto del 39’. En su estado actual estado de abandono y deterioro, podrían definirse como ruinas de la modernidad*”⁽⁵⁸⁾. En el resto del conjunto de edificios aledaños, correspondía a los camarines y duchas de los trabajadores del ferrocarril y de las bodegas (situación que se ve comprobada con la construcción original de las bodegas sin servicios higiénicos, ver ítem 4.1.3.2 y 4.1.3.3). Por su dimensión y considerable altura, se puede suponer además, con alta probabilidad, que en estos edificios contiguos se realizaban trabajos mecánicos y técnicos atingentes a la mantención y reparación de las maquinas, pero también labores administrativas y recreativas, como lo demuestra la existencia de una antigua cancha de futbol en medio del conjunto arquitectónico original, el cual podría considerarse parte de la categoría del “Patrimonio Industrial” a nivel nacional⁽⁵⁹⁾, ya que representa el uso de nuevas tecnologías para la época y el desarrollo de dinámicas productivas particulares del siglo XIX y principios del XX.

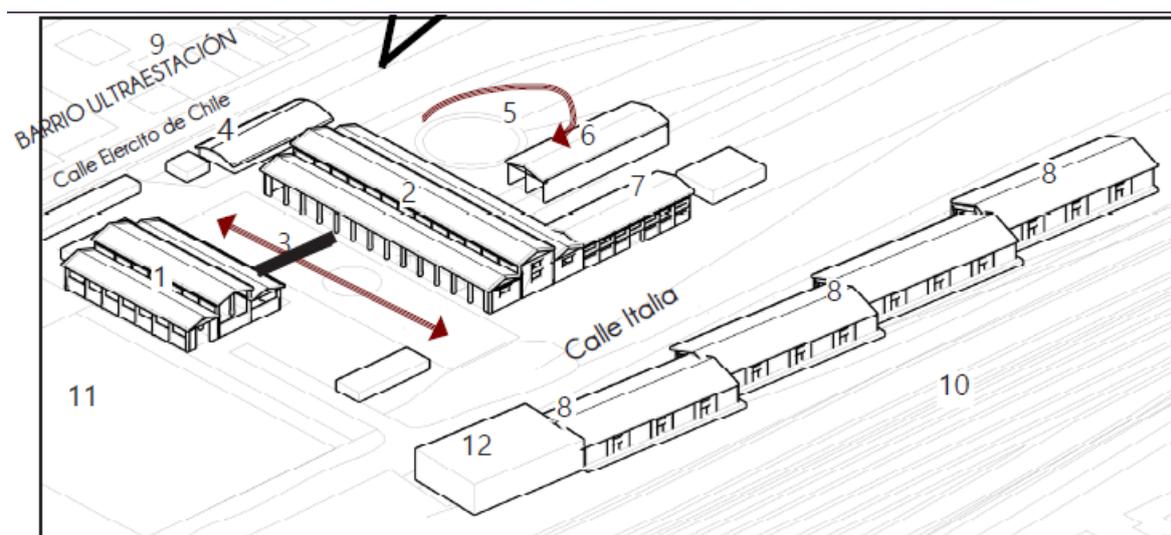


Fig.14. Isométrica del Recinto de Bodegas y Maestranzas de la Estación de Ferrocarriles de Chillan. Dibujo realizado por Marilyn Camila Gallardo Urbano en el año 2018 Ver fuente fotografías y planos históricos.

⁵⁸ Gallardo. Op Cit, P. 56.

⁵⁹ Torres, Carolina. **Los riesgos por el “abandono cultural” del patrimonio industrial: maestranzas ferroviarias de Chile.** Apuntes, Vol. 26, N°2. Bogotá, Colombia, 2013.

El año 2010 la Empresa de Ferrocarriles del Estado licitó los terrenos de las maestranzas y bodegas con el fin de ser vendidos a proyectos inmobiliarios ⁽⁶⁰⁾. **El Plan Regulador de Chillan del año 2016 declaró la zona donde se ubican las bodegas como “Zona de Infraestructura urbana”, lo que contradice de cierta forma la resolución exenta N°2504 del MINVU publicada el 2008, la cual establece que la zona es de “Renovación Urbana” ⁽⁶¹⁾.**

2.1.5. LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN A SEGUIR

La revisión de prensa local de la época como “La Discusión de Chillan”, “Las Ultimas Noticias”, “El Mercurio” o “El Diario Ilustrado”, pueden ser fundamentales para el hallazgo de una fecha de construcción más precisa de las maestranzas/bodegas del recinto de la Estación de Chillan. Producto de la importancia de la reconstrucción urbana de la ciudad después del terremoto de 1939, la prensa realizó un amplio cubrimiento mediático de aquel proceso, ya que el ferrocarril era una de las materialidades urbanas más importantes en la dinámica cotidiana de la ciudad.

Otro lugar importante de búsqueda es el Archivo Histórico de Concepción. Especialmente en la Biblioteca Digital, se podrá encontrar “Chillan, las artes y los días” editado por Armando Cartes, en el cual se podrá encontrar dos monografías, una de la “cotidianeidad de Chillan” de Marco Aurelio Reyes Coca con alguna referencia al barrio de Villa Alegre y Ultraestación y otra del autor Pablo Vitker “Desarrollo urbano de Chillan”.

En el proceso de búsqueda, sería ideal también realizar además revisiones de las memorias del Ministerio de Obras Públicas, Boletines de Ingeniería, memorias de los intendentes de la región de Ñuble y archivos de Ferrocarriles del Estado.

Por otro lado, el testimonio oral de los viejos habitantes del Barrio Ultraestación puede proporcionar interesantes datos y pistas para la reconstrucción histórica, que pueden ser contrastados con los documentos físicos.

Lo mismo se podría lograr con una indagación y localización del arquitecto de la Estación, Guillermo Bustos Muñoz, o en su defecto llegar a conocer su trabajo obteniendo documentación planimétrica. Esto en el supuesto que sería el mismo arquitecto de las bodegas y de que esté con vida.

2.1.6. CONCLUSIONES Y REPERCUSIONES DE LAS CATASTROFES EN LA ARQUITECTURA Y URBANISMO DE LA CIUDAD

2.1.6.1. Chillán epicentro de desarrollo nacional:

A modo de conclusión de este análisis histórico, podríamos afirmar que las diversas reconstrucciones, ocasionadas por los trágicos acontecimientos antes descritos, han establecido a Chillán **“como la primera ciudad moderna del país, marcada por un diseño urbano innovador para su tiempo...manifiesto de una reconstrucción de arquitectura moderna, que hoy determina su patrimonio principal” ⁽⁶²⁾.**

Podemos afirmar también que especialmente el terremoto de Chillan, ocurrido en enero de 1939, fue fundamental en la consolidación de las políticas desarrollistas del país, el cual generó argumentos favorables para la fundación de la CORFO en abril de ese mismo año, durante el gobierno de Pedro Aguirre Cerda y particularmente, las políticas de reconstrucción urbana a cargo

⁶⁰ Gallardo, Op Cit. P. 66.

⁶¹ Ibid. P. 68.

⁶² Burci Óp.Cit P.30

del Estado pusieron énfasis en la ciudad de Chillan, como epicentro del terremoto, convirtiéndose también en un “epicentro de desarrollo” del país.

En este sentido, la construcción de la Estación de Ferrocarriles de Chillan, junto con sus bodegas y maestranzas en 1941, no puede explicarse sino es por este acontecimiento natural y por el agotamiento del modelo primario exportador, el cual requería de nuevos impulsos industrializadores por parte del Estado

2.1.6.2. Repercusiones en la arquitectura y urbanismo de la ciudad:

Las siguientes imágenes dan cuenta de la modernidad existente antes del terremoto con una prevalencia de una arquitectura neoracionalista mezclado con Art Decó y posteriormente se muestran imágenes de la arquitectura posterior al terremoto que en general tuvo una mayor claridad tipológica del movimiento moderno.



Fig.15. Casa Etchevers, 1935 fotografía año 2002, en Chillán: “Huellas patrimoniales...” de Martínez, Claudio



Fig.16. Edificio de los Dos Cuyanos, único en su tipo en 1939 antes del Terremoto. Este edificio se mantuvo en pie hasta la actualidad.



Fig.17. Casa en 18 de septiembre esquina Bulnes, sector del anillo interior



Fig.18. Casa esquina en Bulnes y 18 de septiembre.



Fig.19. Edificio construido después de 1939, de estructura arquitectónica similar al de "Los Dos Cuyanos". Ubicado en 5 de abril esquina El Roble.



Fig.20. Edificio de arquitectura moderna de los Arquitectos Juan Borches, Isidro Suarez y el español Jesús Bermejo construido en 1960.

Fuente: Las 6 imágenes precedentes, fueron extraídas del documento "Chillán: Huellas Patrimoniales, Fundamentos para la Musealización de la Ciudad" de Claudio Martínez Cerda, incluido en la Bibliografía de este Estudio.



Fig.21. La Catedral de Chillán construida en 1942 con hormigón armado, ejemplo imponente y emblemático de la avanzada arquitectura moderna que se desarrolló después del terremoto de 1939. Fotografías actuales tomadas por el Consultor, febrero 2021.

Fig.22. Estación de Ferrocarriles de Chillán construida en 1941, en conjunto con el edificio de bodegas de este estudio. Fotografía tomada por el Consultor, febrero 2021.



En los años posteriores al terremoto de 1939, la ciudad se desarrolló con un crecimiento en extensión considerable hacia el oriente y sur y con la llegada de nuevas regulaciones para la seguridad ferroviaria y la determinación de áreas de riesgo hidrológico se produjo una limitación de la construcción provocando una expansión urbana irregular, heterogénea y fragmentada alrededor del casco histórico, con varios sectores abandonados y deteriorados.

Esto se ve agravado por las desigualdades sociales que son comunes a todo el país, a pesar de la baja tasa de pobreza, lo que determina la segregación social urbana existente.

Con todo este singular proceso de urbanización, **podríamos afirmar que el carácter de la ciudad de Chillán está determinado por las múltiples refundaciones, relocalizaciones y reconstrucciones, que otorga una característica de fragmentación y desconexión urbana** que se suma a las provocadas por la línea ferroviaria, que es una situación que ocurre en la mayoría de las ciudades intermedias del país.



Fig.23: Plano de la ciudad de Chillán de 1923. Se aprecia ya en esos años la fragmentación. Con Chillán Viejo y otras poblaciones dispersas en la periferia de la cuadrícula central.

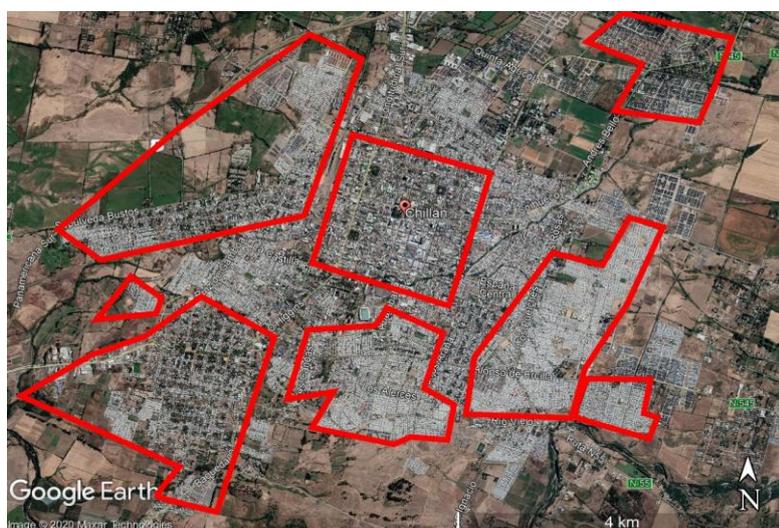


Fig.24. Imagen actual (2020) que reafirma, la histórica fragmentación de la ciudad, con todo su proceso de refundaciones y reconstrucciones, sumado a la expansión “segregada” de la ciudad, típica de las ciudades latinoamericanas.

5. REFERENCIAS Y FUENTES BIBLIOGRAFICAS UTILIZADAS

5.1. BIBLIOGRAFÍA

- AUGÉ, MARC. “**Los no Lugares Espacios del anonimato – Una antrología de la sobremodernidad**”. Editorial Gedisa, Seuil, 1992. Séptima reimpresión: noviembre 2002, Barcelona.
- BASTERRICA SANDOVAL, JUAN IGNACIO. “**El Ferrocarril Urbano de Chillan**”. Revista Quinchamalí N°7. agosto 2012. PP. 76 – 83.
- BURCI, DENIS ANTONIO. “**Ultraestación / Ultra-Chillan**, Regeneración urbana y densificación desde el ferrocarril”. Tesis de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile, enero 2020. - <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/47379> -
Encontrado en: <https://repositorio.uc.cl/xmlui/handle/11534/47379>.
- GALLARDO URBANO, MARILYN CAMILA **Proyecto Gobierno Regional de Ñuble sector ex maestranza de Ferrocarriles, Memoria de Titulo**. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Diciembre 2018.
- GUAJARDO, GUILLERMO Y MORENO, ROMÁN. “**Evadiendo a la Historia de Chile: Los Archivos de los Ferrocarriles del Estado**”. Tiempo Histórico, Revista de la Escuela de Historia de la Universidad Academia de Humanismo Cristiano. Santiago de Chile, noviembre 2019.
- REYES COCA, MARCO AURELIO. “**Colonias Extranjeras en Chillan**”. Revista Quinchamalí N°1. marzo 2010. PP. 64 – 67.
- PEDRERO LEAL, MARCIAL. “**Los Fundadores de Chillan**”. Revista Quinchamalí N°2. junio 2010. PP. 78 – 81.
- MARIN VICUÑA, SANTIAGO *Ingeniero de la Sección de Ferrocarriles de la Dirección de Obras Públicas*. “**ESTUDIOS DE LOS FERROCARRILES CHILENOS**”. Publicado en los “Anales de la Universidad”. Imprenta Cervantes 1900-1901.
- MARTINEZ CERDA, CLAUDIO “**Chillán: Huellas Patrimoniales, Fundamentos para la Musealización de la Ciudad**”. Artículo en la Revista “**DU&P Diseño Urbano y Paisaje**” del Centro de Estudios Arquitectónicos, urbanísticos y del paisaje de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Universidad Central. Año 7 N° 19, abril 2010.
- TORRES GILLES, CLAUDIA CAROLINA “**Los Riesgos por el “Abandono Cultural” del patrimonio industrial: maestranzas ferroviarias en Chile**”. Artículo en la Revista “**Apuntes**” ISSN 1657-9763, Vol. 26. N°2 p.52-67.

5.2. FUENTES VARIAS:

- CGE DISTRIBUCIÓN. Certificado N°0498/2013. Chillan. 8 de abril de 2013.

- CONSERVADOR DE BIENES RAÍCES DE CHILLAN. Escritura de Inscripción N°4316. Fojas 6732.
- ESSBIO S.A. Certificado de Factibilidad N°201901006465. 10 de septiembre de 2019.
- FICHA DE VALORACIÓN CIRCULAR DDU 240 DEL MINVU. Inmueble de Conservación Histórica. Plan Regulador Comunal de Chillan.
- ENTREVISTA A JUAN IGNACIO BASTERRICA. Marzo de 2021. En propiedad del autor.
- 57ª MEMORIA CORRESPONDIENTE AL AÑO 1944, presentada por el Director General al Ministerio de Fomento- Ferrocarriles del Estado.
- 58ª MEMORIA CORRESPONDIENTE AL AÑO 1944, presentada por el Director General al Ministerio de Fomento- Ferrocarriles del Estado.
- 61ª MEMORIA CORRESPONDIENTE AL AÑO 1944, presentada por el Director General al Ministerio de Fomento- Ferrocarriles del Estado.
- MEMORIA CHILENA. Corporación de Fomento a la Producción (1939-1952).
- MEMORIA CHILENA. Pedro Aguirre Cerda (1879-1941).
- MUNICIPALIDAD DE CHILLAN, DIRECCIÓN DE OBRAS. Certificado de Recepción de Obras Edificación N°244. Solicitud 1474. 21 de septiembre de 2004.
- PERMISO DE EDIFICACIÓN N°379 de la Dirección de Obras Municipales de la Municipalidad de Chillan. 11 de febrero de 1941.
- Wikipedia. Estación Chillan.
- <https://es.wikipedia.org/wiki/Ultraestaci%C3%B3n>
- <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/region-de-nuble/parque-ultraestacion-de-chillan-septuplicara-su-tamano-en-una-segunda/2019-07-15/171536.html>
- <https://www.arkiplus.com/racionalismo-en-arquitectura/>

6. FUENTES FOTOGRAFÍAS Y PLANOS HISTORICOS

- **Fig.2: Plano de la ciudad de Chillán 1940-1950, contemplando Chillán Viejo, las poblaciones y mostrando la estación y sus bodegas.** Guía Inter América, Cartógrafo Boloña. 1923. Archivo de Alicia Romero Silva y **Plano de Chillán (1940-1950).** Anónimo. Archivo de Alicia Romero.
- **Fig.3. Plano de la ciudad de Chillán 1923, indicando la Estación de Ferrocarriles y las líneas férreas a Santiago, Concepción y el ramal a Recinto.** Guía Inter América, Cartógrafo Boloña. 1923. Archivo de Alicia Romero Silva.

- **Fig.4: Calle del centro de Chillan después del terremoto de 1939:** Gallardo, Camila. Gobierno Regional de Ñuble en sector ex maestranza de ferrocarriles. Memoria de Título Arquitectura, Universidad de Chile. Santiago de Chile, diciembre de 2018.
- **Fig.5: Calle de Chillan después del terremoto de 1939:** Martínez Cerda, Claudio. Chillan: Huellas Patrimoniales. Fundamentos para la Musealización de la Ciudad. Universidad Central de Chile. Santiago de Chile, abril 2010.
- **Fig.6: Otra calle de la ciudad destruida por el terremoto:** Martínez Óp. Cit. P. 68.
- **Fig.7: Ramal del ferrocarril de Chillan durante la primea mitad del siglo XX:** Gallardo. Óp. Cit. P. 43.
- **Fig.8: Estación de Ferrocarriles de Chillán. Coloreada 1910:** Postal coloreada del Editor Sepúlveda. Circa 1910. Archivo de Alicia Romero Silva.
- **Fig.9: Estación de Ferrocarriles de Chillán con el tren ramal a Recinto:** Página del Álbum Pagueguy, fotografías de Leblanc. Circa 1917. Archivo de Alicia Romero Silva.
- **Fig.10: Estación de Ferrocarriles de Chillán, en el suelo, tras el Terremoto de Chillán de 1939:** Fotografía blanco y negro. Circa 1939. Archivo de Alicia Romero Silva.
- **Fig.11: Estación de Ferrocarriles de Chillan, 1929:** Estación de Ferrocarriles de Chillán. Circa 1929. Archivo de Alicia Romero Silva.
- **Fig.12: Estacionamiento de carruajes de la Estación de Ferrocarriles de Chillán, con un carro de Panadería estacionado y la vista de las torres originales de la Iglesia de Los Carmelitas:** Circa 1935. Archivo de Alicia Romero Silva.
- **Fig.13: Estación de Ferrocarriles de Chillan, 1935:** Estación de Ferrocarriles de Chillán. Foto postal blanco y negro. Circa 1935. Archivo de Alicia Romero Silva.
- **Fig.14: Isométrica del Recinto de Bodegas y Maestranzas de la Estación de Ferrocarriles de Chillan:** Gallardo. Óp. Cit. P. 57.