

Estudiante: Verónica Vargas Mättig
Prof. Guía: Jorge Iglesias
Prof. Asistente: René Muñoz
Ayudante: Benjamín Campos



PUESTA EN VALOR FERROCARRIL MILITAR PUENTE ALTO AL VOLCAN
ESTACIÓN SAN ALFONSO: CENTRO DE SANACIÓN Y CONTEMPLACIÓN DEL PAISAJE.

CAJÓN DEL MAIPO_ REGIÓN METROPOLITANA



Estudiante: Verónica Vargas Mättig
Prof. Guía: Jorge Iglesias
Prof. Asistente: René Muñoz
Ayudante: Benjamín Campos

Profesionales que me facilitaron información:

-Mario Droguett, profesional del Departamento de Patrimonio
del Ministerio de Obras Públicas.

Alejandro Vial Latorre, Encargado de la Unidad de Patrimonio
del Servicio de Salud Metropolitano Sur Oriente.

Profesores y/o Profesionales Asesores:

Profesor Luis Goldsack
Profesor Francis Pfeninger
Profesor Leopoldo Dominichetti
Profesora María Paz Valenzuela (e 1° etapa)

Sr. Luis León Vera, Presidente Agrupación Ave Fénix.

Srta. Marie Arana Urioste, Terapeuta hortícola, Fundadora y
Directora del Herbarium.



PUESTA EN VALOR FERROCARRIL MILITAR PUENTE ALTO AL VOLCAN
ESTACIÓN SAN ALFONSO: CENTRO DE SANACIÓN Y CONTEMPLACIÓN DEL PAISAJE.

Agradezco a Dios y a todos aquellos que me apoyaron en el desarrollo del proyecto.

En especial a Álvaro por su gran ayuda y apoyo en los momentos más difíciles, al igual que toda su familia.

... A mi familia, mis eternos cómplices en cada una de las etapas de la carrera y de mi vida.

... A Vanessa y Carla por su compañía y apoyo en esos muchos días de trabajo en la FAU.

... A todos los profesores que aportaron en el desarrollo del proyecto.

... A mis amigos, por estar siempre ahí.



Índice

1.- Introducción

| | |
|---|---|
| Motivaciones personales | 1 |
| San José de Maipo/ primeros acercamientos | 5 |

2.- Presentación del tema

| | |
|---|----|
| ¿Cómo potenciar el Cajón del Maipo? | 7 |
| Potencialidad existente: situación geográfica y natural | 8 |
| Potencialidades no exploradas: turismo en sectores habitables | 12 |
| Rutas del Cajón del Maipo | 17 |
| Ruta del ferrocarril | 18 |

3.- Antecedentes.

| | |
|---|----|
| Ferrocarril Militar Puente Alto al Volcán | 22 |
| - Orígenes del ferrocarril | 22 |
| - Causa de su obsolescencia | 23 |
| - Estado actual / trazado y estaciones susceptibles de reincorporar | 23 |
| - Renacer/ Proyecto Ave Fénix | 27 |

4.- Puesta en valor Ferrocarril Militar Puente Alto al Volcán.

| | |
|--|----|
| Objetivos proyecto | 31 |
| Propuesta general "Ferrocarril patrimonial del Cajón del Maipo" | 32 |
| A.- Espacio entre estaciones | 32 |
| - Circuitos existentes | 33 |
| - Circuitos propuestos/ plan global | 34 |
| - Faja vía como propuesta urbana/ Criterios de diseño. | 36 |
| Plan general tramo Estación Melocotón – Estación San Alfonso. | 41 |
| B.- Estaciones | 38 |
| - Consideraciones previas | 39 |
| - Hacia definir un cuento para cada estación | 42 |
| - Rol o servicio que prestará cada estación: propuesta sugerente, "cuento" que motive la visita | 44 |
| - Idea base para todas las estaciones | 46 |
| - Criterios de intervención sobre las estaciones | 48 |

5.- Estación san Alfonso: hacia la naturaleza.

| | |
|--|----|
| Puesta en valor estación San Alfonso: Criterios de selección | 51 |
| El lugar: Pueblo de San Alfonso | 52 |
| - Pueblo San Alfonso/ conexión directa con lo natural. | 52 |
| - Santuario de la naturaleza Cascada de las Ánimas | 55 |
| Emplazamiento estación/ contexto inmediato. | 58 |
| Terreno: situación actual. | 61 |
| Estación San Alfonso/ situación actual. | 62 |

6.- Centro de sanación y contemplación del paisaje

| | |
|--|-----|
| Centro de Sanación y contemplación del paisaje | 67 |
| Conceptualización | 68 |
| Matriz conceptual | 69 |
| Propuesta conceptual proyecto | 74 |
| | |
| Zonificación programática | 78 |
| Criterios de implantación en el terreno/Valor de las preexistencias: | 79 |
| | |
| Partido General | 84 |
| Programa | 87 |
| Guión de reocrído | 88 |
| Profundización espacial en diferentes atmósferas | 89 |
| | |
| Criterios de diseño | 90 |
| | |
| Expresión y materialidad | 90 |
| Criterio estructural | 92 |
| Criterios de sustentabilidad | 94 |
| Sustentabilidad social | 94 |
| Sustentabilidad ambiental | 95 |
| Sustentabilidad bioclimática | 96 |
| Sustentabilidad económica | 98 |
| | |
| Gestión | 99 |
| Planimetrías | 102 |

7.- Material complementario

Importancia de la conservación de nuestro patrimonio cultural edificado. Ante la problemática de inmuebles y zonas en estado de abandono.

Ejercicio de extrapolación Ferroviaria

Normativa asociada al emplazamiento

8.- Bibliografía



Motivaciones personales

Este proyecto constituye el remate de lo realizado durante la carrera y manifiesta las inquietudes y aprendizaje que he ido adquiriendo a lo largo de la misma.

Por lo mismo y si se trata de buscar las motivaciones que me llevaron a este tema, debo necesariamente referirme a tres vertientes que se fueron entrelazando bajo la figura del Diplomado de Arquitectura Pública que cursé el año 2009.

El objetivo del Diplomado era seguir un hilo conductor a lo largo de las instancias de seminario, Práctica Profesional y el ejercicio de aplicación del mismo; todo en plena libertad de elección y en base a las inquietudes personales de cada uno.

Así, teniendo el tema patrimonial como motivo inicial, desarrollé mi Práctica Profesional en el Departamento de Patrimonio del Ministerio de Obras Públicas¹, en donde evidencié la importancia que tiene el modelo de gestión para garantizar la exitosa rehabilitación de un inmueble patrimonial. Luego desarrollé mi seminario de investigación acerca de los "Cines de barrio"² y las posibilidades de reutilización de los mismos para fines públicos; y finalmente el

ejercicio de aplicación del Diplomado en donde tomamos el caso específico del Teatro Novedades y la posibilidad de reutilizar su infraestructura como apoyo a una comunidad en específico que se vería directamente beneficiada por un aglutinador de programa.

En estas instancias, comprendí que a la hora de trabajar en aquellos lugares hoy deteriorados que constituyen patrimonio es preciso articular un modelo de gestión más que un proyecto, una SIMBIOSIS entre una comunidad en específico que requiere de un lugar y un inmueble patrimonial que vería en esta comunidad su posibilidad de resurgir y reactivarse en base un programa acorde a los nuevos tiempos.

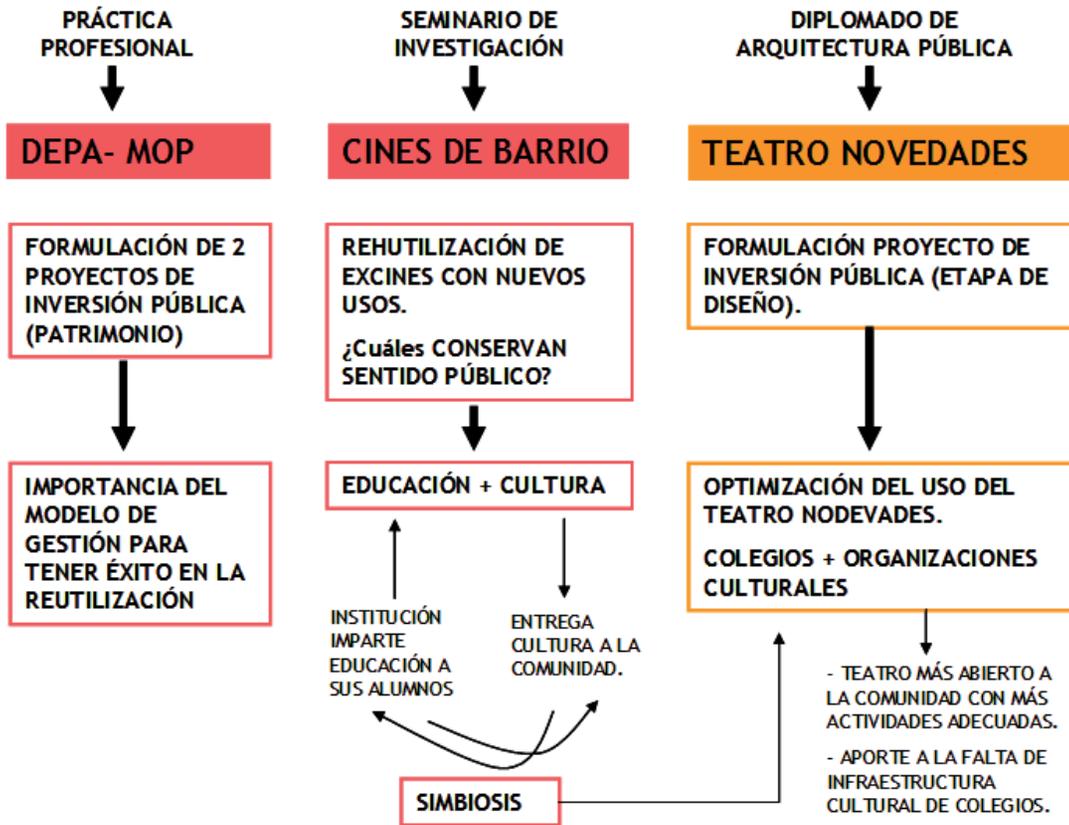
Importante entonces en este auto-desafío académico que implica el proyecto de título es partir desde otra esfera, no desde la problemática –que es el modo actual en que se plantean las iniciativas de inversión pública y que se relaciona más al ejercicio de la sociología-, sino más bien desde la potencialidad que un lugar y/o edificio, y comunidad poseen, pero que precisan ser sintetizados para llegar a una propuesta; que mitigue problemáticas, si, pero que persiga

1.- Vargas Mättig, Verónica, "MOP a mover Chile", Informe de práctica profesional, Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile, Profesor guía: Gabriela Muñoz, 2009

2.- Fernanda Toledo Briones, Verónica Vargas Mättig, Seminario de investigación: "Cines de barrio : hacia la rearquitectura adecuada de edificios", Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile, profesor guía: Patricio Hermosilla G, 2009

como fin último reactivar o revitalizar un ámbito que hasta el minuto estaba escondido; que podría traducirse en beneficios en cadena y casi insospechados más que solo atacar una problemática puntual.

Considero esta manera más asociada al ámbito del arquitecto, que observa lo que otros no ven y que puede ser probada en este proyecto de título.



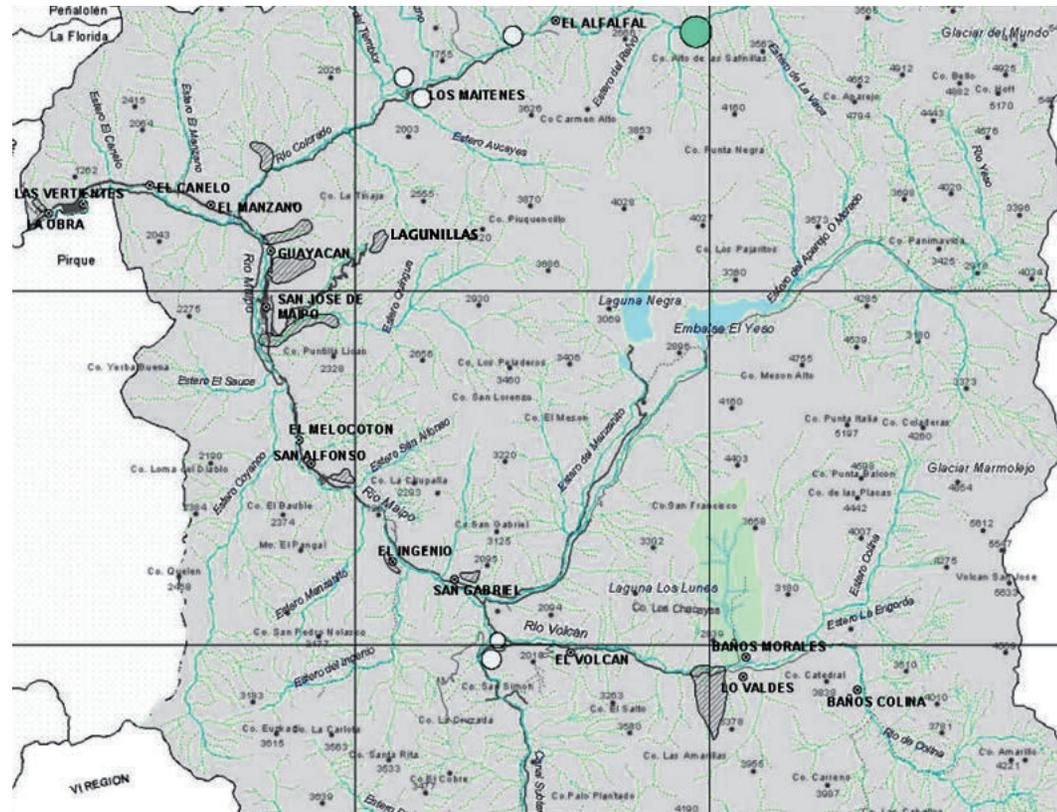
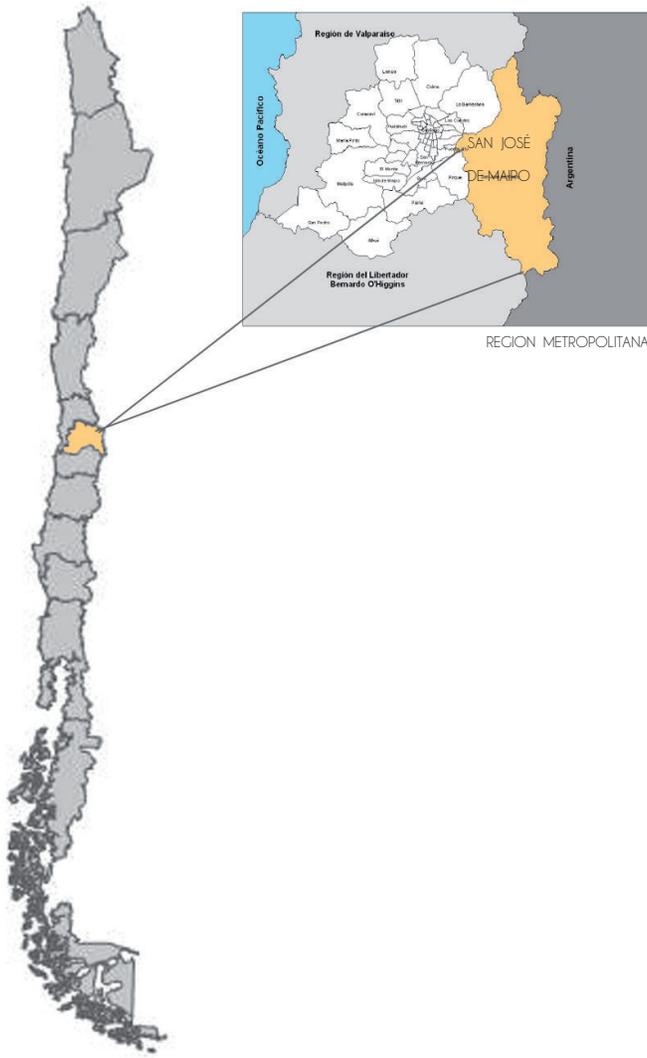
Cuadro resumen conclusiones obtenidas de las tres instancias previas a la titulación. Fuente: elaboración propia.



San José de Maipo: primeros acercamientos



San José de Maipo: primeros acercamientos



COMUNA DE SAN JOSÉ DE MAIPO

Izquierda: ubicación del Cajón del Maipo dentro de Chile.

Derecha: Plano general del Cajón del Maipo y sus distintos pueblos. Fuente: Memoria plan regulador San José de Maipo.



San José de Maipo: primeros acercamientos

“Es un cajón cordillerano de enorme valor natural, fuerte identidad cultural e imponentes restricciones geográficas y medioambientales”³; que se vuelve interesante de estudiar como un macro-lugar susceptible de ser germen de proyecto, por las dicotomías que presenta entre las riquezas naturales que posee y lo que efectivamente está beneficiando a sus habitantes, muestra de que hay potencialidades que no están siendo explotadas:

“La comuna de San José del Maipo se encuentra en una situación bastante paradójica; por una parte, cuenta con una singular y marcada identidad que la particularizan frente al Gran Santiago; y por otra, cada vez forma más parte de éste, diluyendo la claridad con que la extensión de la mancha urbana se separa o diferencia de este cajón cordillerano”³.

San José de Maipo es una comuna que cumple un rol fundamental dentro de Santiago, puesto que dota de recursos naturales fundamentales (mineros, hídricos, agropecuarios) y esparcimiento a la Región Metropolitana.

Ha estado históricamente ligado a la explotación de sus recursos naturales ya que es punto de inicio y articulador del sistema fluvial que or-

dena a la Región Metropolitana (Maipo), e influye por lo tanto sobre su equilibrio medioambiental.

A su vez se ha consolidado como un destino turístico tradicional para los habitantes de la región, ofreciendo una amplia gama de actividades (gastronomía, deportes extremos, picnic, camping, cabalgatas, complejos turísticos, artesanía, centro de ski, termas, y otros) que le permite trabajar una demanda diversa (en cuanto a poder adquisitivo e intereses) y estable (en las distintas temporadas del año).

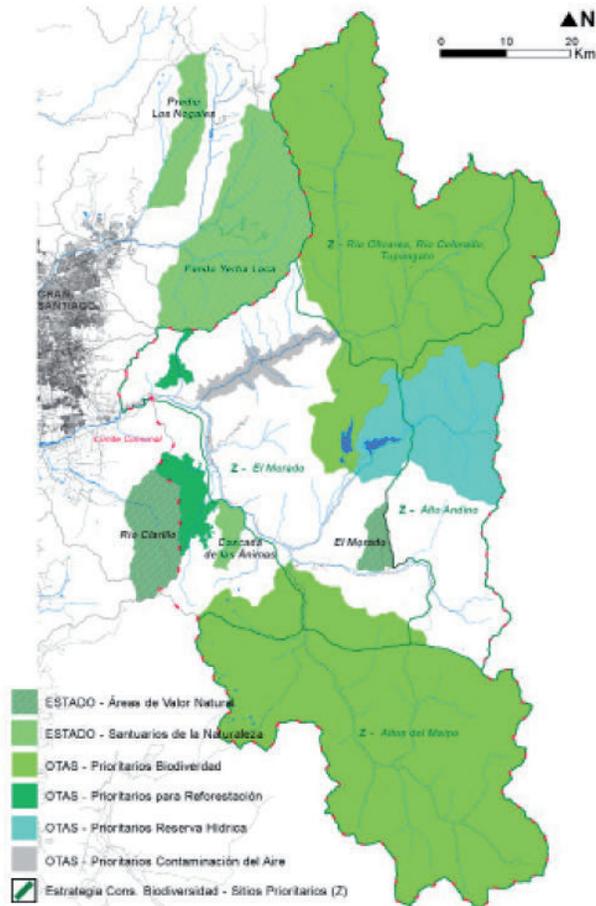
Este último punto es vital, ya que cada fin de semana más de 18000 personas⁴ acuden a esparcirse y llenarse del “Cajón”: AIRE PURO, COLORES, VISTAS, ENCAJONAMIENTO NATURAL, etc. A pesar de estas “fortalezas” naturales que la hacen una situación privilegiada para habitar, actualmente no están siendo aprovechadas dentro del sector. Existe una escasa generación de empleo en la zona y una excesiva dependencia a Santiago (que va mitigando la identidad propia del lugar); el turismo, que es el potencial de desarrollo que tiene actualmente el Cajón del Maipo no se ha fomentado en su totalidad, limitándose solo a un paseo de fin de semana y/o enfocado a lo natural.

3.-Feuerhake González, Shakti, “Estrategia urbano territorial para el cajón del maipo, Infraestructuras urbanas como instrumentos de planificación, Comuna de san José de Maipo”.Tesis proyectual MDU + ARQ - noviembre 2008

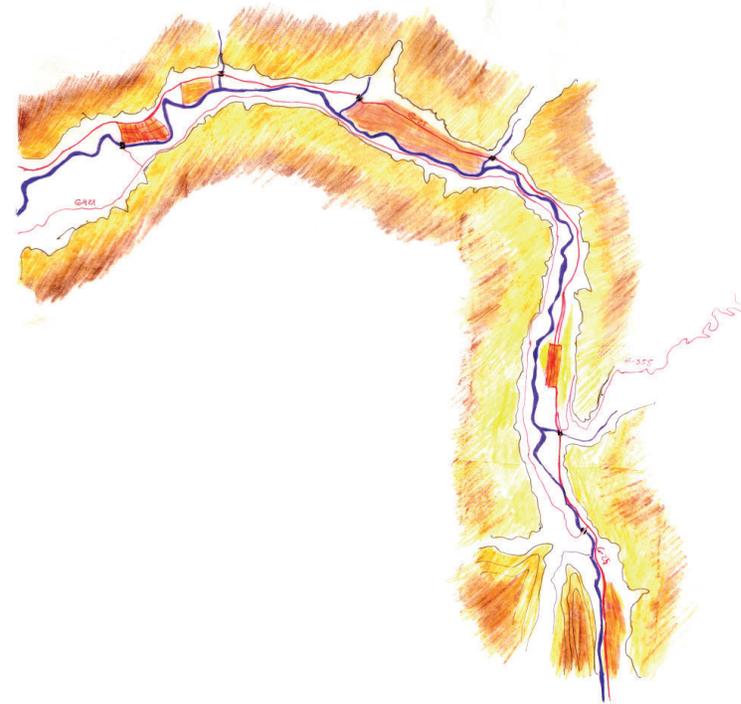
4.- Durante los fines de semana normales se puede estimar que entre 6000 y 8000 vehículos particulares ingresan al Cajón del Maipo, y durante los fines de semana largo y temporada estival el número aumenta a 12000. Fuente: Estadísticas flujo vehicular. Carabineros de Chile San José de Maipo. 2005.

¿Cómo poder potenciar el rol turístico del Cajón del Maipo, actualmente disgregado?

Al contrastar las zonas de interés natural, que son las áreas que mayoritariamente se ofrecen como destino turístico (plano a la izquierda) con las zonas habitables del Cajón del maipo (plano a la derecha), surge de inmediato dos ámbitos de estudio, y es que para saber “qué potencial” es preciso manejar qué es hasta el minuto lo potente y qué es lo que está en vías de desarrollar desde y con arquitectura.

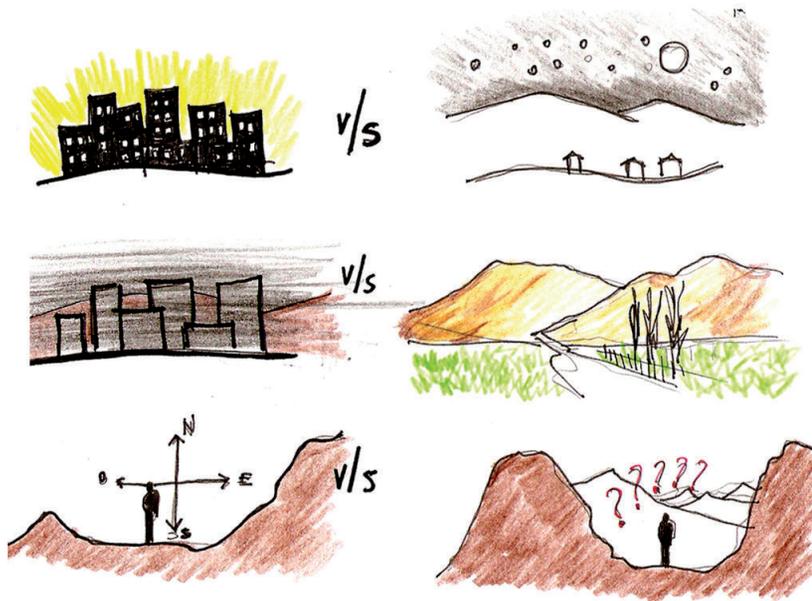


Esquema del patrimonio natural en relación a la comuna de San José de Maipo.
Fuente: Feuerhake González, Shakti, "Estrategia urbano territorial para el cajón del maipo Infraestructuras urbanas como instrumentos de planificación, Comuna de san José de Maipo".Tesis proyectual MDU + ARQ - noviembre 2008



Esquema que muestra los asentamientos subeditados a la geografía de San José de Maipo
Fuente: elaboración propia.

Potencialidad existente: situación geográfica y natural



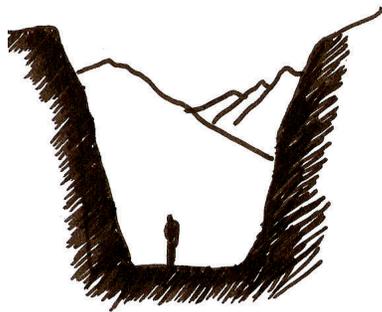
Al ver la imagen, se resumen las características primordiales que caracterizan y diferencian al Cajón del Maipo del Gran Santiago: la no contaminación; tanto atmosférica como lumínica, que permiten apreciar el cielo estrellado y la variación de colores de sus paisajes; y la desorientación que se tiene al recorrerlo, que engloba su valor principal "ser un cajón" -un río entre cumbres.

El valor fundamental que se le asigna al Cajón del Maipo tiene que ver precisamente con su denominación tradicional de "cajón", debido a la configuración que presenta este lugar; al correr por entre macizos montañosos, laderas, praderas y valles, el Río Maipo y sus tres afluentes principales. Este marco de montañas que se van sucediendo es el principal atractivo natural y existente en esta zona, que si bien parte de un tema netamente geomórfológico, construye un espacio que perceptualmente es muy rico en su recorrer.

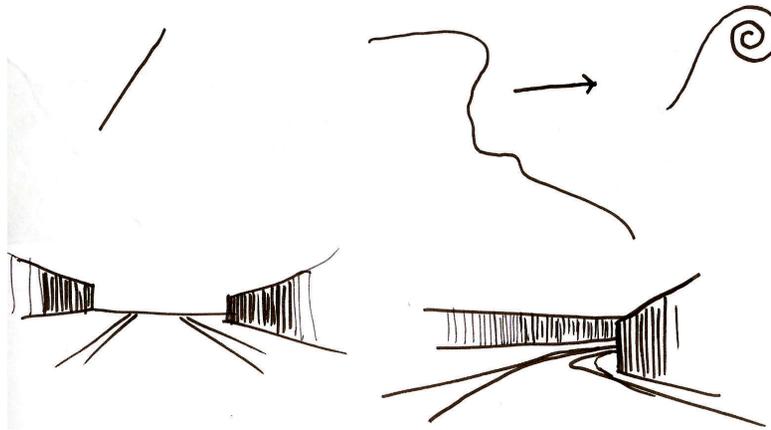
Fuente imágenes: Elaboración propia



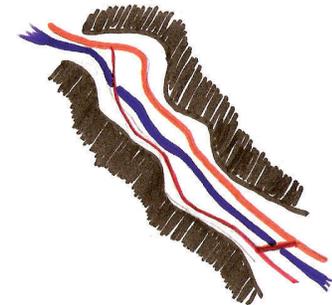
Conformación espacial del Cañón del Maipo



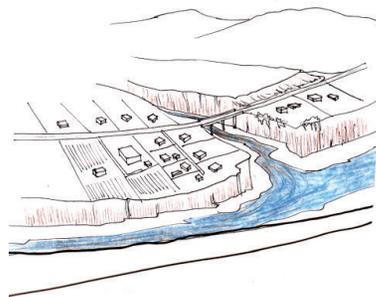
1.- Encajonamiento constante - magnitud y presencia de los cerros, que ENMARCAN todo.



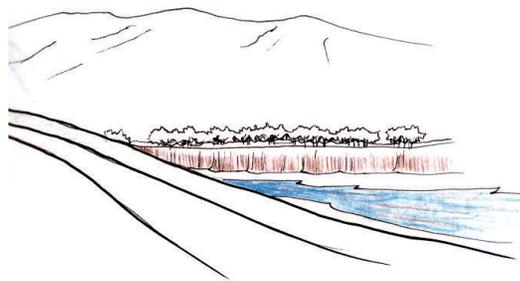
2.- Éste, no es un orden lineal, sino plenamente acorde a lo natural. Se va curvando constantemente; la percepción de final o de horizonte con un final conocido desaparece.



El río (orden de mayor presencia) como barrera física genera 2 situaciones diferentes ladera norte y ladera sur.



a) Vista desde ladera sur a hacia a la norte -DOMINIO GLOBAL.



b) Vista desde ladera norte a la sur -ESCASO VINCULO VISUAL (desconocimiento)

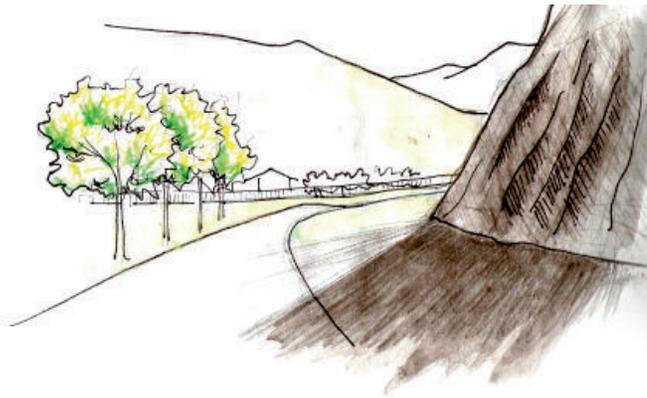
Diferentes no sólo en calidades espaciales y/o preceptuales (dominio, vistas, etc.), sino también en los diferentes microclimas que conforma, a partir de la situación respecto del sol y los distintos tipos de vegetación que esto genera.



LADERA NORTE
9 pueblos, situación extensa. Poco nexo visual con ladera sur (dif. altura y obstáculos)

LADERA SUR
2 pueblos, acantilado. Dominio y mayor nexo visual.

Fuente imagenes: elaboración propia.

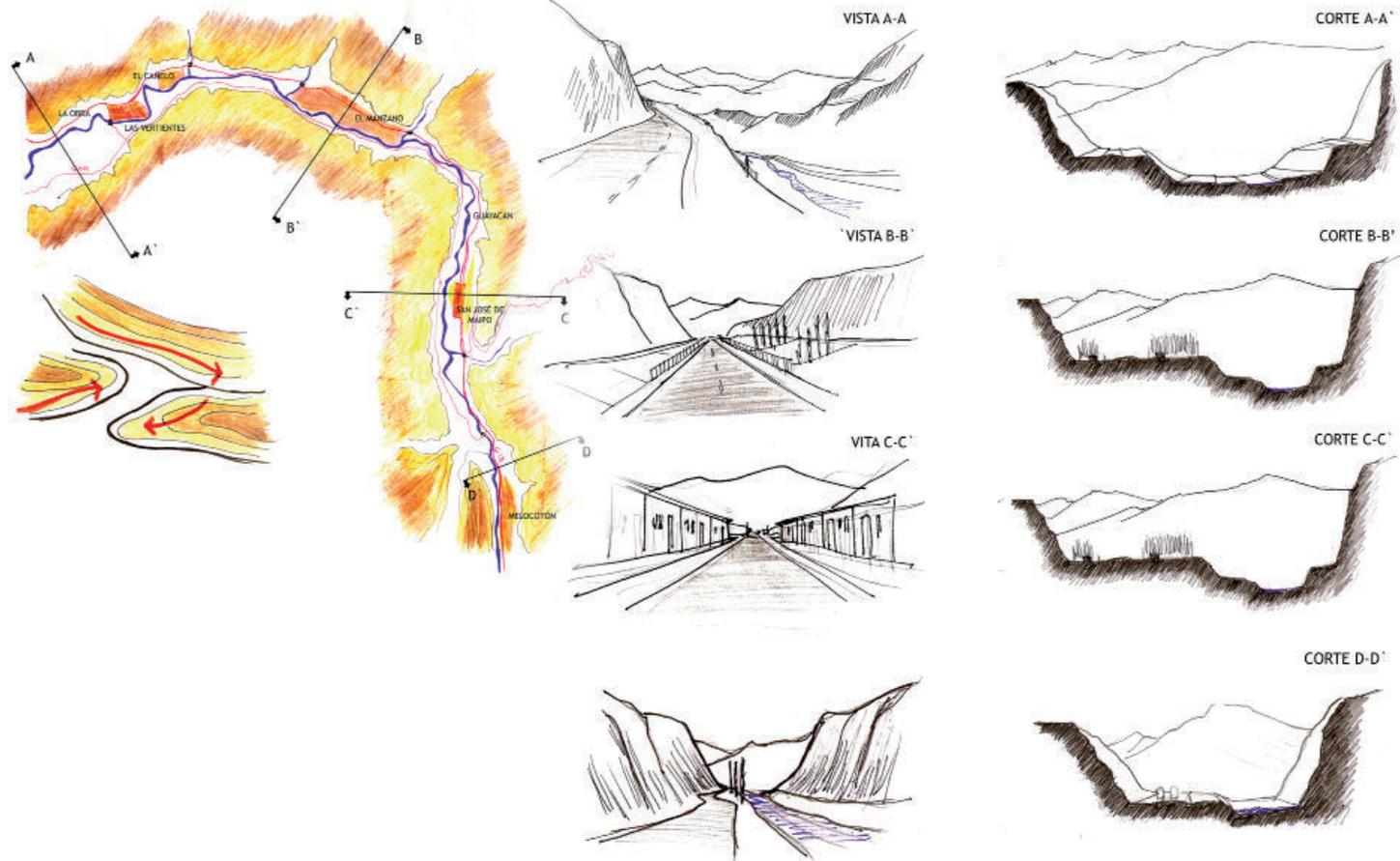


3.- Se pasa a una GEOGRAFIA SERPENTEANTE que va envolviendo al visitante. A donde se mire hay diferentes planos que se van sucediendo y CAMBIANDO. No hay certeza de lo que viene más allá/ se pierde nexo con lo que se dejó atrás.

Va serpenteando entre los cerros...

- ... Entre la diferencia de sus colores/ sombras, etc.
- ... Entre la diferencia de sus terrazas y laderas
- ... Entre sus diferentes pueblos.

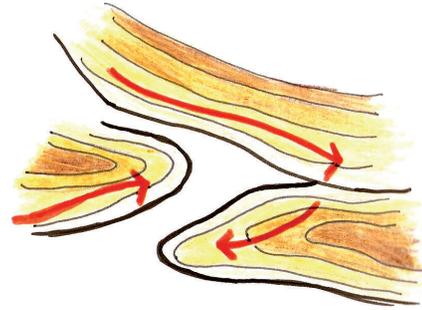
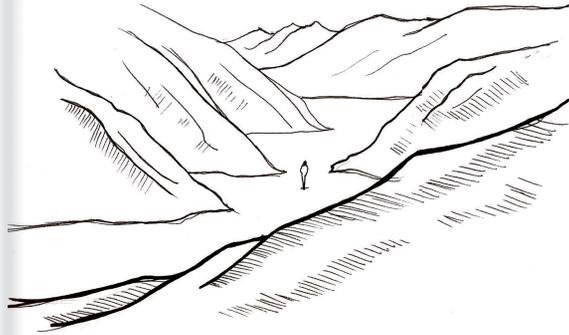
Variación constante del Cajón del Maipo/ diferencias en sus terrazas.



Fuente imagenes: Elaboración propia



Síntesis Potencialidades existentes



EL CAJÓN DEL MAIPO ES UNA ESCENOGRÍA QUE VA CAMBIANDO CONSTANTEMENTE

Marco constante de cumbres

Orden no lineal (diferentes planos)

Cambio constante de terrazas: alturas, espesores, relación con el río.

Variación de climas, vegetación, colores y sombras

Fuente imagenes: Elaboración propia

Geomorfología/ ¿ cómo se origina este marco de cumbres ?

El Río Maipo, en el trayecto desde su nacimiento hasta su salida a la Cuenca de Santiago, corre primero entre paredes rocosas de la montaña y más abajo entre las características terrazas que el mismo formó con materiales arrastrados de la alta cordillera.

Ha ido labrando su curso a través de distintos depósitos sedimentarios que se fueron acumulando, hasta formar diversos niveles de terrazas o escalones de superficie plana, lo cual hace posible distinguir hoy en día varias terrazas a lo largo del valle.

En relación a la diferencia de pendientes por las cuales circula el río, entre otros factores, en algunos sectores es posible identificar tres o cuatro terrazas, en otras solo una o dos y en algunas partes no existen.

Potencialidades no explorada: Turismo en sectores habitables

El área posible de estudiar como un nuevo polo de desarrollo turístico es aquella que aún no se ha considerado: la temática de las áreas habitables del Cajón del Maipo. Permite enfocarse a un "turismo de intereses especiales", que busca mucho más que solo paisajes...UN PAISAJE CON CONTENIDO.

Exploración/ intereses :

Estrechez enmarcada por esta gran naturaleza:

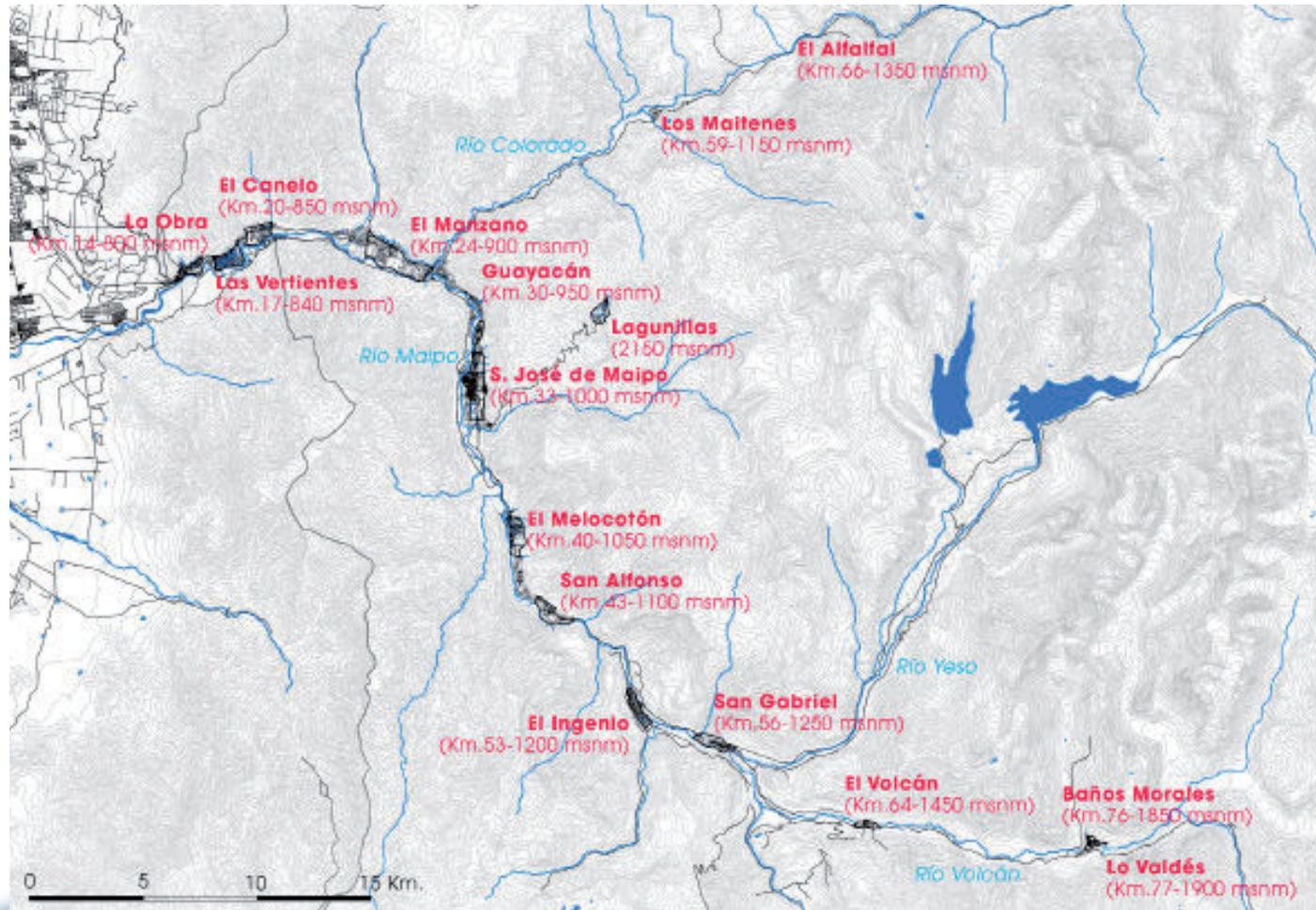
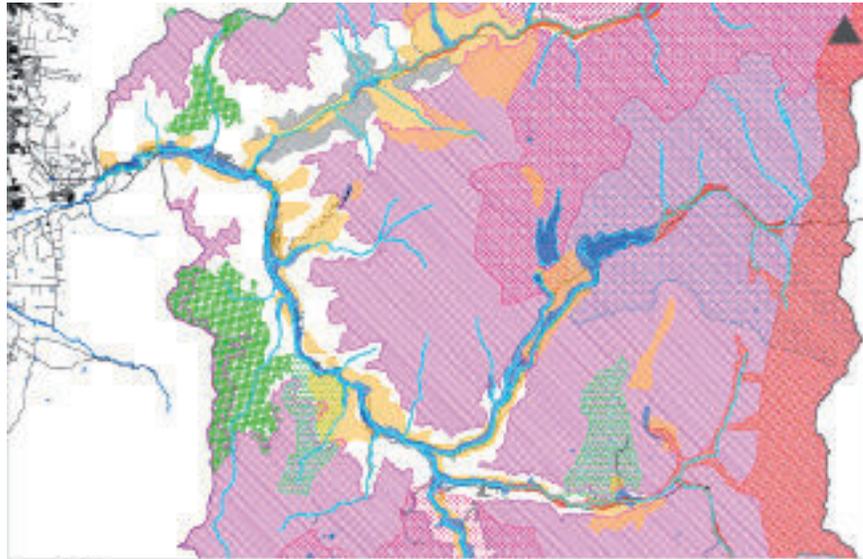


Imagen: Asentamientos, áreas habitables del Cajón del Maipo

Fuente: Feuerhake González, Shakti, "Estrategia urbano territorial para el cajón del maipo Infraestructuras urbanas como instrumentos de planificación, Comuna de san José de Maipo".Tesis proyectual MDU + ARQ - noviembre 2008





Restricciones al Desarrollo

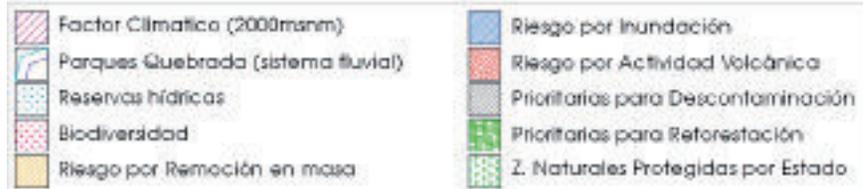


Imagen: Zonas Restrictivas al Desarrollo Urbano

Fuente: Feuerhake González, Shakti, "Estrategia urbano territorial para el cajón del maipo Infraestructuras urbanas como instrumentos de planificación, Comuna de san José de Maipo".Tesis proyectual MDU + ARQ - noviembre 2008

El habitar supeditado a la geografía:

En una zona que prácticamente en su totalidad del territorio está bajo algún tipo de riesgo (imagen a la derecha), se asigna un valor importantísimo a la naturaleza, que es uno de los puntos propios de la identidad del "Cajonino" el saberse supeditado a ésta: "la naturaleza manda".⁷

Este valor casi intangible también se aprecia en los movimientos de población, que muchas veces ha generado nuevos sectores a partir de catástrofes naturales, como es la creación de la población Victoria en el pueblo de San José a raíz del terremoto de las Melosas del año 1958.

7.- Cita extraída de: Hume Natalia, Lamas magdalena, Tesis Diseño , "Proyecto de cajón: proyecto para el desarrollo turístico de la comuna de San José de Maipo," Pontificia Universidad Católica de Chile, Profesor guía: Federico Monroy, Junio 2005
Interesante para poder profundizar más en la identidad del cajonino que se desarrolló en extensión en dicho trabajo.

Interés en la sucesión de pueblos (localidades sucesivas y diferentes entre si):

Una de las características interesantes, es la ocupación de los diferentes áreas o bolsones disponibles para construir, que fue conformando lo que hoy son los pueblos y como entre estos, se va disgregando la vivienda en torno a la ruta principal o columna vertebral que conecta todo el cajón del Maipo (Ruta G-25). Conformando lo que en algunos estudios se ha llamado -por la síntesis gráfica de los asentamientos- conformación rosario, o collar de perlas.⁸

Esta conformación a su vez, no queda solo en el plano, constituye una sucesión de pueblos con grandes diferencias entre si (que se detallaran más adelante), que para el turista conforman una sucesión de paradas interesantes de recorrer en su conjunto. El viaje de fin de semana al Cajón del Maipo no es de un inicio y un término, se arma en base a las paradas: una primera parada para el almuerzo, otra para ver artesanías, otra para ver el río, otra para tomar once, por citar un recorrido tipo de los tantos que se dan habitualmente.

Hitos en la historia POBLADA DE SAN JOSÉ DE MAIPO/ asentamientos

RECURSOS NATURALES / PRIMEROS POBLADOS: "Los aleros con rastros de ocupación humana datan de unos 10.000 años antes del presente (...) y Desde hace más de 1.000 años existe población asentada en El Canelo, El Manzano, San José de Maipo y otros lugares"⁹. La Riqueza minera (y crianza de animales) conforma los primeros poblados y motiva a don Ambrosio O'higgins a fundar de la Villa San José el año 1792, en parte para hacer patria en un sector de gran importancia estratégica: por la existencia de la Mina San Pedro Nolasco y por la instancia de frontera con Argentina.

La Independencia de Chile hizo que los pasos cordilleranos que están en esta zona adquirieran mayor importancia estratégica. (Paso Las Pircas y Paso Piuquenes)

MODERNIDAD (siglo XX) : Se engloba bajo este nombre un período de auge que trajo consigo grandes progresos para la comuna (en lo productivo y social), dado por tres áreas:

- La puesta en marcha del Ferrocarril Militar de Puente Alto al Volcán el año 1916, que cubría la necesidad de transporte de materiales desde la mina de cobre de el Volcán y generaba un nuevo medio de transporte que potenció el turismo de la zona.



Síntesis gráfica etapa: recursos naturales/ primeros poblados



Síntesis gráfica etapa: Modernidad

8.-

9- Historia del Cajón del Maipo (actualizada el 22 de julio del 2006)

Fuente: <http://www.ecomaipo.cl/cajondelmaipo/historia.htm>

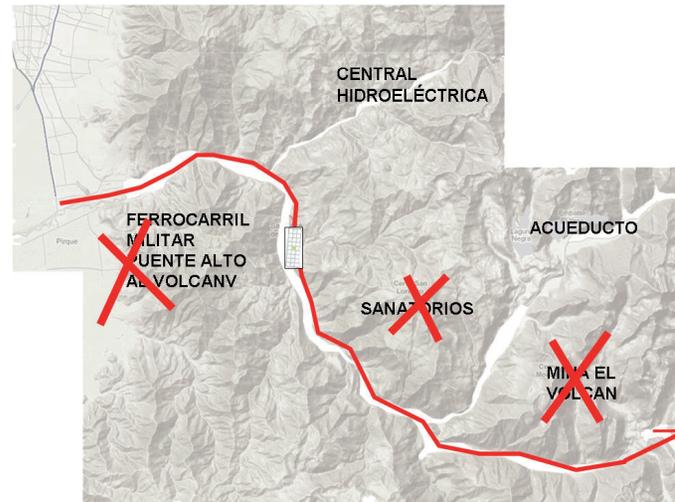
Fuente imágenes: elaboración propia



- Desde el Siglo XIX se reconocían las bondades de este clima de montaña para las afecciones del pulmón. Así se construyeron los establecimientos: Laennec (conocido entonces como el Hotel Francia), como más tarde el Hospital Sanatorio y el Sanatorio de la Cruz Roja en las afueras de San José.

- La construcción de la planta hidroeléctrica de Maitenes entre 1918 y 1922 y posteriormente las de Queltehues y Volcán. La construcción del acueducto entre Laguna Negra y Santiago

En resumen, fue un período de gran auge y nula dependencia de Santiago, ya que los puestos de trabajo estaban cubiertos en la comuna por los sanatorios y las minas del sector.



Síntesis gráfica etapa: Receso

RECESO: El terremoto de las Melosas de 1958, destruye gran parte de las instalaciones de la mina de cobre el Volcán y motiva su cierre, se levantan las líneas del ferrocarril por ésta y otras razones (causas de su término l.2). Esto, sumado a los sanatorios en estado de abandono, fueron la causa de que San José de Maipo perdiera gran parte de sus centros de trabajo.

Por los años setenta, gracias a las mejoras en la conectividad, entre otros factores, comienzan a instalarse nuevos habitantes con parcelas de agrado. También gracias al Decreto de creación de parcelas de agrado del año 1980.

Actualmente la mayor actividad de la zona es el turismo, que se desarrolla a lo largo de la ruta G-25 con una oferta variada de campings, piscinas, cabañas, etc. Tanto el ferrocarril como los sanatorios se están reincorporando de manera paulatina a nuevos usos, el primero de manera más incipiente.



Síntesis gráfica etapa: Actualidad

Elaboración textos y síntesis gráfica en base a información extraída de las sgtes fuentes: Historia del Cajón del Maipo (actualizada el 22 de julio del 2006)

Fuente: <http://www.ecomaipo.cl/cajondelmaipo/historia.htm>

Varios autores. "Recopilación histórica de San José de Maipo". Texto realizado por la Oficina de Turismo de la I. Municipalidad de San José de Maipo.

Fuente imágenes: elaboración propia

Rutas del Cajón del Maipo

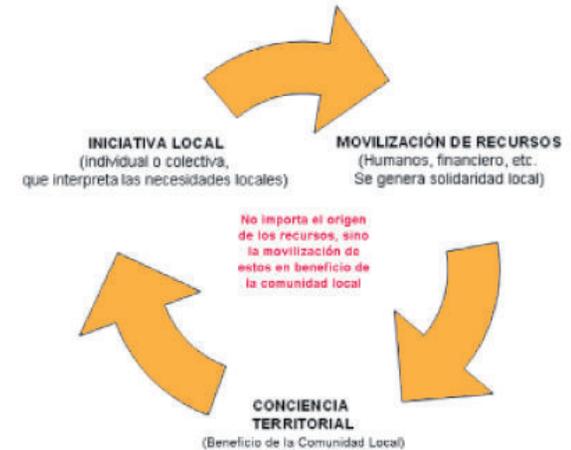
Una vez vistos estos procesos que se han dado hasta conformar lo que actualmente es el Cajón del Maipo, lo interesante de este modo de habitar y lo diferente de sus pueblos, es posible ver que existen roles o atributos que le son propios a todo el territorio, como es el tema del pulmón de Santiago o rol sanador; que podrían unificar una imagen de Cajón o una ruta, que permitiese tomar lo que hoy existe y darle una nueva lectura. Tomando como base la sucesión de pueblos, es posible plantear una sucesión de puntos que diferentes entre si, se incorporen a un recorrido mayor que englobe un tema común.

En diferentes estudios de la zona, se trata la alternativa de poder dar una identidad global al territorio, que permita unificar esfuerzos de los diferentes actores turísticos, sin por ello perder autonomía; pero que otorgue nociones unificadas al visitante, que RELATE lo que es el Cajón del Maipo, más allá de solo venderse como un marco de cumbres; y que permitan salvaguardar lo que le es identitario, pero que por su cercanía a Santiago actualmente está en riesgo.

Se destaca de estos estudios un extracto de una Tesis Doctoral que sintetiza lo que se busca lograr con este enfoque: la SIMBIOSIS que se trataba al inicio de la memoria, que puede generar y articular nuevas economías locales:

“Como factor crucial en el fortalecimiento de una imagen local y en la cohesión de una comunidad, encontramos la necesidad de una actividad en común que permita desarrollar en torno a ella diversas iniciativas y que inserte en el territorio un rol central, del que puedan desprenderse otros usos o según el cual puedan ordenarse ciertas prioridades, una sinergia entre partes que individualmente no tendrían el mismo peso”¹⁰

“Las proposiciones estratégicas planteadas sobre la base del concepto productivo local plantean la necesidad de reagrupar geográficamente a empresas y actores de una misma rama, a fin de producir una dinámica de desarrollo local. La premisa principal de estos trabajos sostiene que la proximidad espacial conduce a los actores socio-económicos a valorar la identidad territorial, y consecuentemente, a adoptar estrategias de gobernanza local con el fin de unificar la acción de los actores productivos y de las empresas, produciendo así las condiciones para el establecimiento de ‘clusters’¹¹”¹²



Esquema ejemplificador del efecto positivo de la acción social colectiva en el desarrollo local.

Fuente: Feuerhake González, Shakti.

10.-Feuerhake González, Shakti, "Estrategia urbano territorial para el cajón del maipo, Infraestructuras urbanas como instrumentos de planificación, Comuna de san José de Maipo".Tesis proyectual MDU + ARQ - noviembre 2008

11.- Un "Cluster" tiene como objetivo maximizar la competitividad y los éxitos empresariales aprovechando las oportunidades en las redes y cadenas de valor de los productos. Como lo estableció Michael Porter, el éxito empresarial no solo depende de los esfuerzo propios, de las

condiciones macro o de las leyes del mercado, sino también de la calidad del entorno donde se desarrolle. (cluster.cl)

12.- Klein, Juan-Luis. "Iniciativa local y desarrollo: respuesta social a la globalización neoliberal". 2005



Rutas del Cajón del Maipo

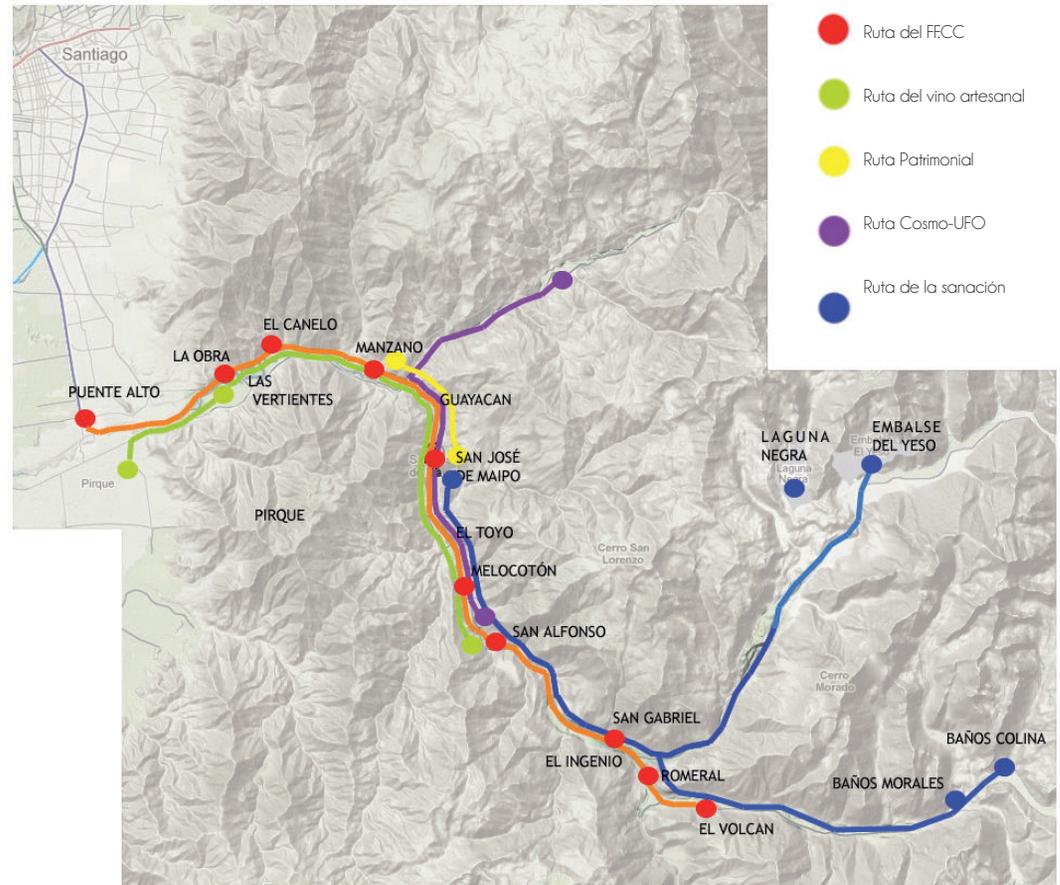
- **Ruta de sanación:** Toma el rol de pulmón verde de San José de Maipo como temática unificadora. Plantea diferentes puntos, unos referidos a la sanación histórica que se dio en San José con los sanatorios y por otro lado áreas que incorporan sanación a partir de lo natural como las termas del sector y centros turísticos que incorporan terapias complementarias.

- **Ruta Cosmo-UFO:** Toma la característica particular respecto de Santiago de cielos despejados o sin contaminación lumínica. Permiten avistamientos de distinto tipo -San José de Maipo es la 2° Capital OVNI de Chile (después del Valle del Elqui) por lo que actualmente se organizan excursiones con ese fin -, y también conectar con nuevos programas como restaurant-observatorios que se han instalado en la comuna.

- **Ruta patrimonial:** Se conectan en esta ruta todos los atractivos patrimoniales tangibles del Cajón del Maipo, que actualmente cuentan con Protección Oficial por el Consejo de Monumentos. Permitiendo evidenciar las diferentes capas históricas de este territorio.

- **Ruta del ferrocarril:** Se plantea un recorrido por todas las estaciones y obras de arte del Ferrocarril Militar de Puente Alto al Volcán, que hoy están -en su gran mayoría- en estado de abandono.

- **Ruta del vino artesanal:** Conecta la comuna con Pirque (zonas que percibe gran número de tusitas por motivo de las viñas), desde donde comienza el recorrido y pasa por las viñas de producción artesanal que se ubican dentro del cajón.



Fuente: elaboración propia

Rutas del Ferrocarril

De las rutas anteriormente expuestas, es posible identificar posibles bases para proyecto, que permitan convocar voluntades de diferente tipo que potencien la realización de estas rutas. De éstas, se toma aquella que sea más VINCULANTE con los habitantes del Cajón del Maipo y que permita mayores posibilidades de desarrollo para los distintos pueblos, no solo algunos.

RUTA SELECCIONADA: RUTA FERROCARRIL

Criterios de elección - Mayor impacto en el territorio - Visión global, que unifica un recorrido, pero puede mostrar lo particular de cada parada/pueblo.

- Asociado a una memoria colectiva (habitantes le asignan gran valor) - Tema de gran interés y singularidad, que no se podría dar de igual manera en otro territorio.

- Al constituirse como medio de transporte, puede incorporar en si mismo a otras rutas.

- Constituye un patrimonio vivo ya que en la actualidad existen comunidades que le asignan valor y organizaciones que trabajan por su rescate.

Referentes de rutas turísticas asociadas a ferrocarriles

Tren del vino:

Es un caso destacable a nivel nacional, ya que consiste en reposición del tren del Valle de Colchagua para fines turísticos; rehabilitando el tramo que une San Fernando y Peralillo, luego de casi 30 años de desuso.

El tren (que inició sus funciones el año 2004) se toma como parte importante del circuito turístico que recorre las viñas ubicadas entre San Fernando y Santa Cruz, trasladando cada año a 8000 personas.

El Tren del Vino es un referente a la hora de pensar el modelo de gestión - ya que incorporó actores públicos y privados de manera exitosa- y permite extrapolar la posible demanda que podría tener una iniciativa de este tipo.

Surgió bajo el alero de una corporación cultural (creada el año 2000), que reúne a la Fundación Cardoen, a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), a la Asociación Chilena de Conservación de Patrimonio Ferroviario, a las municipalidades de la zona (San Fernando, Santa Cruz, Peralillo, Placilla, Nancagua, Palmilla), a la Sociedad de Viñas de Colchagua, a las viñas premium de Colchagua, a Sematur, a la Gobernación de Colchagua y a varias empresas privadas.



Fuente: www.rutadelvino.cl



Tren de la costa:

Este referente si bien no es nacional, es interesante puesto que es un tren turístico de “paseo de fin de semana”, que es el tipo de paseo que se da en el Cajón del Maipo.

Considera un recorrido desde B. Aires al Delta del Tigre y plantea en cada estación un “CUENTO” o temática especial que motive su paseo. Trabaja bajo un recorrido total el recorrido, sin embargo cada una de sus estaciones tienen una identidad propia.

Por citar algunos ejemplos de estas identidades:

BORGES: “Estación de las Artes”, ofrece las plazas de Olivos y un café literario.

ANCHORENA: “Estación Tango”.

BARRANCAS: Posibilidad de alquilar rollers, o una bicicleta e ir a recorrer los puestos de la pintoresca Feria del Anticuario.

En cuanto a la gestión propiamente tal no se encontraron datos relevantes que permitan tomar como referente esa área en particular.



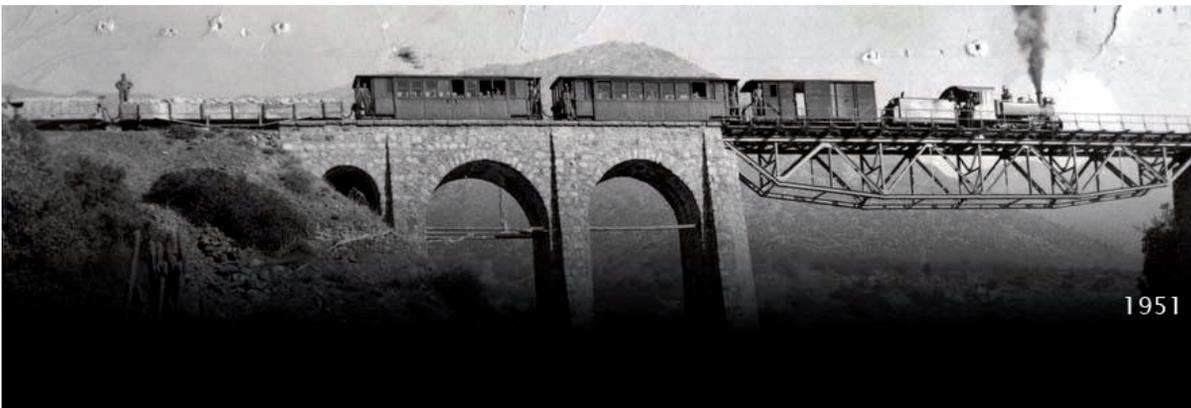
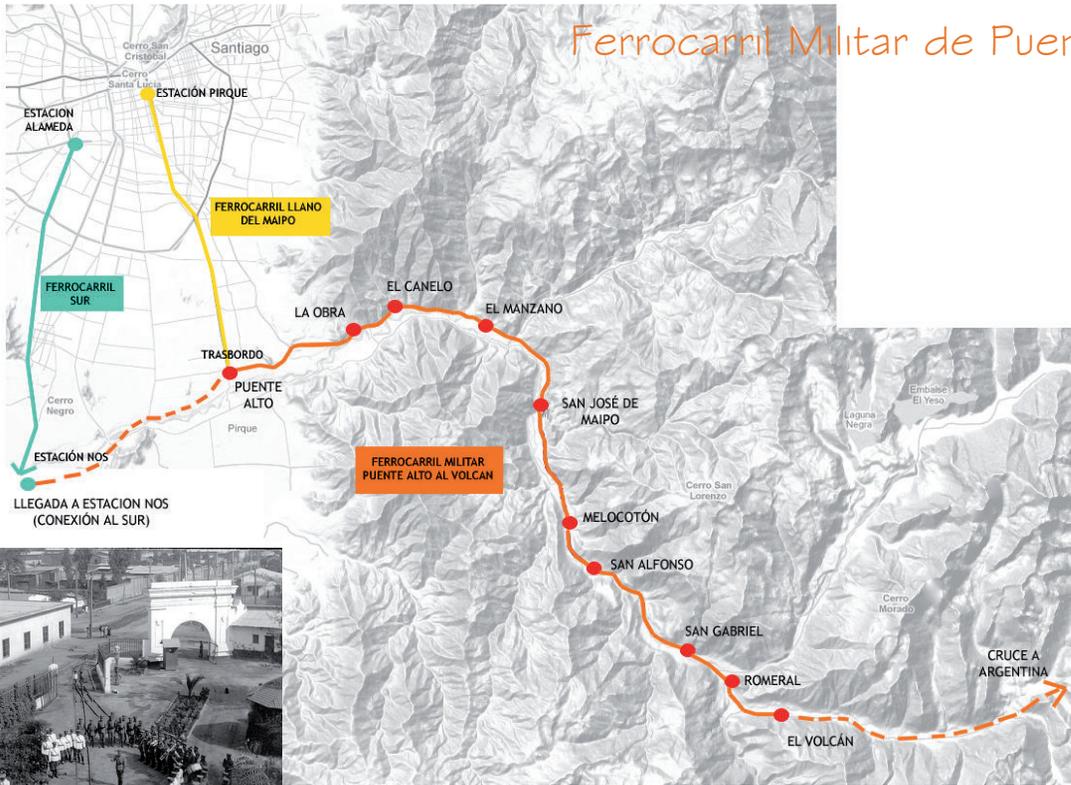
- **Borges:** Estacion De las Artes
- **Libertador:** Esparcimiento
- **Anchorena:** Estacion Tango
- **Barrancas:** Feria del anticuario
- **San Isidro:** Paseo de compras
- **Punta chica:** Gourmet
- **Marina Nueva:** Gourmet
- **Delta:** Turístico y de esparcimiento

Fuente: elaboración propia en base a imagen obtenida de http://es.wikipedia.org/wiki/Tren_de_la_Costa

Antecedentes



Ferrocarril Militar de Puente Alto al Volcán



1.- Orígenes del ferrocarril

- Surge ante la necesidad de transporte de carga desde las minas del Volcán. En un inicio el proyecto contemplaba llegar a Argentina, pero dada la condición del terreno solo se podía desarrollar con una trocha angosta (60 cms.). Incluía una conexión a la estación Nos en San Bernardo, pero tampoco se concretó.

- Fue el primer ferrocarril militar público de Chile, ya que pasó a manos del batallón de ferrocarrileros del Regimiento de Puente Alto, para que sus miembros recibieran instrucción en el uso de ferrocarriles.

“El Ferrocarril del Cajón del Río Maipo entre Puente Alto y El Volcán comenzó a proyectarse y construirse en 1896 y se terminó en 1913, completando un tendido de aproximadamente 60 kilómetros, potenciando una zona rica en minerales. Ese mismo año, el funcionamiento y mantención del tren fue entregado al batallón ferrocarrilero de Regimiento de Ingenieros de Puente Alto”.

Con una trocha angosta de 0,60 centímetros, este ferrocarril de montaña iniciaba su partida desde la Estación de Puente Alto, donde combinaba con el Ferrocarril Santiago - Puente Alto (Ferrocarril del Llano del Maipo), y su

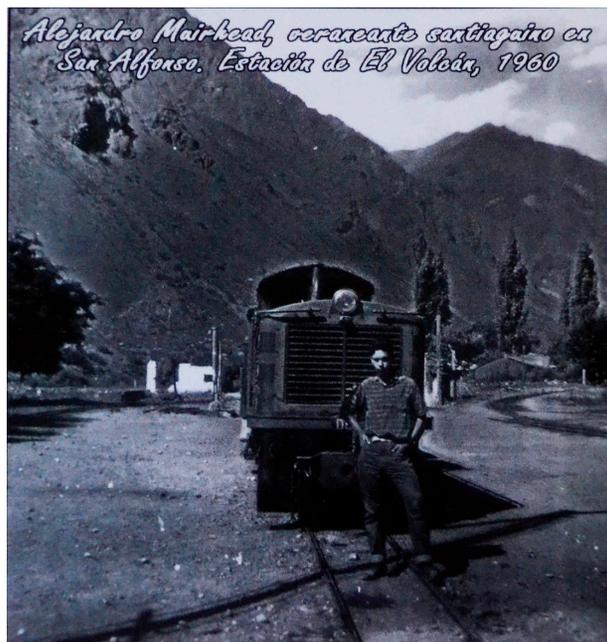
Imagen Superior: Elaboración propia

Imagen inferior: Puente El Colorado, 1951.

Imagen central: Vista aérea del regimiento de ingenieros de Puente Alto. Fuente: sitio web I. Municipalidad de Puente Alto

Fuente: www.proyectoavefenix.cl





Al fondo se observa los vestigios post-terremoto de la estación el volcán. Fuente:

*Adaluna, cuaderno 1:

Viaje de una hadita en un tren sin tiempo por el Cajón del Maipo.

Las estaciones del ferrocarril cuentan su historia*

trazado se extendía hacia la Cordillera de Los Andes internándose por la rívera norte del Río Maipo hasta San Gabriel (Km. 48), para continuar al sur del Río Volcán, Hasta la localidad minera del mismo nombre, donde se encontraba su Estación Terminal (Km. 60).¹³

Su función fue principalmente el transporte de plata, cobre, Yeso, ganado y abastecimientos desde el Cajón del Maipo, que utilizaba el ferrocarril como el medio de transporte más económico y seguro.

Este ferrocarril también cumplía un importante servicio social, al ofrecer un servicio de pasajeros (también turístico) a la población del Cajón del Maipo, que por muchas décadas ayudó al desarrollo de la zona.

2.- Causas de su obsolescencia:

El Ferrocarril Militar se abandonó a fines del decenio de los setenta, no pudiendo competir en un mercado desreglamentado de transporte, en una época en que el gobierno ya no consideraba los ferrocarriles como un medio estratégicamente importante.

Contribuyeron al abandono del Ferrocarril varios sucesos, incluidos los siguientes:

- Poca solvencia económica al no trasladar carga de alto valor (cierre Mina el Volcán): El terremoto de Las Melosas, de septiembre de 1958, causó daños infraestructurales al Ferrocarril, y a otras instalaciones, causando el cierre de la mina de cobre del volcán. El transporte de yeso habría rendido menos en términos de fletes que el cobre, contribuyendo a la obsolescencia financiera.

- Superado por el camión (por costo que significaba el transbordo y rapidez superior). Una vez que dejó de correr el ferrocarril del llano del Maipo, el transbordo se tenía que hacer entre los trenes del Ferrocarril militar y buses o camiones. Aumentaba la conveniencia de efectuar todo el desplazamiento por estos

medios, evitando el costo y la demora del transbordo. Todo esto de la mano con la desreglamentación del transporte no urbano de pasajeros, ocurrida en 1977 y 1978.

- Ya no se requería capacitar a oficiales del Ejército en la operación de trenes, ya que este medio de transporte había perdido -al parecer- importancia estratégica.

3.- Estado actual/ trazado y estaciones susceptibles de reincorporar

Del trazado: El tendido original de la línea fue levantado en su totalidad y algunos de los terrenos de la exfaja vía, propiedad del Ejército, de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y del Ministerio de Bienes Nacionales, fueron vendidos a partir de 1988 en adelante, a privados. Estas ventas de terreno en general se dieron fuera de la ley -y en muchos casos con el desconocimiento del comprador-, por tanto son áreas susceptibles de ser expropiadas.

Se ha reincorporado parte del trazado original en la Estación Melocotón, y como se mencionó anteriormente, se están realizando los estudios técnicos necesarios para extender la vía hasta San Alfonso.

13.- Castillo Morales, Rodrigo y otros. "Estación de tren san Alfonso san José de Maipo Diagnóstico de conservación" Artículo disponible en: www.proyectoavefenix.cl

Factibilidad/ Trazado posible de reincorporar:

Durante el año 2005, miembros del Instituto Ferroviario tuvieron la posibilidad de hacer una inspección en terreno para analizar la factibilidad de reconstrucción. Se llegaron a las siguientes conclusiones:

“Sólo se puede llevar a cabo la reconstrucción, con un nivel razonable de inversión entre San José y El Melocotón, o entre El Melocotón y San Alfonso. Esta última opción es verdaderamente la más viable, aunque igualmente no es posible utilizar completamente el antiguo trazado por la conjunción de diferentes situaciones” :¹⁴

- a) Desaparición de la faja vía por crecidas del Río Maipo, por derrumbes o por ocupación de la carretera, que actualmente se encuentra pavimentada entre Puente Alto y San Gabriel y que en muchas partes utiliza la antigua faja vía.
- b) Venta de la faja vía en ciertos sectores por parte del Ejército antes de la declaración de Monumento Nacional el año 1991.
- c) Toma ilegal de la faja vía por particulares. En muchos puntos incluso existen casas justo arriba de la antigua línea.
- d) Inexistencia de puentes y destrucción de infraestructura anexa.
- e) Gran volumen de obras y de movimientos, lo que encarece el proyecto al punto de dejarlo inviable.

14.- Artículo: Instituto Ferroviario. "Proyecto de Reconstrucción Ferrocarril del Cajón del Maipo (Ex Ferrocarril Militar)" - Mayo 2008. Fuente: <http://www.institutoferroviario.cl/proyecto-cajonmaipo.html>

Estaciones:

El ferrocarril contaba con nueve estaciones, dos demolidas y siete existentes en diferentes condiciones y con diferentes usos.

Estación de Puente Alto: Era la más importante de las estaciones. Fue construida en 1900, vecina al Regimiento de Ingenieros de Puente alto. Contaba con estación de pasajeros, maestranza, bodegas, tornamesa, desvíos y líneas paralelas para cambio de vía, etc. Todas estas instalaciones fueron demolidas en 1962.

Estación el Volcán: Contaba con bodegas y galpón para guardar las locomotoras y automotores, una tornamesa y líneas para desvíos y carga de materiales mineros. Fue destruida en 1958 por el terremoto de las Melosas, luego desmantelada y levantadas sus líneas en 1988. Es propiedad de Bienes Nacionales.

Las estaciones que persisten hoy en día son en su mayoría construcciones de un piso, excepto la de san Alfonso que es de 2 pisos. Sus estructuras son de albañilería de ladrillo, o tabiquería de madera con rellenos de ladrillo de adobe.



Estación Puente Alto.

Fuente: <http://www.flickr.com/photos/impuentealto/5435872281/sizes/m/in/set-72157626025050298/>



Estación El volcán.

Fuente: <http://www.amigosdeltren.cl/historia-ferroviaria/historia-del-ffc-de-puente-alto-a-el-volcan>





Estado actual estación La obra. Fuente: Instituto chileno de ferroadrqueología

Estación la Obra: Se encuentra en manos de la junta de vecinos de dicho pueblo. Su estado de conservación es regular, ya que si bien conserva toda su estructura a excepción de ciertas ventanas y puertas; se han realizado intervenciones inadecuadas como la incorporación de un plástico que cubre toda la galería de acceso original y su letrero característico, elementos que denotaban su uso original.



Estado actual estación El canelo. Fuente: Instituto chileno de ferroadrqueología

Estación el Canelo: Ubicada a 100 m de la ruta G-25, en el centro del poblado. Actualmente es ocupada por la 4ª compañía de bomberos y aunque se le han agregado recintos a la planta original, está en buen estado de conservación y cumpliendo un rol que la dignifica, ya que no solo es cuerpo de bomberos, es centro social para el pueblo, donde se efectúan reuniones, bingos, etc.



Estado actual estación El manzano. Fuente: Proyecto de Título Estación El manzano

Estación el Manzano: Está ubicada a 60 m al sur de la carretera (g-25) y es quizás la mayor muestra del abandono que llegó a sufrir el ferrocarril previo a su Declaración Oficial. Está completamente abandonada, solo se mantienen en pie algunos muros de albañilería, presentando serios problemas de humedad y desprendimientos producto de estar a la intemperie. Está en manos del Consejo de Monumentos Nacionales a la espera de financiamiento y cumplimiento de un proyecto que nunca se gestionó de generar un museo histórico del ferrocarril (administrado por el Ejército de Chile) y un centro cultural para la comunidad.



Estado actual estación San José de Maipo. Fotografía: Luis Valdebenito

Estación San José de Maipo: Entregada por el ejército en concesión a la I. Municipalidad de San José de Maipo. La estación fue restaurada y fue usada como biblioteca municipal hasta hace unos años, en que presentó serios problemas de humedad. Hoy se usa como bodega. La bodega, que es el edificio más pregnante del conjunto, se ha convertido en un salón cultural. Sin embargo no ha tenido actividades de forma permanente ni un buen mantenimiento.



Estado actual estación Melocotón. Fuente: Agrupación Proyecto Ave Fenix

Estación el Melocotón: El terreno de esta estación se encuentra contiguo a la carretera, de ahí que don Luis León Vera pidiera esta estación a Bienes Nacionales, para que se vieran los trabajos y motivar a la comunidad y a los turistas.

La estación se encuentra en buen estado y es a su vez la estación con más vida, ya que aquí se encuentra todo el material rodoviario que se rescató y el caballito de agua original. Se restauraron una locomotora y un vagón, se tendieron las vías dentro de la estación y hoy el tren circula algunos fines de semana programados



Estado actual estación San Alfonso. Fuente: elaboración propia.

Estación San Alfonso: Se ubica en la parte baja del pueblo, colinda con el santuario de la naturaleza Cascada de las Ánimas. Su estado de deterioro es alto, ya que se encuentra totalmente abandonada, necesitando de una urgente inversión para su restauración.



Estado actual estación Romeral.

Fuente: <http://www.galeon.com/turismoehistoria/>

Estación Romeral: Es propiedad privada, está dentro del terreno de la planta de yeso romeral y su estado de conservación es regular. Se ubica junto a la ruta al volcán.

Estación san Gabriel: Es propiedad de Bienes Nacionales, está completamente destruida y los durmientes hoy forman la medialuna de la localidad.



Renacer: Proyecto Ave Fénix

Proyecto Ave Fénix.

Tras años de abandono y deterioro de las vías, surge una primera acción por salvaguardar este patrimonio, la Declaratoria Oficial de Monumento Histórico que protege toda la infraestructura del ferrocarril, incluyendo las estaciones, las vías y las obras de arte aún presentes. (Decreto Oficial disponible en anexos)

Esta acción permitió detener el excesivo deterioro que estaban sufriendo las estructuras, sin embargo, las vías ya estaban en su totalidad levantadas; y muchos terrenos de la faja vía vendidos para parcelas de agrado.

En este contexto aparece la inquietud del Suboficial en retiro don Luis león vera, perteneciente al ex batallón de ferrocarrileros, quien comienza la que en ese minuto era una utopía de volver a poner en funcionamiento el tren.

El Proyecto Ave Fénix impulsado desde el año 1999 Por don Luis León Vera, es un proyecto ferroviario, patrimonial, cultural y turístico que busca rescatar, recuperar y poner en valor el ex Ferrocarril Militar del Cajón del Maipo.

El 13 de febrero de 2008 -tras la suma de muchas voluntades- se constituyó una nueva

organización comunitaria, con personalidad jurídica, que dota de autonomía de acción para buscar apoyo en el sector privado, con el objeto de llevar adelante el proyecto que tiene por nombre "Ave Fénix".

Propone como fin último, reconstruir un tramo original de vía aproximado de siete kilómetros entre las ex estaciones El Melocotón y San Alfonso para la operación turística de un tren constituido por locomotoras y carros originales restaurados que pertenecieron a este ferrocarril.



Proyecto Ave Fenix, Material Rodante Locomotora diesel, Jung J-4

Fuente de la información: Entrevistas realizadas a Luis León Vera, presidente de la agrupación Proyecto Ave Fenix, e información obtenida del documento " Proyecto Ave Fenix" Recuperación del ex Tren militar del Cajón del Maipo, 2008.



Logo oficial de la agrupación proyecto Ave Fenix.

Fuente: Agrupación Proyecto Ave Fenix



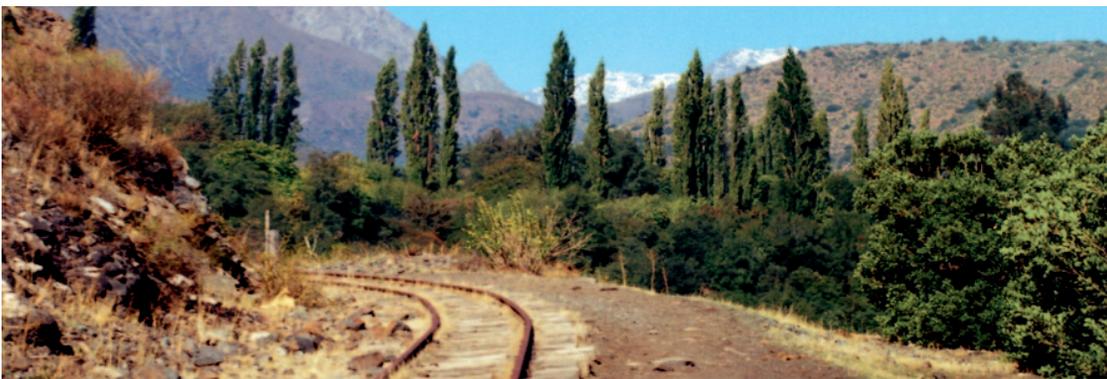
Imágenes de los carros a restaurar en 1era etapa.

Fuente: Agrupación Proyecto Ave Fenix.



Imágenes de los carros a restaurar en 2da etapa.

Fuente: Agrupación Proyecto Ave Fenix.



Tendido entre las estaciones que se plantea recuperar en 3era etapa.

Fuente: Agrupación Proyecto Ave Fenix.

1° ETAPA

- Rescatar el material rodante que se encontraba en diferentes lugares en estado crítico. Restaurar una locomotora y un carro de pasajeros.
- Implementar el tendido de la vía férrea dentro de la estación Melocotón (trazado original)
- Disponer una estructura provisoria de reparación de vagones.

2° ETAPA

- Restaurar estación el Melocotón (y habilitar exteriores)
- Recuperación arquitectónica de la estación San Alfonso - Restaurar otros 2 carros

3° ETAPA

- Realizar el tendido entre las estaciones de Melocotón y San Alfonso.
- Restaurar locomotora J-3 o J-5, para contar con una locomotora de recambio.
- Capacitación para explotación y la operación del Tren.
- Traspaso del tren a la comunidad





tema/ desafío

Puesta en valor Ferrocarril Militar Puente Alto al Volcán.

TEMA/desafío: Puesta en valor Ferrocarril Militar Puente Alto al Volcán

Vistos el potencial turístico y desarrollo que implica la posible reactivación del ferrocarril Puente Alto al Volcán; y el constante deterioro que viven sus estaciones -parte del patrimonio de la nación, terrenos públicos que en su mayoría no están cumpliendo este rol- es que se considera la pertinencia o justificación de este proyecto.

Hoy podría crearse una industria cultural a partir de su recorrido, produciendo una reactivación económica, mediante los servicios asociados a las estaciones (artesanía de la zona, gastronomía, música popular, etc.), y una reacción social al unirse la comunidad en pro de un proyecto común -el desarrollo local que se trató anteriormente en la presentación del tema.

En este recorrido se pasará por las distintas localidades donde el tren se detenía, tocando temas como las actividades de la zona, sus raíces, tradiciones, es decir los elementos que realmente sean determinantes y característicos de cada estación y su respectiva localidad, tomando como referente la experiencia del Tren de la Costa de Buenos Aires.

De esta forma se fortalece una característica propia y única de cada parada, formando una identidad propia y a la vez un interés general del recorrido.

Objetivos proyecto

- Proponer un plan director global para todo el ferrocarril, que involucre:
- Trabajar los espacios entre estaciones: Incorporar el trazado del tren y su faja vía, como un aporte urbano a la zona. Para esto se busca establecer conexiones viales y zonas de descanso; entre medios de transporte existentes y acordes con la vocación turística-medioambiental de San José de Maipo.
- Incorporar una sucesión de paradas (estaciones), -así como se suceden los pueblos-, que involucren un programa acorde a las características propias de cada localidad "un cuento para cada estación"
- Puesta en valor de una estación en particular. (Restauración y obra nueva), que incorpore un programa que preste servicios según la temática particular de dicha estación (Cuento).
- Dotar -en vista de las necesidades actuales de San José de Maipo-, en dicho proyecto no solo de un enclave turístico, sino también de un programa que signifique un aporte a la comunidad.

Propuesta general Ferrocarril Patrimonial del Cajón del Maipo

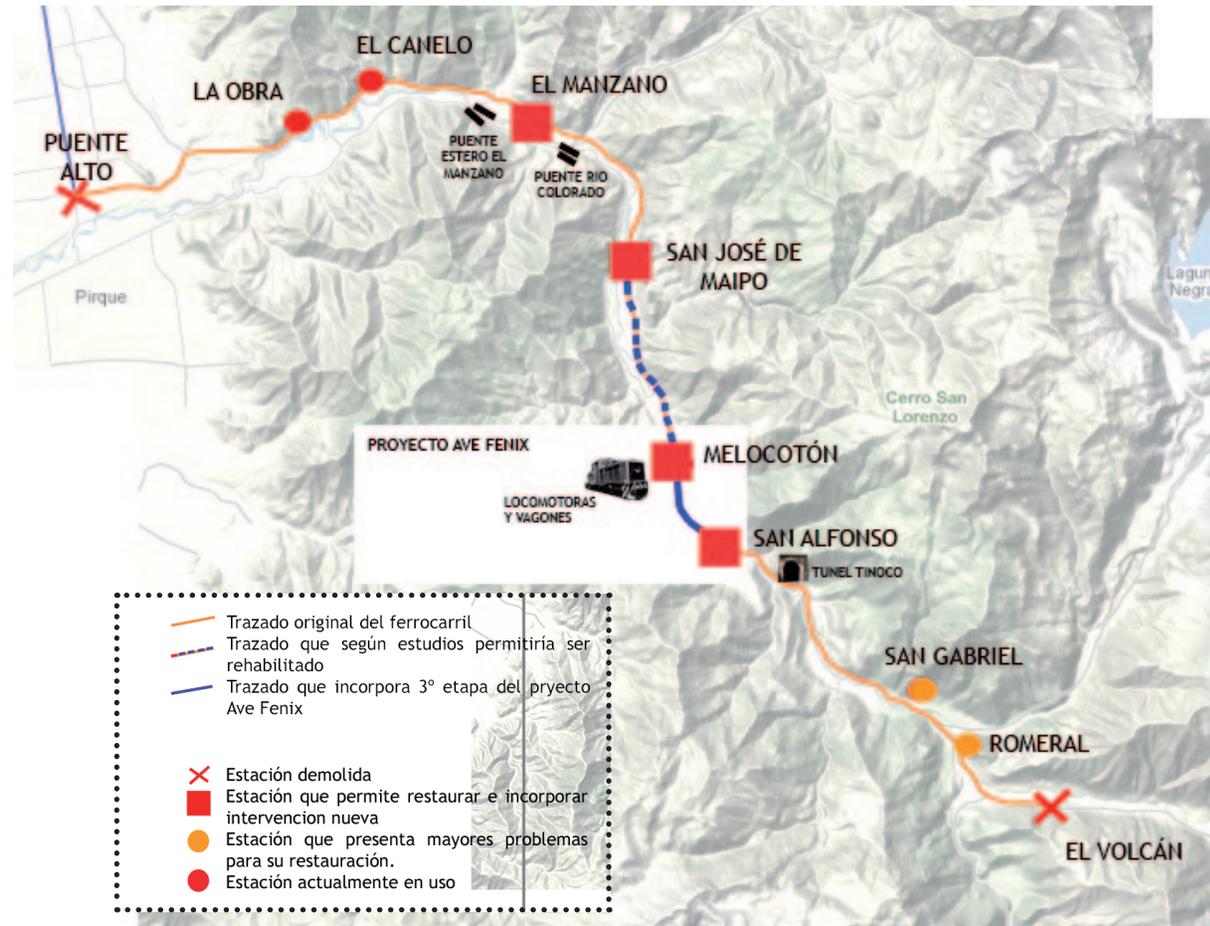
Como base del plan general se consideró la factibilidad de trazado del ferrocarril y la posibilidad de intervención que permitía cada estación. (Síntesis Imagen a la derecha)

Involucra dos temáticas globales de importancia:

A.- ESPACIO "ENTRE ESTACIONES": Los circuitos y trasbordos entre distintos medios de transporte

B.- ESTACIONES: El rol o servicio que prestará cada estación al recorrido.

A.- ESPACIO ENTRE ESTACIONES/ Tipos de circuitos: (desarrollo en sgte página)



Factibilidad de restauración de actuales estaciones y tramos del ferrocarril militar
Fuente: elaboración propia.



- Circuitos existentes/ Red vial de la comuna.



Red vial Comunal

Fuente: estudio "Actualización y adecuación del plan regulador comunal de san José de maipo", código bjp 20180099-0. Etapa a.FE. Memoria explicativa

Circuitos propuesta

Con este marco de referencia es que se consideran 3 circuitos en base a los medios de transporte.

La comuna estructura su red vial en torno a la ruta G-25, conocida también como el Camino a El Volcán, que es el único acceso desde el Gran Santiago; columna vertebral que conecta todos los pueblos hasta la localidad de San Gabriel, desde donde se bifurca hacia el Embalse El Yeso y el sector de Lo Valdés.

Transversalmente a la Ruta G-25, la red vial no presenta una trama de importancia, con la excepción de la Ruta G-421 Camino Pirque-El Toyo; la Ruta G-345 que permite acceder a Los Maitenes; la Ruta G-455 o Camino al Yeso; y el Camino a Lagunillas

La ruta G-25 en gran parte de su trazado no incorpora veredas, ni incorpora ciclovías; sin embargo, de modo improvisado cada fin de semana y aprovechando lo ancho de la berma, se ha conformado una ruta, que parte desde la avenida camilo Henríquez (Mall Plaza Tobalaba) y retorna en el Puente Colorado (límite del pueblo El Manzano).



EL TRAMO QUE VA DE LA FLORIDA A SAN JOSÉ DE MAIPO GANA CADA VEZ MÁS PEDALEROS:

La cotizada ruta del Cajón del Maipo

El circuito, con fases de exigencia baja y media, sigue sumando adeptos y, por ende, mayor tráfico. Por eso, los aficionados exigen una ciclovía y Carabineros llama a los automovilistas a conducir con responsabilidad.

Fuente imagen: Suplemento DEPORTES Diario el Mercurio. Publicado el 22 de noviembre del 2011

Ferrocarril (nuevo recorrido)

Considera el trazado factible de realizar. En primera instancia entre Melocotón y San Alfonso, y en una segunda instancia entre san José de Maipo y Melocotón.

El tren trae consigo nuevas escenografías que mirar y otra velocidad que permite apreciar el paisaje. Sumado a esto, también trae consigo la incorporación de una franja de seguridad o faja vía, que posibilita desarrollar no sólo un espacio entre rejas, sino una propuesta urbana; que dote de actividades, personas, recorridos y control visual a un espacio que de lo contrario podría pasar a formar parte de un efecto perverso del relanzamiento del ferrocarril.

Railbike:

El tema de efectuar el tendido de vías trae consigo la pregunta de si es posible incorporar un nuevo sistema de transporte que utilice los rieles, pero que no implique un costo tan alto.

Aparece el railbike como una opción viable de emplear como un gran atractivo o NOVEDAD, incluso los días que no circule el ferrocarril. En muchos países -Corea, Costa Rica, entre otros- se usa este sistema como circuitos turísticos en vías que se encuentran en estado de abandono y en lugares con gran atractivo por sus paisajes, requisito que cumple a cabalidad el Cajón del Maipo.

Un railbike es una bicicleta empotrada con accesorios especiales que le permiten montarse directamente sobre las vías de tren. Permite su uso por personas de diferentes edades, porque el sistema facilita mucho la circulación. Existe una variedad de diseños, en que incluso es posible montar bicicletas Standard sobre los dispositivos -posibilita emplear la bicicleta de cada uno- o diseños que incluyen todo en un mismo sistema.

¿QUÉ VA A TRAER EL TREN A SAN JOSÉ DE MAIPO?

A LA GENTE LE ATRAE DEL CAJÓN

- La multiplicidad de escenografías que se van sucediendo.
- Meterse entre los cerros, en la geografía serpenteante que hace olvidar la cercanía con Santiago

EL TREN TRAE

- Un nuevo orden lineal
 - Más escenografías que mirar y apreciar, una alternativa al recorrido vehicular que no permite "VER" todo.
 - Otra velocidad que permite contemplar el paisaje.
- Un acceso desde el interior que permite conocer más los pueblos



En la imagen se aprecia una experiencia realizada en el expreso patagónico, llamado la trochita; cuya trocha es de 70 cms; permite deducir que el sistema es aplicable a la trocha angosta de 60 cms, que se tiene en el trazado



Bicicleta:

Existente y de alta demanda los fines de semana; que no cuenta con instalaciones adecuadas.

Este recorrido toma la ruta que actualmente se desarrolla en el Cajón del Maipo, considerando la habilitación de ciclovías desde Avda Camilo Henríquez hasta el Manzano, límite actual del recorrido; por lo que en la estación el Manzano se generará una parada para ciclistas y todos los servicios asociados. Se prolonga este circuito hasta la estación San José, donde podrá hacerse el trasbordo con el ferrocarril.

A medida que se extienda el recorrido del ferrocarril, se incorporará una ciclovía contigua a la faja vía, ya que de San José de Maipo a San Alfonso la berma se vuelve más angosta en algunos sectores, dificultando la creación de un circuito continuo. De San Alfonso al Volcán no se plantean ciclovías por lo estrecho del camino (Caso crítico sector de Túnel el Tinoco) y porque se aumenta la dificultad del circuito debido a las pendientes mayores.

Dependiendo del éxito de las primeras etapas del proyecto, sería viable extender la ruta de ciclovías hasta Puente Alto, en donde se podría ligar con la estación de metro Las Mercedes, que cuenta con servicio de "Bicimetro".

Automóvil

Existente y el más masivo, por lo que se debe considerar puntos de trasbordo con los sistemas propuestos y/o alternativos. Se dotarán un número considerable de estacionamientos en las estaciones inicio, en primera instancia estación Melocotón (40 estacionamientos), y si se extiende el trazado hacia San José, en la Estación del mismo nombre (60 estacionamientos).

En el resto de las estaciones la dotación será menor, ya que se asume el ferrocarril como medio de llegada principal y se busca motivar su uso.



Plano que muestra los circuitos propuestos para bicicletas, railbikes, estacionamientos de autos y línea del tren con sus estaciones.

Fuente: elaboración propia.

Faja vía como propuesta urbana/ Criterios de diseño.

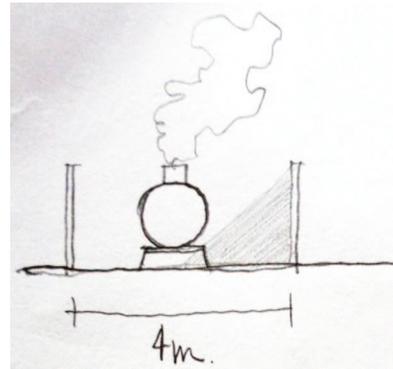
Al deber incorporar una franja de seguridad o faja vía, es posible desarrollar – como se enunció anteriormente– una propuesta urbana; un nuevo recorrido que permita incorporar un paseo interior, una “promenade”¹⁵ que admita ver desde otro ángulo el Cajón del Maipo, y con otra velocidad.

Que incorpore, paralelo a la ruta del ferrocarril, las ciclovías, senderos peatonales, mobiliario urbano – puntos de descanso-, líneas de vegetación de la zona. De modo que se pueda lograr un perfil de espacio público óptimo, no un patio trasero por donde pasa el ferrocarril. Mucho más amplio y con ello más iluminado y más controlado, que los 4m de seguridad que se requieren para el tránsito del tren.

Se busca a su vez, evitar pasar entre predios (expropiación), no tanto por un tema legal, puesto que estarían en todo su derecho, sino más bien por un tema de no ir en contra de la comunidad –acorde a lo que ha buscado lograr el proyecto Ave fénix- y por sobre todo para evitar generar un espacio que quede a espaldas de dos límites, sin ojos que controlen y por ello inseguro para recorrer.

En el fondo que dote de actividades, personas, y control visual a un espacio que de lo contrario podría pasar a formar parte de un efecto perverso del relanzamiento del ferrocarril.

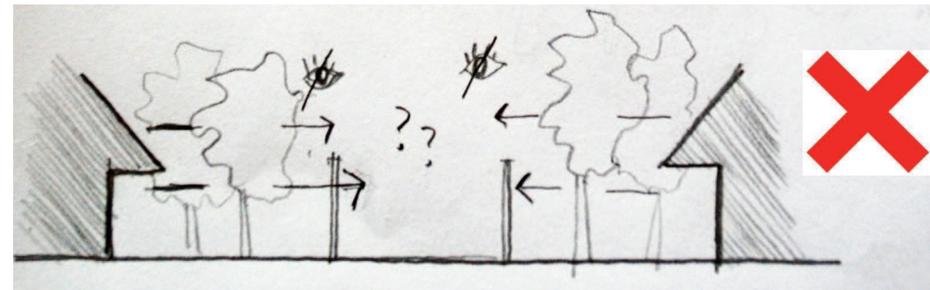
15 “take a leisure walk” Tomar un paseo de placer, típicamente en un lugar público para encontrarse o ser visto por otros. Definición extraída y traducida de www.wordreference.com



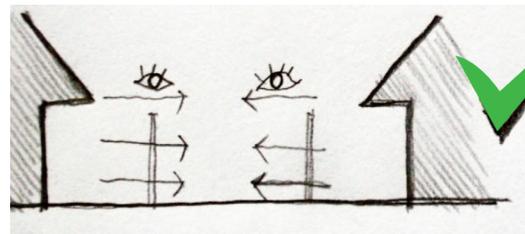
4 mts metros requeridos de distanciamiento hacia los bordes.

“ si una calle está bien equipada para tratar con los extraños y establece una buena y efectiva demarcación entre espacios privados y espacios públicos, y además posee como algo propio una serie de actividades básicas y su correspondiente dotación de ojos, entonces cuantos más extraños haya mas divertido”

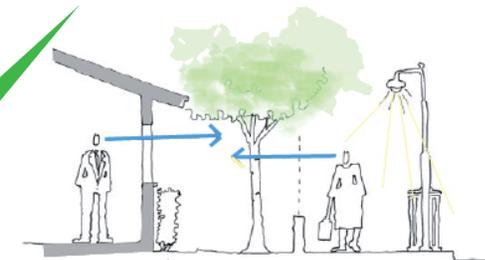
Jacobs jane. Muerte y vida de las grandes ciudades)



Situación de fondo de predio genera espacios inseguros.



Situación de frente predial permite mayor seguridad y control visual.



- Buena relación visual
- Buenas condiciones ambientales
- Conexión espacial entre antejardín y vereda
- Mayor sensación de seguridad

Fuente imagen: MINVU. “Espacios urbanos seguros. Recomendaciones de diseño y gestión comunitaria para la obtención de espacios urbanos seguros.”



Materialidades principales:

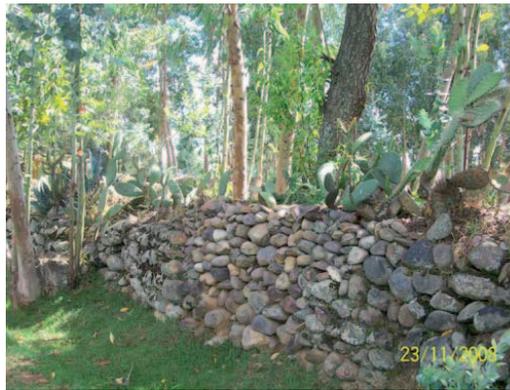
Madera:

- Ofrece como expresión la liviandad en relación a lo macizo de las estaciones. Lectura de lo contemporáneo versus lo original.
- Hace alusión a obras de arte hoy desaparecidas del trazado, los protectores de nieve que existieron y de los cuales no quedan vestigios. Todos con la madera como principal materialidad.



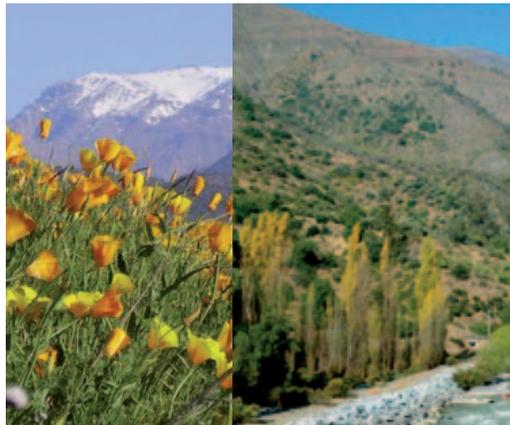
Piedra:

- Hace referencia a la pirca que se da continuamente en el Cajón del Maipo y va demarcando diferentes límites.
- Se relaciona con lo pétreo del entorno, las cumbres y las piedras de río.



Flora típica:

Se le considera materialidad dentro del trazado, puesto que acompaña el recorrido cual líneas vivas de lo propio del Cajón.



Trazado

Así como el trazado original del tren se cruzaba con la vía principal, es posible plantear que las "vías o circuitos propuestos" de esta NUEVA FAJA VIA URBANA se crucen y se puedan soltar, en el sentido de correr paralelos o alejarse. Así no se genera un perfil común a todo el recorrido, que podría ser muy santiaguino, sino diferentes ámbitos que van variando, tal como sucede en el Cajón del Maipo. Donde las terrazas se angostan, el río se acerca, se aleja, está corriendo en paralelo, en una acantilado, etc.

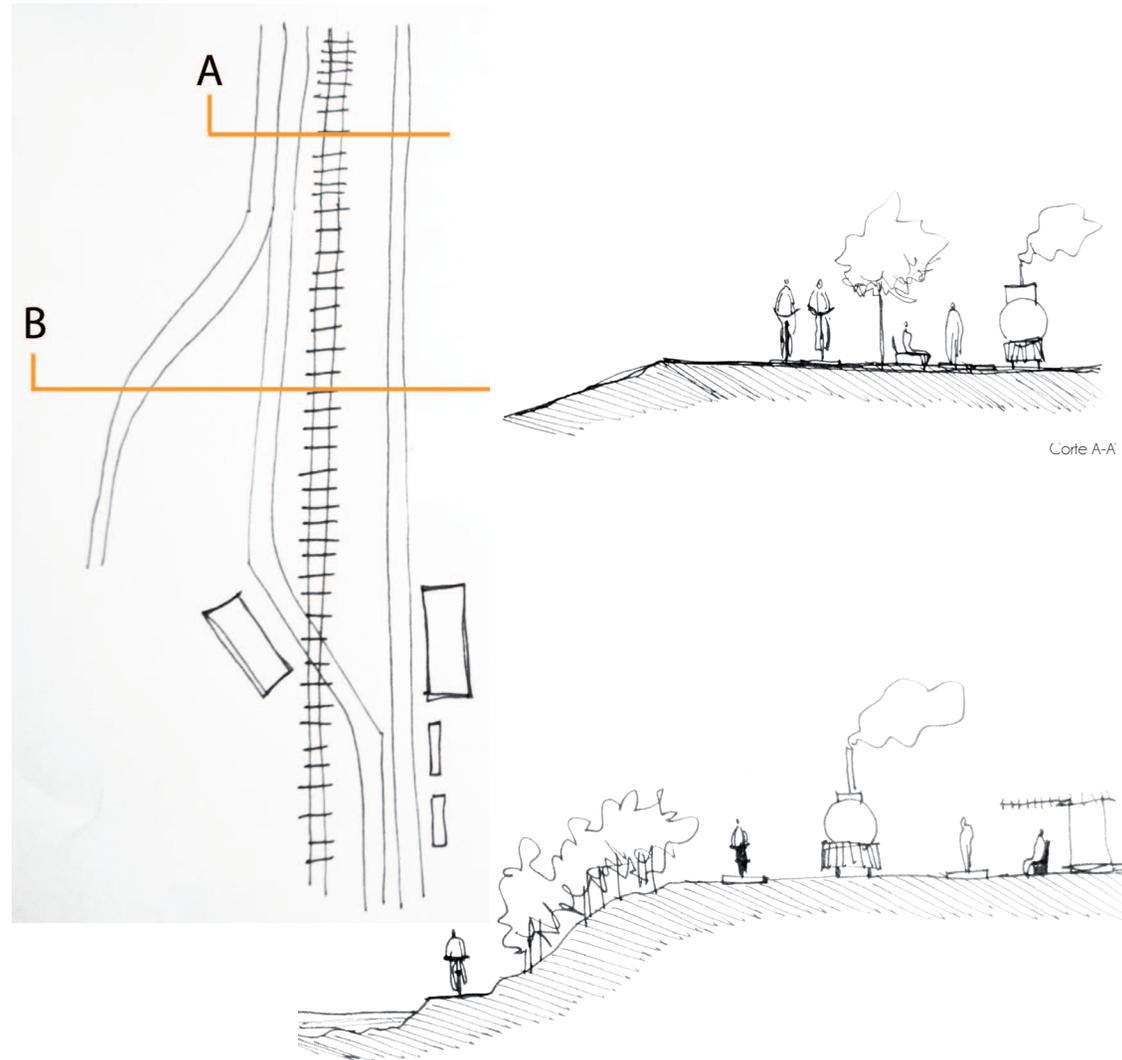
Esta variación permitirá, potenciar vistas existentes y entregar diversas experiencias a partir de la condición geográfica -será diferente por tanto, estar situado cerca del río o en un vacío ante las montañas-. Se busca lograr que todos los elementos del trazado colaboren a generar una experiencia sensorial vivificante, en el recorrer.

"El recorrido trae aparejada una condición intrínseca de predisposición hacia el disfrute, un estado de complacencia. Es el placer de andar muy diferente a la experiencia de aquel que -meramente- se traslada para llegar de un lugar a otro"¹⁶.

Configurar una espacialidad de recorrido "sensorialmente vivificante", conforma un recobrar cualidades que nos devuelven nuestro pleno sentir, en una sensación de bienestar que se traspasa al entorno. "De esta forma, a mayor densidad de capas de materia se genera mayor densidad de estímulos del medio; se conforma una atmósfera particular"¹⁷.

"Recorrer implica caminar haciendo inmersión en atmósferas sucesivas"¹⁶

Ricardi, Katherine. (*Caminar por la ciudad. Hacia un espacio de vivificación de los sentidos*)



16 Ricardi R, Katherine. "Caminar por la ciudad. Hacia un espacio de vivificación de los sentidos"

Seminario de investigación. Departamento de urbanismo. Semestre otoño 2011

Profesor guía: Dra. María Bertrand Suazo

17.- Ibid.

Corte B-B'



Se plantea una “primera propuesta” para el tramo Melocotón- San Alfonso, que es el tramo que se va a realizar en la 3° etapa del proyecto Ave Fénix.

La idea es en este tramo es aplicar los criterios anteriormente expuestos, sobretodo en cuanto a la ubicación de los circuitos en las diferentes áreas, según la posibilidad de ancho de vía existente o lo problemático de la zona -por paso entre medianeros-.

Se consideran los hitos existentes en el trazado, como partícipes del proyecto general.

Campus de Montaña Universidad San Sebastián
Sector abandonado.
Cerro la Virgen
Picnic San Alfonso

Espacios de pausa en el recorrido cada 250 mts

Diferencias en el trazado, según diferentes vistas o condiciones espaciales que se quieran enfatizar.

Detalle “primera propuesta” tramo estación Melocotón- estación San Alfonso: Desplegar en página 41

B.- ESTACIONES/ consideraciones previas

Tipos de estaciones: Existen tres tipos de estación, que plantean diferentes desafíos a considerar dentro de la propuesta

| TIPO ESTACION | DESAFIO | CONSIDERACIONES |
|--|--|---|
| ESTACIONES VESTIGIO | Arqueológico | - Mayor respeto con lo existente. Intervención mínima “NO RECONSTRUCCIÓN” |
| ESTACIONES SIN TREN Paradas asociadas/ acceso mediante otros medios de transporte | ¿Cómo hacer que se viva como estación si no va a estar el tren? | - Dar cabida a diferentes medios de transporte. Constituirse como una parada - Actividades e intercambio; jolgorio propio que abstracto lo vivido en una estación aunque no exista tren. |
| ESTACIONES CON TREN Parte del recorrido del ferrocarril. Estaciones a futuro podrían ligarse (proyecto ave fénix). | Considerar factor llegada del tren. Itinerario y los tiempos. | - Requerimientos técnicos supeditan cualquier objetivo reinervención. - Intervenciones y actividades nacen de los tiempos. - Diseñar cómo va a ser espacialmente la llegada |

Fuente esquema: Elaboración propia

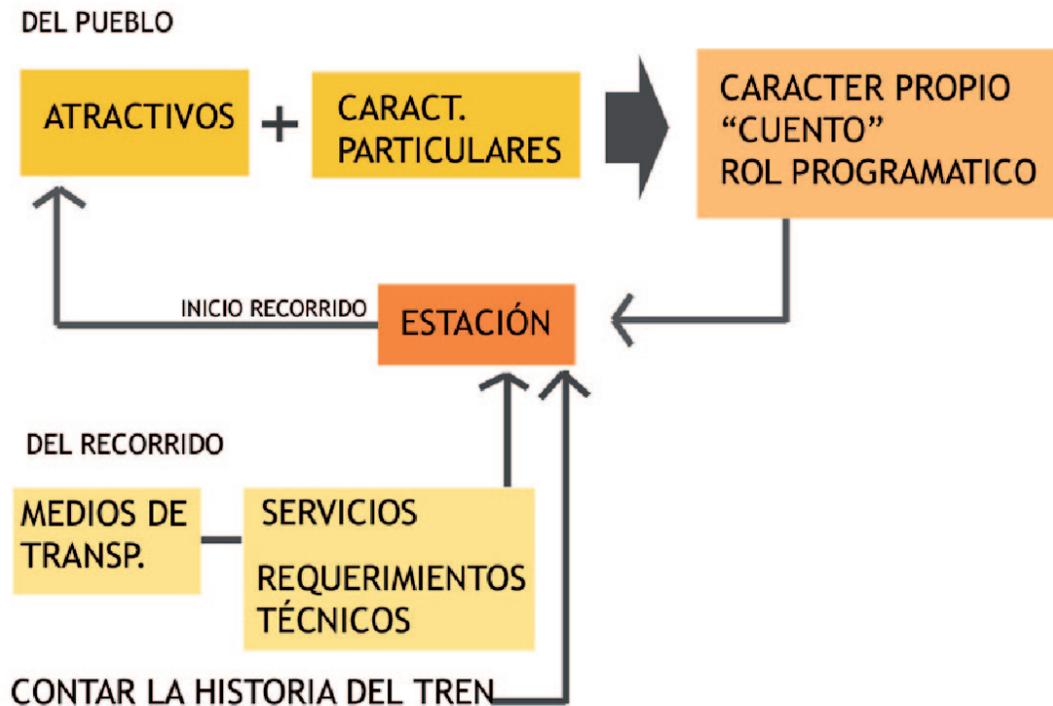
En el esquema inferior, se aprecia el hecho de que cada estación va a cumplir dos roles de importancia, por un lado un rol de contar lo propio de cada lugar en su programa y por otro el rol de contar la historia del ferrocarril, entendiendo el recorrido como un viaje de descubrimiento.

Se suma también el tener claro y previo a cualquier elección de programa, que la estación es la “puerta a nuevos mundos” no es un fin en si misma, por ende cada estación deberá ser el inicio de recorridos hacia los atractivos de la zona, considerando un uso complementario, que no compita con la oferta turística del pueblo.



Imagen: Diorama del Ferrocarril militar de Puente Alto al Volcán, actualmente situado en la estación de metro Plaza de Puente Alto.

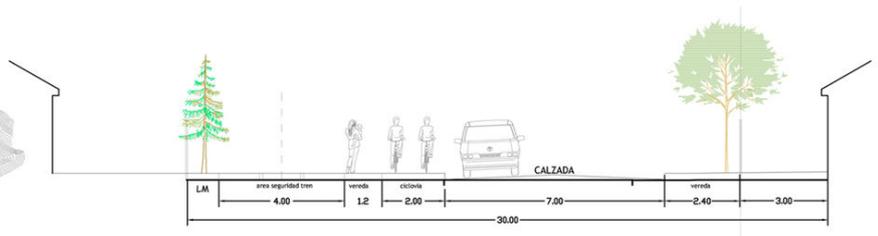
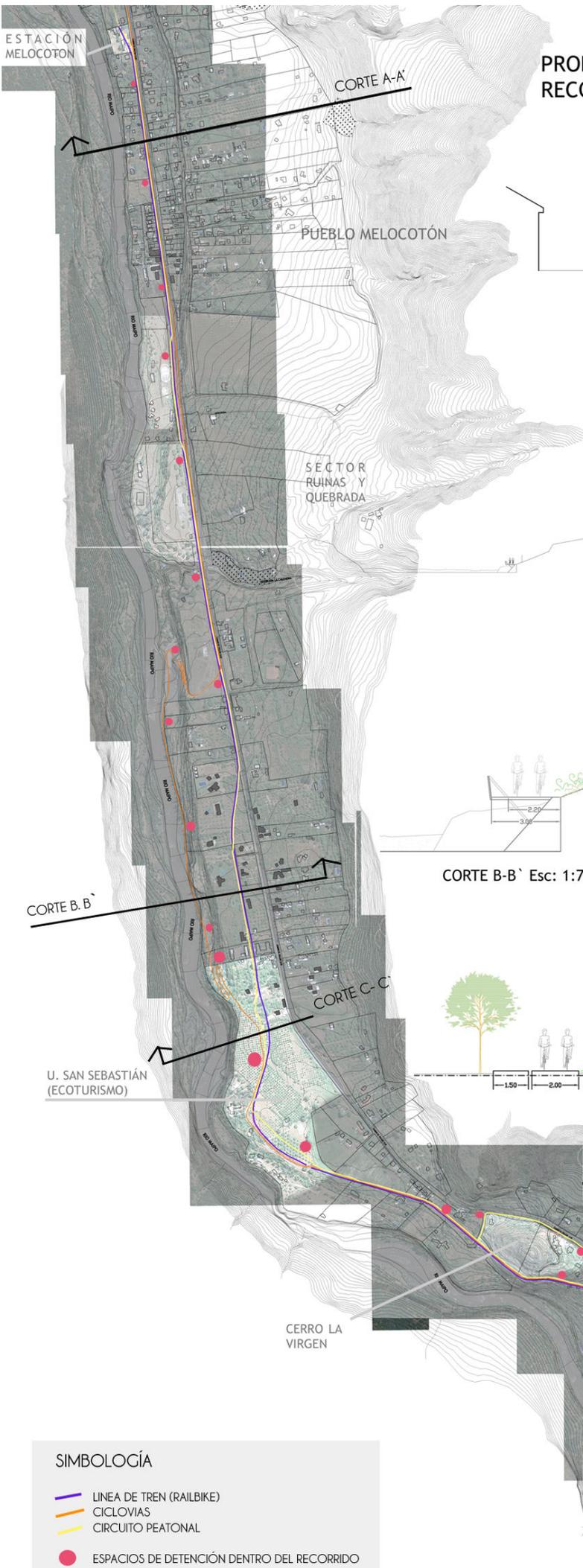
Muestra de todo el jolgorio y el intercambio que significaba la presencia del tren. Parte de las "historias" que las estaciones deben relatar dentro del recorrido



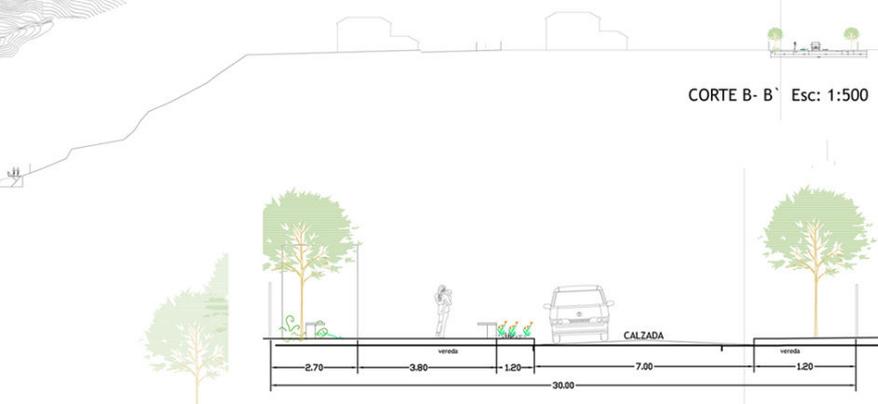
Fuente imagen: Elaboración propia



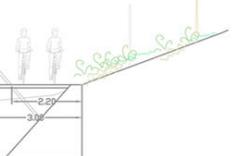
PROPUESTA GENERAL DE TRAZADOS: RECORRIDO ESTACIÓN MELOCOTÓN - ESTACION SAN ALFONSO



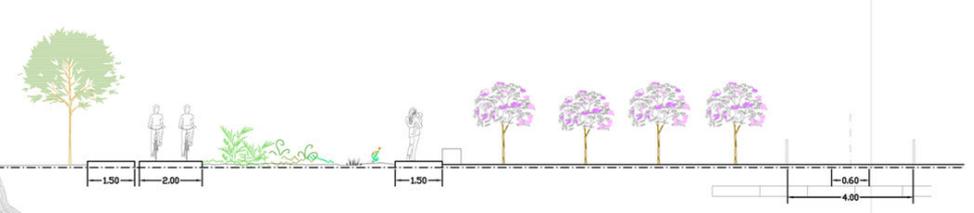
CORTE A- A' Esc: 1:75



CORTE B- B' Esc: 1:500



CORTE B-B' Esc: 1:75 (SECTOR 1)



CORTE C-C' Esc: 1:75

- SIMBOLOGÍA**
- LINEA DE TREN (RAILBIKE)
 - CICLOVIAS
 - CIRCUITO PEATONAL
 - ESPACIOS DE DETENCIÓN DENTRO DEL RECORRIDO

ESTACION SAN ALFONSO

Hacia Definir “Un Cuento” Para Cada Estación

A la hora de definir el tema específico de cada estación, acorde a lo particular del pueblo, ya sea por sus valores tangibles y/o intangibles; se dividieron en dos grupos, aquellas cuyo tema o modo de reincorporarse a la trama urbana no estaba tan claro y aquellas que por lo pregnante de su particularidad o por gestiones que se han desarrollado tenían su tema definido de antemano.

ESTACIÓN EL MELOCOTÓN:

Gracias a la gestión realizada por la agrupación Ave Fenix, se han comenzado las labores de restauración de las locomotoras, entre otros logros. Actualmente la locomotora y el 1° vagón restaurado, circulan dentro de la estación El Melocotón, puesto que se habilitó un primer tramo de vía. Es por esto que el rol de la estación Melocotón está claro: constituirse en la maestranza y taller de reparaciones de las locomotoras. ESTACIÓN EL MELOCOTÓN: TESTIGO DEL FERROCARRIL



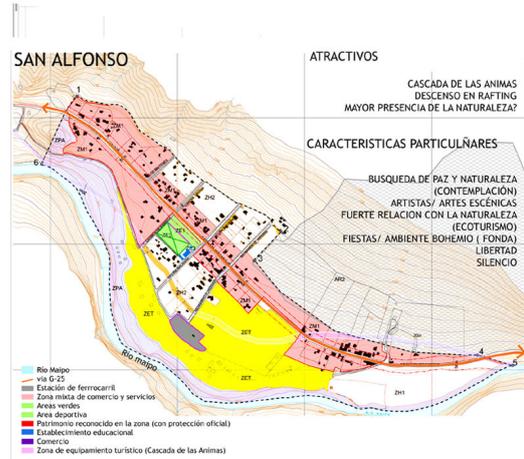
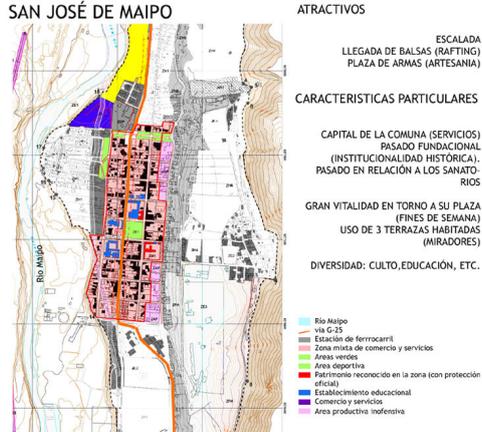
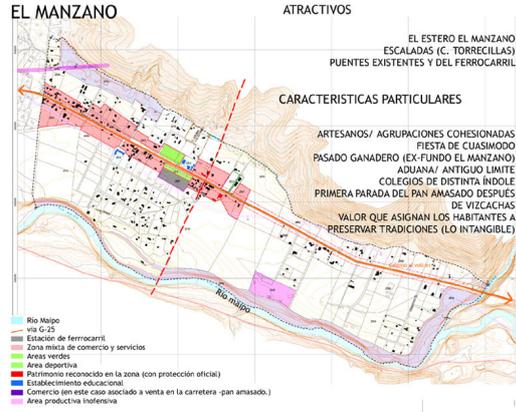
Fotografías del día del patrimonio cultural 2011

Fuente: biblioteca fotográfica personal

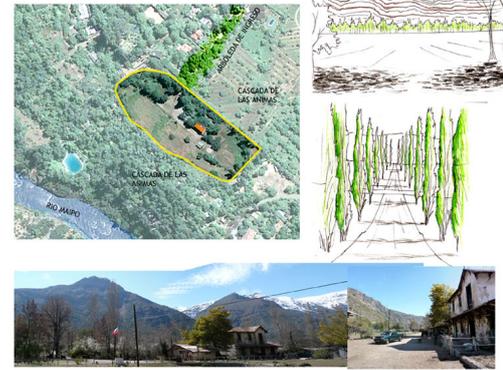
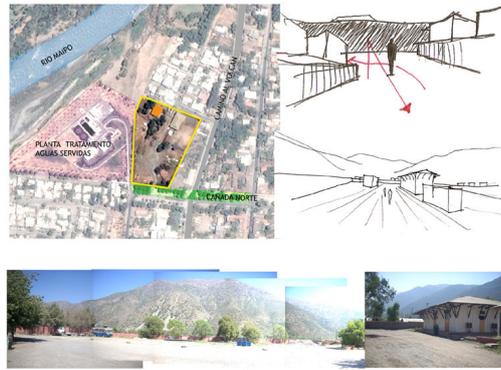
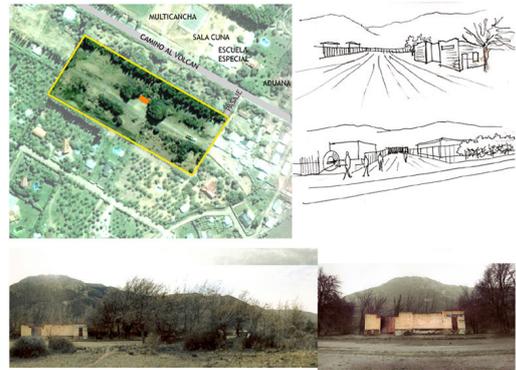


Hacia definir un cuento para cada estación

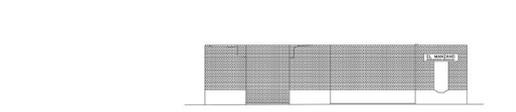
CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DE CADA COMUNIDAD/ ESTACIONES



ESTACIONES/ ENTORNO INMEDIATO



PREGNANCIA ARQUITECTONICA/ FACHADA PRINCIPAL



IMAGENES QUE EVOKA LA ESTACIÓN/ PARTICULARIDAD



POSIBLES CONEXIONES (1º POSTURA GENERAL DE COMO REINCORPORAR LA ESTACIÓN AL PUEBLO)

Posible interacción con los colegios del sector, la iglesia (actúa centro de varias agrupaciones y las canchas. Sumado a la posibilidad de generar un frente de comercio en las casas que dan al terreno.

Que permita conformar una "plaza" para el Manzano, que sirva de plataforma y de muestra al turista, de toda la **RIQUEZA INTANGIBLE** que posee:

"PLAZA PUEBLO"

- Producción artesanal
- Fiestas típicas
- Organizaciones comunitarias
- Picadas (al wen pan amasado)
- Talleres productivos/ oficinas

Permite incorporar la estación como punto de acceso al pueblo y al ferrocarril como destino. Con esta nueva entrada poder incentivar a **CAMINAR EL PUEBLO**, más que solo recorrer la plaza.

Rol programático: conformar un **ENCLAVE CULTURAL**, ya a nivel de **CAPITAL**, que el fin de semana permita mostrarse trabajo de folcloristas, jóvenes, etc.

En la semana dotaría de espacio al centro de capacitación municipal (proyecto) y a agrupaciones.

Nuevo punto de acceso al pueblo desde el ferrocarril (parada, estación)

Acceso desde el interior que permite aprovechar el silencio, la geografía y el clima; condiciones actualmente presentes.

DESDE EL INTERIOR iniciar el recorrido a los atractivos de las cumbres, al túnel el Tinoco y al pueblo de San Alfonso.

HACIA LA NATURALEZA... Estación de sanación a partir de lo natural, de escape de lo "semanal o cotidiano".

Rol o Servicio Que Prestará Cada Estación: Propuesta Sugerente, "Cuento" Que Motive La Visita

ESTACIÓN EL MANZANO/ PLAZA PUEBLO

Posible interacción con los colegios del sector, la iglesia (actual centro de varias agrupaciones) y las canchas. Sumado a la posibilidad de generar un frente de comercio en las casas que dan al terreno.



Que permita conformar una "plaza" para el manzano, que sirva de plataforma y de muestra al turista, de toda LA RIQUEZA INTANGIBLE que posee:

Producción artesanal, Fiestas típicas, Organizaciones comunitarias, Picadas (al wen pan amasado), Talleres productivos/ oficios

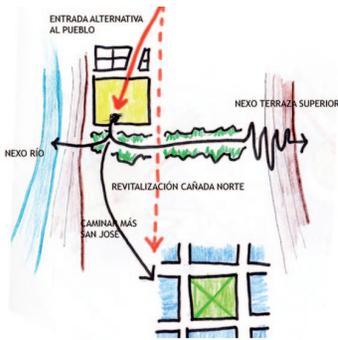


ESTACIÓN SAN JOSÉ/ CULTURA CAPITAL

Permite incorporar la estación como punto de acceso al pueblo y al ferrocarril como destino. Con esta nueva entrada poder incentivar a CAMINAR EL PUEBLO, más que solo recorrer la plaza.

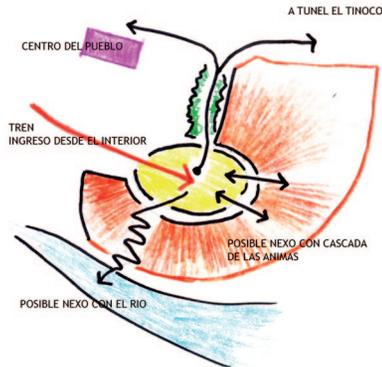
Conformar un enclave cultural, ya a nivel de capital, que el fin de semana permita mostrar el trabajo de folcloristas, jóvenes, etc. En la semana dotaría de espacio al centro de

Capacitación municipal (proyecto), y a agrupaciones. Inicio de circuito caminable Espectáculos culturales, Oficinas de turismo, Información del recorrido del ferrocarril, Talleres comunitarios/ turísticos



ESTACIÓN SAN ALFONSO/HACIA LA NATURALEZA

Nuevo punto de acceso al pueblo desde el ferrocarril (parada, estación) Acceso desde el INTERIOR que permite aprovechar el silencio, la geografía y el clima existentes.



Presencia del santuario de la naturaleza Cascada de las Animas. Permite complementar lo ofrecido por este centro turístico.

HACIA LA NATURALEZA... Estación de sanación a partir de lo natural, de escape a lo "semanal o cotidiano".

-Actividades, talleres de sanación y contemplación del paisaje. Áreas de descanso y abstracción Inicio de recorridos al aire libre.



ESTACIÓN SAN GABRIEL/ RIQUEZA RURAL- COSTUMBRISTA

Interés por parte de agrupaciones comunitarias de sumarse al proyecto Ave Fenix. Se plantea incorporar un "tema costumbrista" a San Gabriel. Que permita mostrar la riqueza de la zona en cuanto a costumbres que aún se conservan. Ir adentrándose en el mundo de los arrieros.

Medialuna Área de juegos típicos Cocinerías Muestra de costumbres típicas y artesanía



ESTACIÓN EL VOLCÁN/ ESTACIÓN FASTASMA

Vestigios: Pueblo el Volcán como pueblo fantasma. Potencial turístico del patrimonio industrial. Existe interés por parte de las familias de permanecer en la zona, pero una escasez de empleo. Turismo tipo "Humberstone" como motor de desarrollo en base a las historias locales.

Hospedajes Circuitos turísticos Muestras de cómo era la vida del volcán en el pasado.

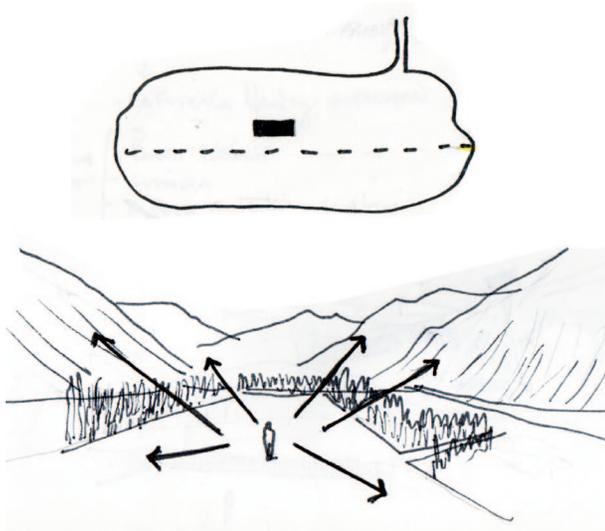


Idea “base” para todas las estaciones

Busca generar una imagen común para todo el trazado, que permita relacionar que todas las estaciones pertenecen a un recorrido que las unifica – independiente del programa o los énfasis que cada una posea.

Parte de la síntesis geográfica-espacial que se realizó del Cajón del Maipo y que evidenció aquello que atraía de este entorno, el hecho de que el Cajón es una escenografía que va cambiando constantemente, permitiendo a cada vuelta del camino estar ante una nueva atmósfera –ANTE “LA EXPERIENCIA CAJÓN”:

- Abstraerse de Santiago
- Supeditarse al paisaje o estar constantemente enmarcado por este
- “Trasladarse” a otro lugar, a otra atmósfera.



Valor del vacío, de la amplitud Visual 360° del cajón. Situación de REALIDAD CONTENIDA en que se emplazan las estaciones: “Un Cajón dentro de otro Cajón”

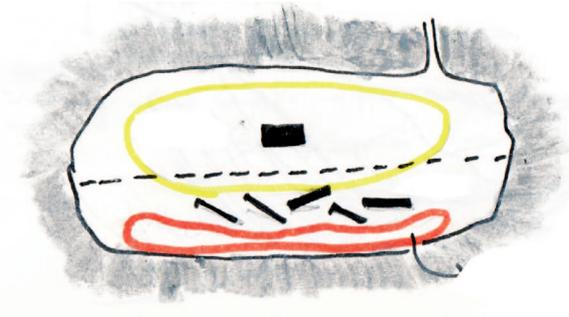
Por tanto, las propuestas se emplazarán en una situación de borde, que permita trabajar el filtro entre un vacío central de grandes cualidades espaciales y un borde que muchas veces es una espalda y no está incorporado. Casi constituir un enlace/ filtro entre centro y borde.

OBJETIVO: POTENCIAR LA EXPERIENCIA CAJÓN

- Se parte de lo inherente del lugar: El Cajón del Maipo como ESCENOGRAFIA que va cambiando constantemente.

Cada estación va a ser una nueva escenografía, una nueva atmósfera, que va mutando a medida que se le recorre.

- Lo común... lo propio de las condiciones de emplazamiento. Puesta en valor de las condiciones naturales.



Se da una relación centro-borde, que requiere de filtros (ya sea por situación actual o por programa propuesto).



Síntesis idea global:

MARCO o CAJON DE BIENVENIDA, que se toma de los bordes para dar valor a la amplitud existente y conformar un microcosmos; un Cajón dentro de otro Cajón, un gran vacío que se enmarca por paisaje y arquitectura.

Las estaciones constituyen paseos escenográficos, espacios de recepción que direccional e instan a recorrer. Escenografías que a medida que se recorren van mutando.

INVITA A DESCUBRIR (ESCORZO)
LIBERA LOS RECORRIDOS
ENFATIZA VISTAS Y DIRECCIONES (NUEVOS DESTINOS)

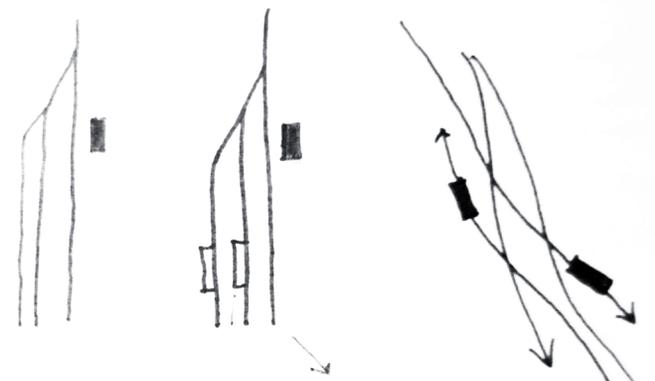
Elementos jerárquicos que conformarán los espacios: Cubierta (abrigos o refugios) y los recorridos (andenes):

Toman protagonismo en la delineación de cada parada, no solo como elementos de diseño, sino como partícipes en la evolución de las estaciones; del estado estático en que se encontraban a una nueva red dinámica de relaciones.

Se hizo el ejercicio de extrapolar -tal como hacemos en urbanismo- lo que sería el siguiente paso de la estación en su evolución natural (ver mayores detalles en anexos).



Estado actual estático



Vías que dan movimiento, nuevas ramificaciones, fluidez, que nacen de la linealidad.

Nuevo abrigos, refugios, se adosan a la vías para contar nuevas historias, nuevos reencuentros.

Crterios de intervencin sobre las estaciones

- NO RECONSTRUIR obras ya desaparecidas (como el caso de estacin el Volcn). Esto adscribiéndose a las ltimas Cartas Internacionales de proteccin del patrimonio.
 - No caer en falsos histricos. Toda obra nueva debe dar cuenta del perodo en que se ha realizado, tanto en sus materiales, expresin, como en sus tcnicas constructivas.
 - Se permite restaurar o reincorporar elementos menores a la obra, como balcones, marcos de ventana, etc. Todo previa documentacin histrico-constructiva que respalde la medida.
 - Mediante un estudio previo, se permite liberar a las estaciones, de intervenciones posteriores que signifiquen perjuicio - causa patologa- a la obra original.
 - No superponer y/o adosar volmenes al edificio original. De requerirse algùn adosamiento, se precisa que se efectúe en materiales que permitan la reversibilidad en el tiempo de la intervencin; y que sean mnimos, de modo de no afectar la composicin original del volumen.
- **Obra nueva:**
- No edificar sobre exfaja vía, cuidando dejar libre la explanada de acceso del ferrocarril, valor propio del emplazamiento de todas las estaciones.
 - Supeditarse a la altura del inmueble original



Estación san Alfonso: hacia la naturaleza.



Criterios de selección/ motivantes y lo único de esta estación

1.- Importancia dentro del plan general:

Parte fundamental dentro de la elección, es el hecho de que el trazado de la línea va a llegar a la estación San Alfonso -hace más factible-; que es parte de la 3° etapa del proyecto ave fénix, que avanza paralelamente al desarrollo de este proyecto académico.

Generar una propuesta para esta estación, permite ser un punto base que pueda activar o motivar nuevas iniciativas y un ingreso económico para el ferrocarril. Y sirve como base o propuesta teórica a plantear para el equipo Ave Fénix.

2.- Rol histórico- social:

Estación que cumplía un importante rol social en la comuna, ya que cuando nevaba más allá de san Alfonso -condición de limite natural entre lo urbano rural y lo netamente cordillerano que se mencionó anteriormente- y no podían continuar a la estación el Volcán; alojaban en la estación todo el personal del tren, para garantizar el servicio de ferrobús a escolares que bajaban a estudiar a Puente Alto. Todo esto posibilitado por la tornamesa que existía en la estación y que hoy es uno de sus valores, ya que es la única de las 3 tornamesas del trazado, de las que se conservan al menos sus cimientos.

3.- Valor arquitectónico:

Es la única estación de dos pisos que se conserva actualmente. Magnitud y presencia vertical en contraste con la extensión del paisaje. Muestra de los modelos de estación intermedia ingleses que se importaban al continente en los inicios del ferrocarril.

Antecedentes del lugar/ Pueblo de San Alfonso

1.- Pueblo San Alfonso/ conexión directa con lo natural.

La estación se emplaza en el pueblo de San Alfonso, desde donde se percibe la conexión más directa con lo natural.

Esto por una condición de límite que se percibe entre lo urbano-rural y lo rural-cordillerano -que se explica por el cambio en lo abrupto de la pendiente y lo estrecho del cauce del río que se da desde San Alfonso hacia arriba-; pero que también se vive por el enfoque particular que en esta zona se da al turismo, la presencia del Santuario de la Naturaleza Cascada de las Ánimas y lo único de sus habitantes.

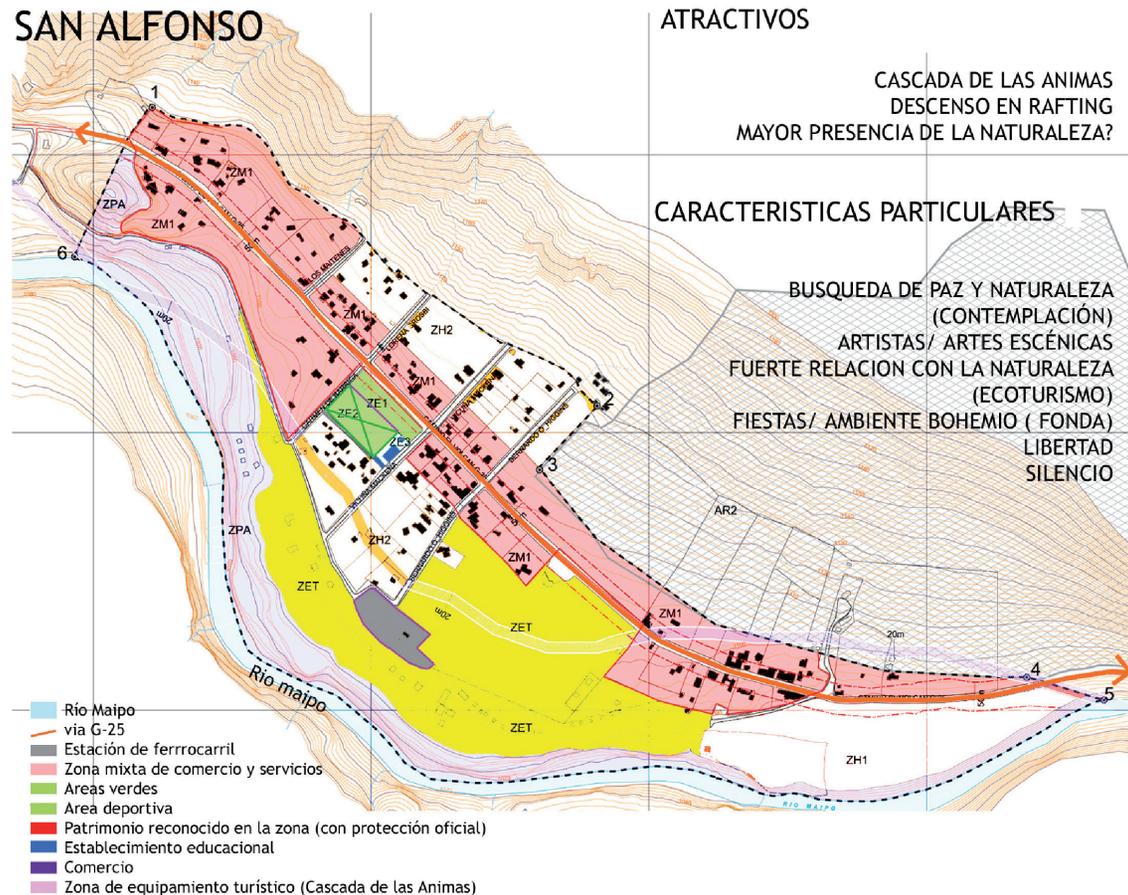


Imagen: Síntesis pueblo de San Alfonso. Demarca construcciones existentes, principales zonas del Plan Regulador que está actualmente en desarrollo, vialidad estructurante y los principales atractivos y características particulares (intangibles) del sector

Fuente imagen: Imagen intervenida a partir de plano facilitado en la I. Municipalidad de San José de Maipo



Estructura del pueblo

San Alfonso se estructura, al igual que los otros pueblos, en relación a la ruta G-25.

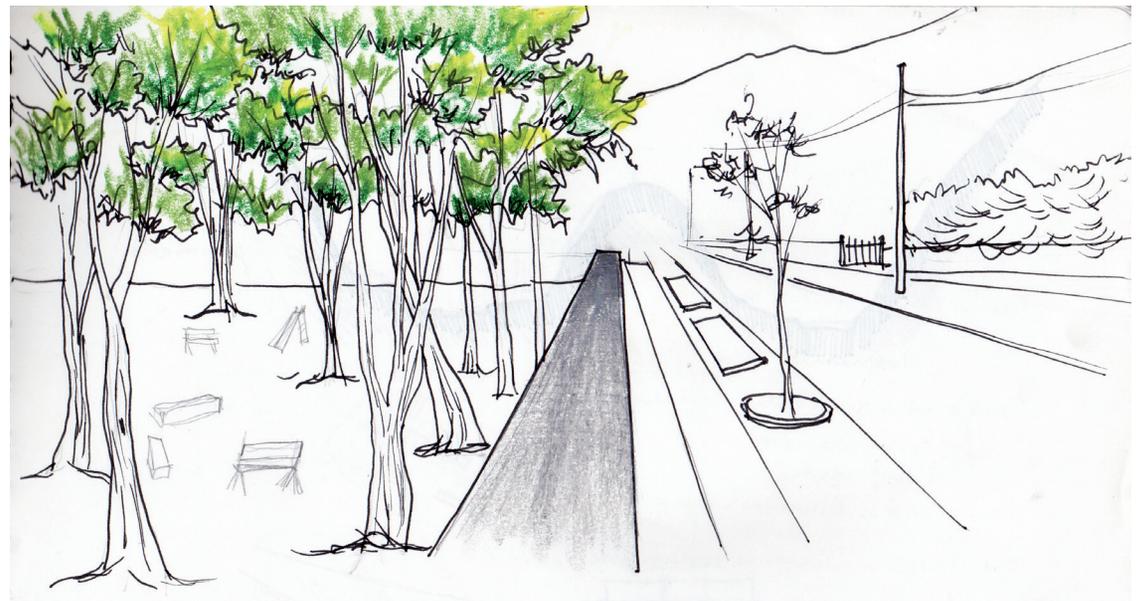
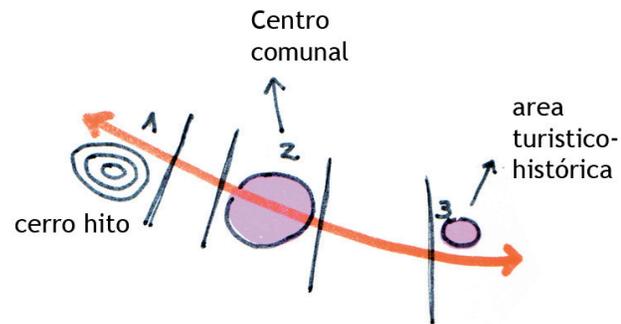
Existen tres sectores diferenciados, que se marcan como tres áreas con diferentes roles.

A.- Acceso al pueblo de San Alfonso: Se da en una abrupta pendiente, en un perfil estrecho y con el 1° hito del pueblo que es el cerro y su virgen, tal Cerro Santa Lucía para Santiago. Umbral que demarca el límite entre lo urbano-rural y lo rural-cordillerano.

B.- Centro comunal: Es el centro social de san Alfonso, en donde se da toda la vida propia del pueblo, por tanto, donde se encuentra la mayor cantidad de personas y en diferentes horarios: la escuela, el colegio, la cancha y sus partidos de domingo y la tan renombrada fonda de San Alfonso, cumbre bohemia.

C.- Sector de turismo-histórico. En este sector, se ubican una serie de equipamientos turísticos de antigua data contiguos a la ruta G-25, tales como la hostería los ciervos, la hostería España. Muestra de que el rol turístico de san Alfonso, "del alojar en" es una característica particular del pueblo desde antaño, que se mantiene en la actualidad.

De hecho, según relatos de la zona, los niños del sector ganaban unas monedas llevando los equipajes desde la estación San Alfonso a los distintos puntos turísticos. "Un grupo de niños baja los bultos de los turistas y los lleva las distintas hosterías que existen en San Alfonso"¹⁸



18.- Adaluna, cuaderno 1:

Viaje de una hadita en un tren sin tiempo por el Cañón del Maipo.

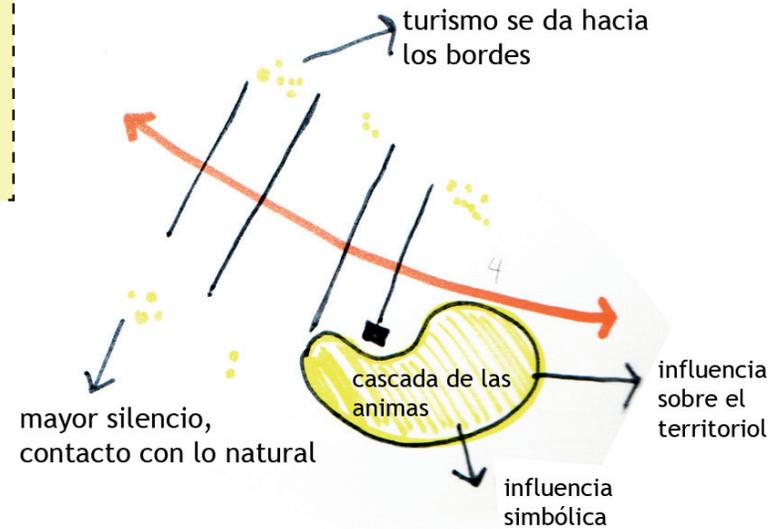
Las estaciones del ferrocarril cuentan su historia"

Dedal de oro ediciones.

Turismo “de escape a lo urbano” en San Alfonso

“El intenso verdor del lugar me empaña los ojos y, cuando los cierro, logro transportarme... esta vez al futuro. Puedo ver que el turismo es explotado y que existen diversas dependencias dedicadas a esta actividad: casas de veraneantes, cabañas para los amantes de la naturaleza y familias antiguas que se mantienen a pesar del paso del tiempo”¹⁹

En cuanto a los usos, se evidencia que la mayor cantidad de servicios turísticos actuales se sitúan hacia los bordes del pueblo, hacia lo natural; y es que a partir de san Alfonso se vende un turismo que promueve la cercanía a lo natural, el escape de lo urbano -cabañas y hostales-, más que lo asociado al camino.



19.- "Adaluna, cuaderno 1:

Viaje de una hadita en un tren sin tiempo por el Cajón del Maipo.

Las estaciones del ferrocarril cuentan su historia"

Dedal de oro ediciones.



2.- Santuario de la naturaleza Cascada de las Ánimas

Es un valor en las preexistencias, ya que forma parte de la historia de la conformación del pueblo de San Alfonso y es al día de hoy importante por la presencia territorial que significa en el pueblo (ver imagen) y también por la influencia que la familia Astorga ha tenido en el sector y en el Cajón del Maipo.

"Máximo Astorga Alday, un hombre oriundo de Copiapó, llegó a estas tierras para hacerse cargo de la administración de la mina Merceditas de El Volcán. En su incesante ir y venir conoció a (...) florinda Briga Grossi. (...). Se puede decir que de esta unión nació el pueblo de San Alfonso.

Don Máximo donó terrenos para la plaza, para construir una escuela, una capilla, una comisaría y, hacia 1915, entregó los terrenos para el paso del ferrocarril"²⁰. De hecho el nombre de San Alfonso fue instituido en 1914, tras una manda que doña Florinda hizo.

El predio Cascada de las Ánimas- propiedad de la Familia Astorga- fue declarado oficialmente Santuario de la Naturaleza en el año 1995 (Decreto Supremo N° 480, 1995, del Ministerio de Educación). Perteneció a la Sociedad Agrícola y de Turismo Cascada de las Ánimas Ltda.

El Santuario es habitado por las familias de los hijos del matrimonio Astorga Moreno. Actualmente viven 9 familias (alrededor de 40 personas), los que han constituido una comunidad que intenta autosustentarse de las diversas actividades económicas que se desarrollan en el santuario, todo bajo el mayor respeto con el entorno.

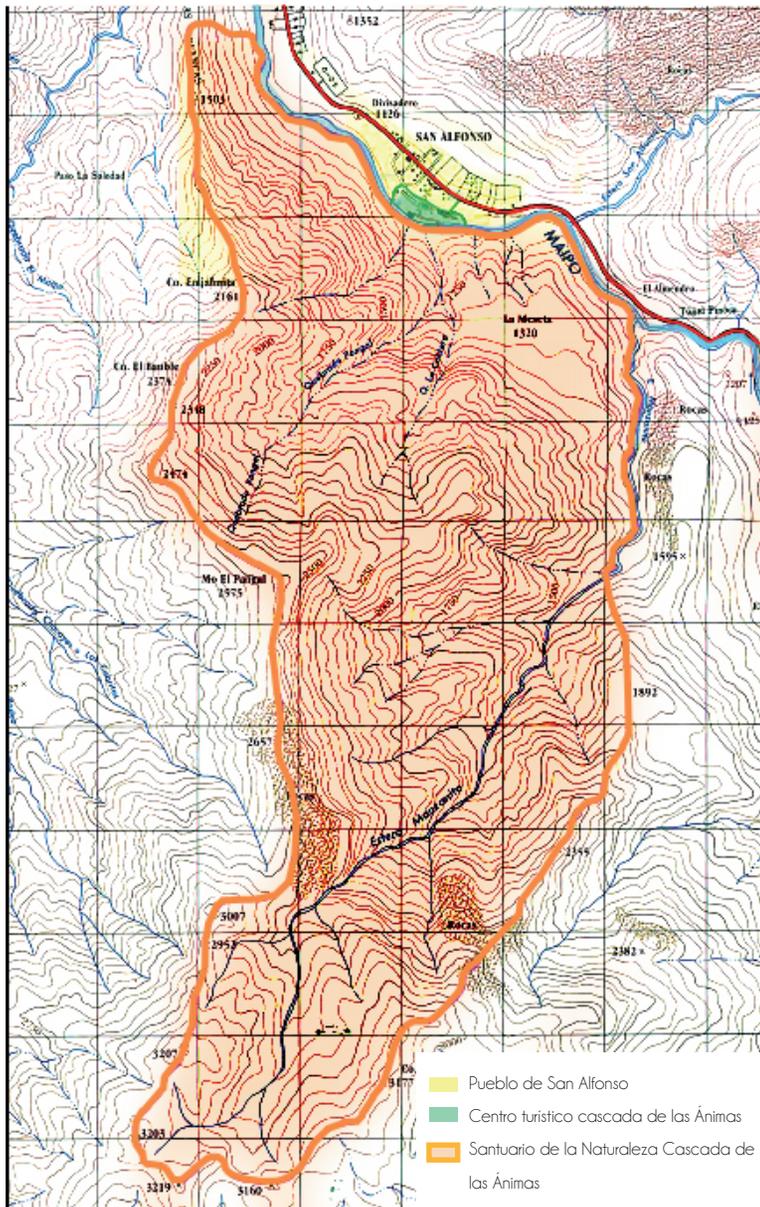


20.- *Adaluna, cuaderno 1:*

Viaje de una hadita en un tren sin tiempo por el Cajón del Maipo.

Las estaciones del ferrocarril cuentan su historia"

Dedal de oro ediciones.



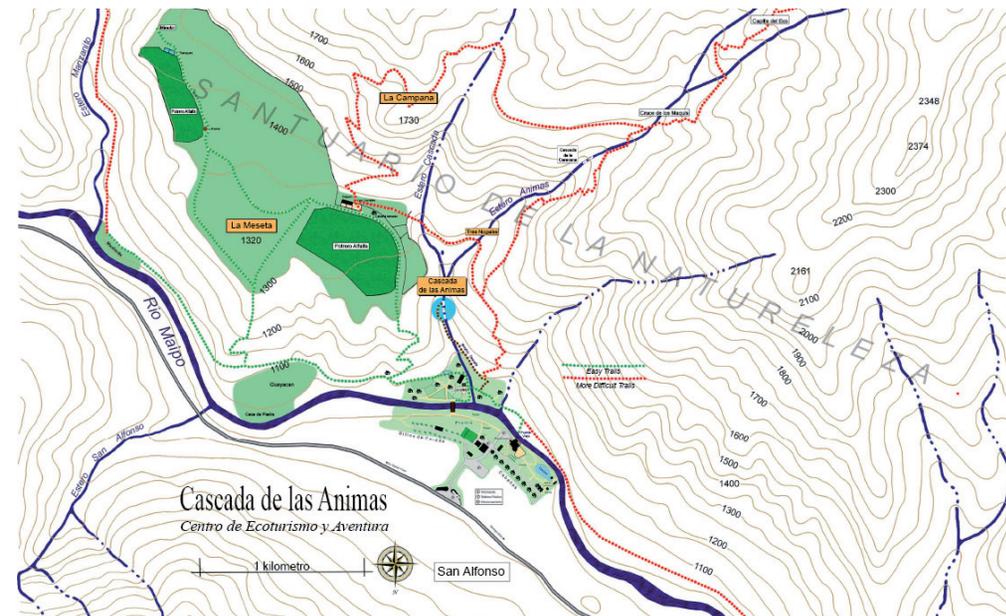
Plano del Santuario de la Naturaleza y centro turístico.

Fuente: Imagen intervenida desde plano disponible en www.cascadadelasanimas.cl

El santuario de la naturaleza, según se muestra en la imagen, parte desde el río hacia el sur; mientras que el terreno por la rivera norte, es el espacio dedicado al centro turístico cascada de las ánimas y es donde se ofrecen la mayor cantidad de servicios de este tipo.

El cruce al santuario, es restringido y sólo se permite en grupos pequeños, que vayan a las caminatas, y rutas a caballo; ya que en este sector esta bajo protección oficial propia de ser un santuario de la naturaleza.

- Área especial de protección de fauna nativa
- Senderos dispuestos a las cascadas
- Área habitacional de la familia Astorga
- Caballerizas



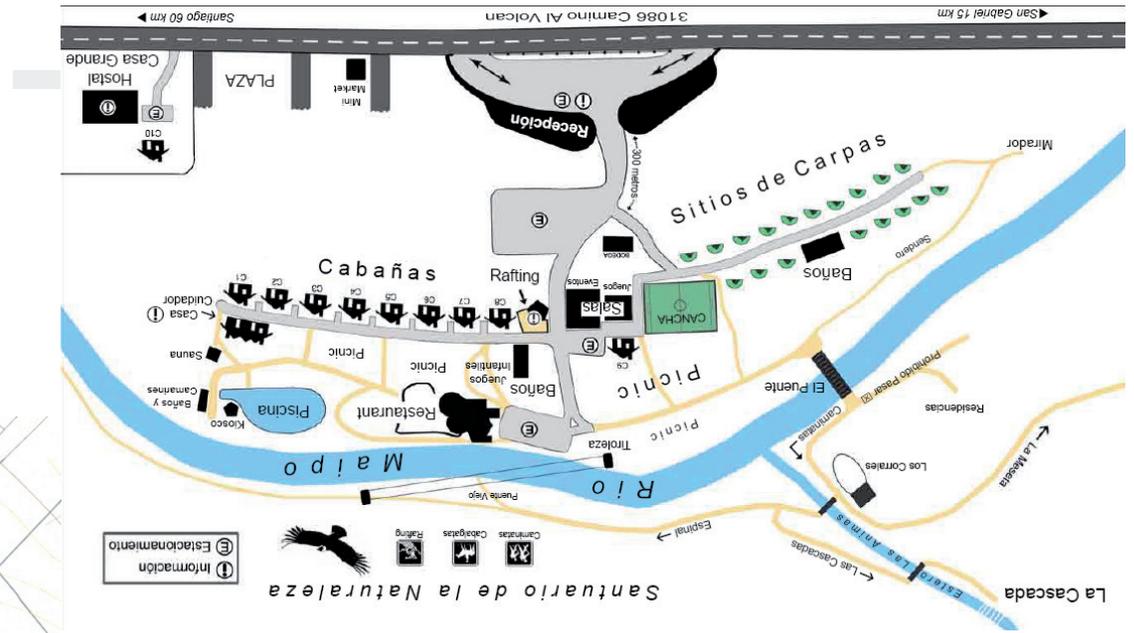
Plano Cascada de las Ánimas, que muestra la diferencia de usos: En el área del Centro Turístico se dan usos de mayor intensidad, mientras que en el Santuario, se pasa a un tema más de circuitos -a caballo y a pie-, no tanto de lo construido

Fuente: www.cascadadelasanimas.cl



Centro turístico

Interesa estudiar esta área, en cuanto a constituye el sector que se encuentra inmediato al terreno y del cual se podrían extraer los posibles nexos o complementos en el proyecto



- 1.- Centro de eventos
 - 2.- Salón de juegos
 - 3.- Cancha
- Lodge
Zona de camping
Zona de picnic

Piscina
Información turística
Spa salud

3.- Condición emplazamiento estación/ contexto inmediato

La Estación San Alfonso (km. 41) se ubica en la parte baja del pueblo -hacia el sector del río-, en un amplio terreno de 16.000 m² aproximadamente (1.66 hac), propiedad de Bienes Nacionales. Colinda con el Santuario de la Naturaleza Cascada de Las Ánimas.

Existe una situación de asilamiento respecto del "entorno" -centro del pueblo y ruta G-25-, y una cercanía al río que hace de esta estación un emplazamiento particular. Enfatizada tanto por su condición de acceso, como por su conformación interna.



Situación emplazamiento estación San Alfonso



Esquema situación de aislamiento de la estación respecto del pueblo



Croquis vista estación hacia el puente. Fuente:elaboración propia



Acceso:

El acceso se conforma casi como un peregrinaje a la estación, ya que se va descendiendo junto con la cota, escoltado por una corrida de grandes Ailantos, alamos y olmos; árboles que escoltan al visitante hacia el interior.

Esta antesala de acceso, da importancia y gran valor a la gran planicie que recibe al momento de acceder, que crea una apertura visual y espacial hacia una imponente montaña como telón de fondo.



1.- vista acceso



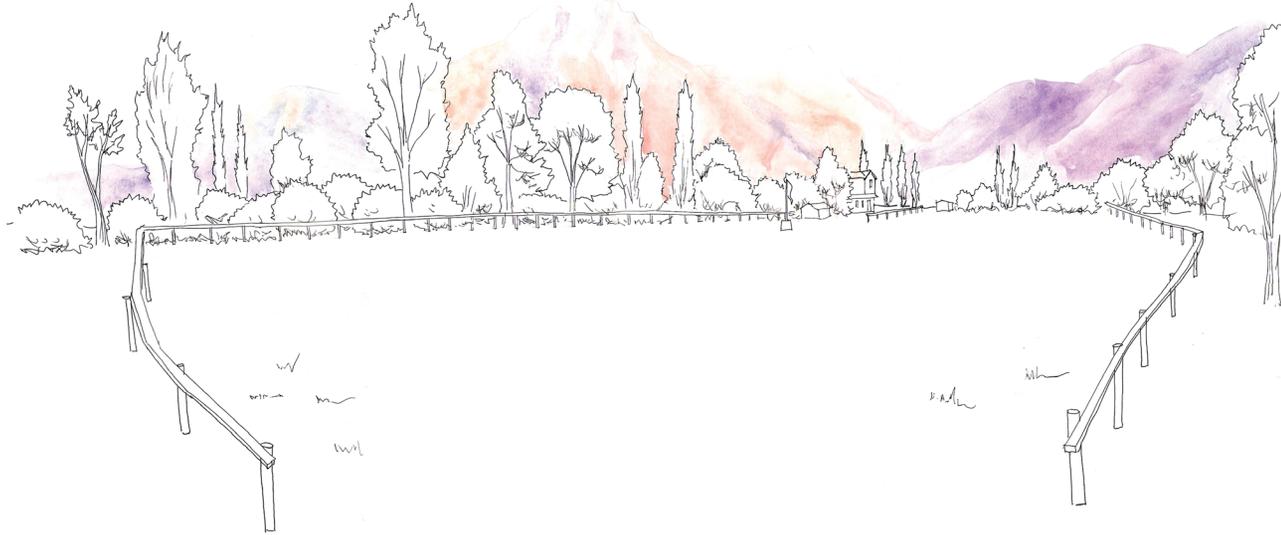
2.- vista apertura visual

Conformación interna:

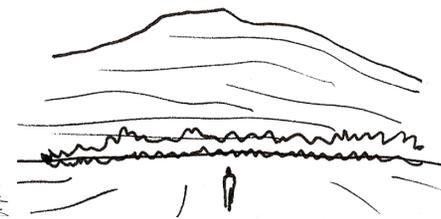
Esta situación de aislamiento respecto de la ruta y su acceso, se enfatiza por la constitución interna del terreno. Este se conforma en torno a una gran explanada central (donde se sitúa la estación en situación de centro), y unos bordes que se caracterizan principalmente por la abundante vegetación, compuesta por árboles nativos de la zona, Quillayes, Litres, Maqui, Maitenes, Peumos, y algunos introducidos, Alamos, Olmos y Ailantus, entre otros.

El encajonamiento propio del Cajón del Maipo se enfatiza al estar en este gran vacío y se hace evidente en todas direcciones. Este lugar, en donde es posible estar ante un gran silencio y sentir el ruido del río, potencia o propicia actitudes de silencio y contemplación, que no se dan en un lugar cualquiera.

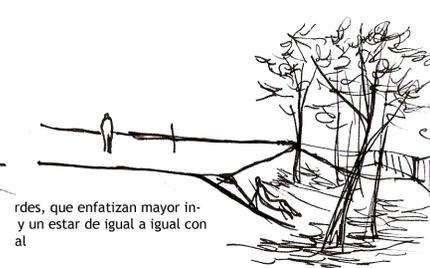
De ahí que sea interesante la llegada del ferrocarril a esta estación para definir el programa, porque se generaran instancias de ruido, jolgorio y actividades -propios del tren- ; y por otro lado lapsos de silencio y aislamiento -propios de lugar.



Limite arboreo enmarca todo el lugar y enfatiza la sensación de aislamiento y silencio existente. SILENCIO TOTAL



Se arman dos situaciones... por un lado está lo que significa estar al centro...en este gran vacío. Luz, amplitud, contemplación a la magnitud del cajón.



... que enfatizan mayor intensidad y un estar de igual a igual con el paisaje.

Destaca por contraste la imponente magnitud de las montañas.

Situación de aislamiento respecto del entorno:

| Existe... | Propicia... |
|---|--|
| Una condición interior de silencio. Dada por su aislamiento respecto del entorno | Contemplación (situación encajonamiento interior) |
| De abstraerse de lo urbano | Silencio |

Condiciones emplazamiento

"Cuento": estación San Alfonso/ hacia la naturaleza
Imágenes objetivo

EMPLAZAMIENTO

Situación de AISLAMIENTO respecto del entorno

EXISTE...

UNA CONDICIÓN INTERIOR DE
SILENCIO
DE ABSTRAERSE DE LO URBANO

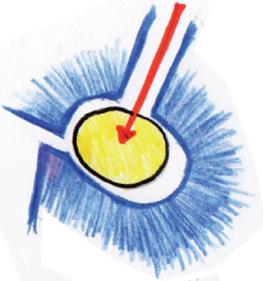
PROPICIA...

CONTEMPLACIÓN
SILENCIO



SANACIÓN MENTAL Y ESPIRITUAL

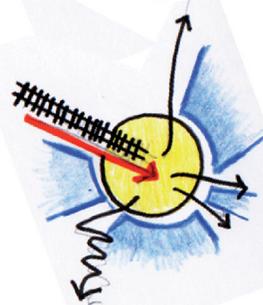
UN ESCAPE, UN AIRE
APERTURA A LO NATURAL



NUEVO ACCESO DESDE EL
INTERIOR DEL PUEBLO

MENOR VELOCIDAD
(PREPARACIÓN PARA LA
PAUSA)

INTENSIDAD, JOLGORIO,
USOS



APERTURA A LA NATURALEZA



Terreno/ situación actual.

ANTECEDENTES DEL TERRENO

Propietario: Bienes Nacionales

Uso actual: vivienda y zona de arriendo de caballos los fines de semana.

Sup. del terreno: 1.66 hectáreas aprox.

Superficie de la estación:

Protección Oficial: Monumento histórico: DS 423 05/11/1991

Uso actual:

Actualmente la propiedad se encuentra ocupada por una pareja de la zona dedicada al arriendo y manutención de caballos de paseo. En parte importante del terreno - explanada central- han dispuesto un corral destinado para estos fines.

Existe a su vez, la casa del cuidador, contigua a la estación, (que data de 1985 aproximadamente). Un establo y un granero, que respaldan la actividad que actualmente se realiza.



Plano preliminar que se tuvo del terreno. Si bien los límites varían considerablemente, si plantea de buena manera la ubicación de las construcciones existentes. Fuente: Castillo Morales, Rodrigo y otros. "Estación de tren san Alfonso san José de Maipo Diagnóstico de conservación" Artículo disponible en: www.proyectoavfenix.cl



Construcciones originales que aun se conservan:

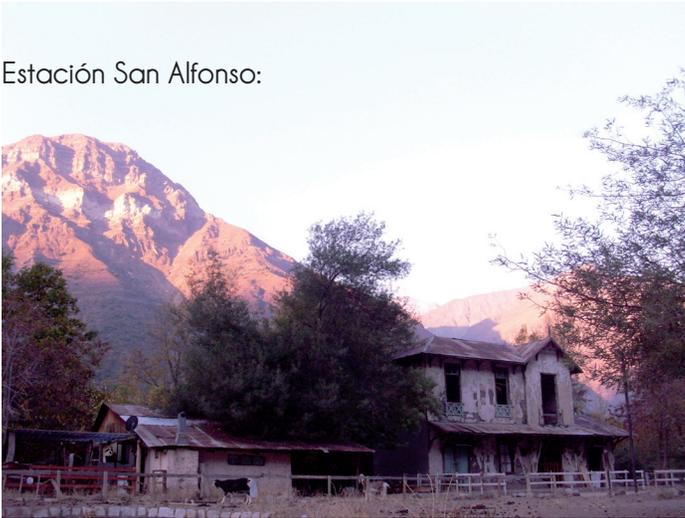


Faja vía: Paralela a la estación y a lo largo de todo el terreno se conserva la huella de la antigua línea férrea. Esta es utilizada actualmente como vía de circulación al interior del predio comunicándolo de oriente a poniente.



Tornamesa: Hacia la esquina sur-poniente de la estación, a unos 25 mt, se encuentran las ruinas de lo que en aquellos años operaba como tornamesa. El único elemento que se encuentra en el lugar es el cimero circular de piedras.

Estación San Alfonso:



Se Destaca dentro del predio, como el "axis mundi" o centro del mundo, por su ubicación de centro en el terreno y por su presencia vertical ante la gran explanada de casi ... metros de largo.

Es una construcción con elementos reminiscentes del Estilo Inglés y Alemán, de dos pisos y con una superficie de aproximadamente 170 metros cuadrados. Sin uso y su estado general de conservación es regular.

Constituye el volumen de mayor pregnancia, importancia histórica y carácter arquitectónico del entorno. Se emplaza, dentro del terreno, a unos 30 mt del deslinde sur, en el punto medio entre sus límites oriente y poniente. Con una orientación norte-sur, cuenta con vistas privilegiadas del Cajón, a la vez de una excelente ventilación e iluminación.



Valores patrimoniales

Valor histórico-social: Permitía ante inclemencias de tiempo, alojar al personal del ferrocarril en la estación, para poder hacer circular el ferrocarril hacia Puente Alto y permitir que los alumnos bajaran a clases.

Valor histórico: Aparte del valor de ser parte de la historia del Ferrocarril, esta estación tiene valor histórico en cuanto muestra la adaptación de modelos ingleses, que se importaban a América y constituían las primeras estaciones intermedias presentes en el continente. De ahí que sea "familiar" la imagen de estación San Alfonso, porque trae reminiscencias de la arquitectura doméstica inglesa y porque además, modelos muy similares existen en otras rutas de ferrocarril; incluso la estación el Volcán del mismo trazado.

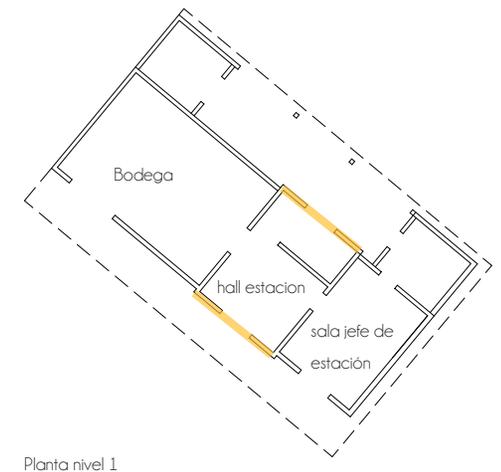
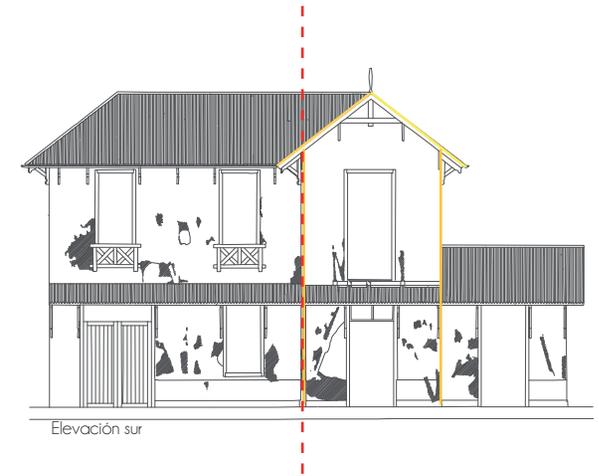
Valor arquitectónico: Hoy se destaca, como una de las estaciones más interesantes de todo el trazado. No sólo por su condición de ser la única que se conserva de segundo piso -y los cimientos de su tornamesa -, sino por valores compositivos específicos, como su asimetría, el volumen que destaca el acceso y el balcón, entre otros factores que se destacaron a continuación.

Composición volumétrica

La estación, se conforma en base a un volumen de gran simpleza y austero en sus dimensiones. Destaca en este paralelepípedo, el volumen destinado al acceso de la estación. Que se enfatiza al encontrarse en un plomo diferente al resto de la fachada (en fachada norte y en fachada sur), por su verticalidad y por el remate de su cumbrera, que demarca el acceso.

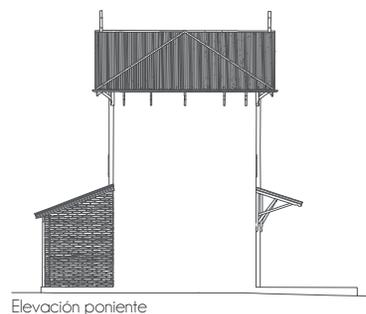
Interesante también es la asimetría en fachada, que enfatiza aún más la importancia del hall acceso (espacio de venta de boletos y circulación vertical). Espacio principal en la estación.

La fachada sur es la fachada principal, puesto que es la que contempla el recibimiento de los pasajeros -el balcón que mira a la Cascada de las Ánimas-, en un espacio intermedio -propio de la imagen que se tiene de una estación de este tipo-, de gran calidad; conformado por el andén y por su alero, soportado por ménsulas de gran riqueza plástica.



Las fachadas oriente y poniente no consideran tratamiento ornamental, ya que no cumplían un rol de recibir al pasajero o enfatizar alguna vista. La fachada poniente si cuenta con ornamentos, y se desconoce si contaba con espacio intermedio similar al de la fachada sur (se supone que no, por no estar contigua al andén), ya que se le agregó un volumen al volumen original destinado a alojar al personal del ferrocarril.

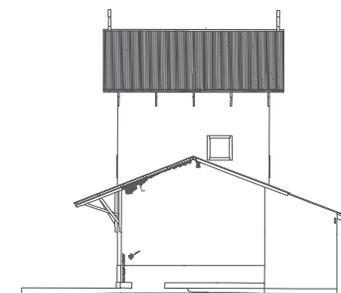
Distribución interior de los recintos/ uso original: Se dividía en dos usos diferentes, el primer piso netamente ferroviario y el 2° piso se destinaba a la vivienda del jefe de estación. Este rol público y privado, se daba en todas las estaciones del trazado original. Solo que en su mayoría eran de un piso, y distribuían hacia el andén lo público y hacía el interior lo privado, contando con un patio interior.



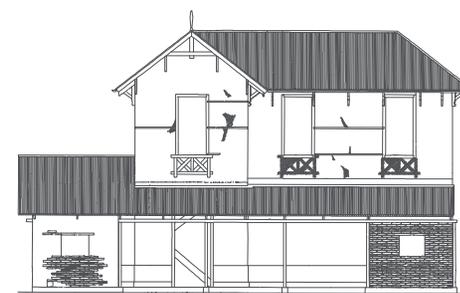
Elevación poniente



Elevación sur

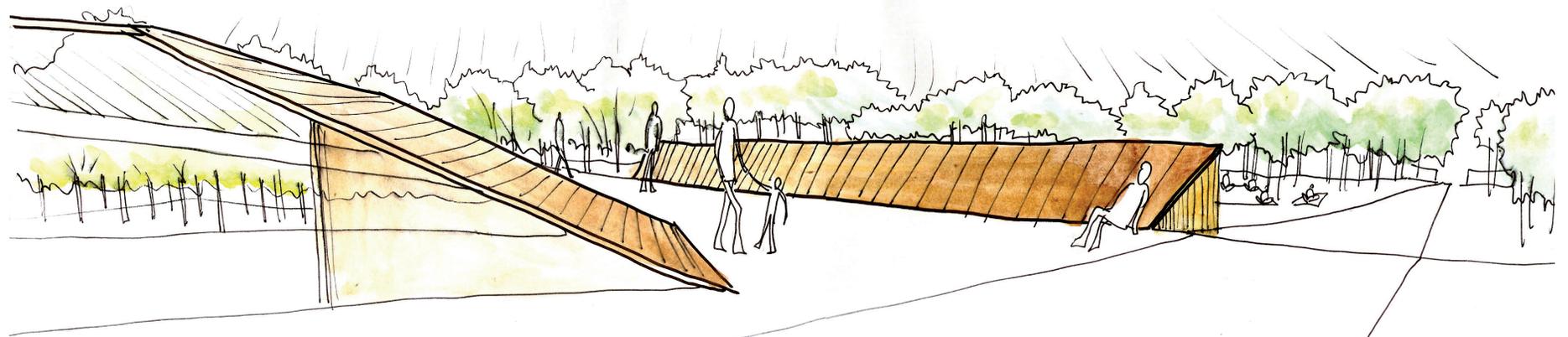


Elevación oriente



Elevación norte





Centro de sanación y contemplación del paisaje

Centro de sanación y contemplación del paisaje

Las características particulares del sector: de ser límite entre lo urbano-rural y lo cordillerano -que se explica por el cambio en lo abrupto de las pendiente y lo estrecho del cauce del río que se da desde San Alfonso hacia arriba-; la fuerte presencia e importancia que se le asigna a la conexión con lo natural (rol histórico-simbólico de la Cascada de las Ánimas) y lo alternativo de los nuevos habitantes que han llegado al pueblo; hacen de la estación San Alfonso un emplazamiento particular en donde no es posible plantear un "programa tipo".

Se suma a lo único de este sector, la situación de aislamiento respecto de la vía principal, el centro del pueblo, y su cercanía al río; una condición interior de silencio, de abstraerse de lo urbano; que determinaron el rol de la estación: Estación San Alfonso: hacia la naturaleza.

Finalmente, se trata, según lo planteado en el plan general, no solo de definir un rol para la estación en particular, sino un programa que complemente lo existente en el pueblo.

En este caso, al estar colindante al centro turístico Cascada de las Ánimas, surge la alternativa de realizar una gestión conjunta, de modo de no competir, sino más bien asociarse -SIMBIOSIS nuevamente-; y de ser así, "qué es lo que podría complementar" al centro turístico -aparte de la futura presencia del ferrocarril- e incorporar la mayor cantidad de actores de la comuna

Surge el "centro de sanación y contemplación del paisaje"

Como un programa que parte del cuento "hacia la naturaleza" que se definió en el plan general para la Estación San Alfonso, es decir, le es propio al valor intangible del pueblo;

Complementa la escasa oferta "de terapias complementarias" con que cuenta la Cascada de las Animas y las vuelve "más públicas", más asequibles;

Incorpora el rol sanador que siempre se ha reconocido al Cajón del Maipo y que actualmente se trabaja mucho en la zona, enfocado hacia las medicinas alternativas;

Permite incorporar recursos para poder mover el ferrocarril, sobretodo en la primera etapa de la reactivación de su trazado;

Incorpora una temática de gran auge a nivel nacional, lo que permite suponer el interés por parte de los turistas que lleguen a la estación.

Conceptualización

Base conceptual

Al decir centro de sanación y contemplación del paisaje, se apunta a una sanación desde el paisaje, más bien asociado a la medicina complementaria, ligado a las condiciones del entorno. Por “sanación” uno pudiese creer que va a un hospital, donde doctor que le receta algo, lo manda algún examen y cura algún dolor físico.

Eso puede estar en cualquier lugar, en el Cajón del Maipo y más aún en el pueblo de San Alfonso, donde se da un ambiente tan propicio por su entorno y lo espiritual de sus habitantes; se condice un centro que aproveche lo particular del paisaje para dotar de terapias complementarias, que atacan no solo un dolor físico, sino muchas veces carencias “espirituales” a las que estamos sometidos en lo cotidiano – en la semana urbana- y que en este centro pueden aliviarse.

El estar bien espiritualmente que plantea la OMS, más que solo atacar una causa física.

De ahí que la búsqueda de un marco teórico conceptual que constituya la base de la propuesta parte de las siguientes interrogantes:

¿Cómo lograr expresar en arquitectura esta sanación espiritual?..

...¿Cómo lograr que el sólo hecho de recorrer el proyecto y sus espacios públicos signifique una experiencia espiritual y/o sanadora?.

Este ultimo punto es vital, casi como “auto imposición”, ya que un proyecto que cumple un fin público, no puede concebir que sólo el que pague -por ejemplo por un masaje- viva una experiencia particular; se estaría repitiendo un modelo privado en un proyecto cuyo rol es público (Independiente de su gestión).

Finalmente, cómo lograr mostrar un criterio común, que englobe la sanación como un TODO, más que algo particular de una terapia en específico que se pueda dictar y que con el tiempo cambie, dejando el proyecto con un vacío conceptual.

Tendido entre las estaciones que se plantea recuperar en 3era etapa.

Fuente: Agrupación Proyecto Ave Fenix.



Matriz conceptual

La respuesta a estas interrogantes se encontró tras una búsqueda que tuvo como centro el hombre y por ende la antroposofía (del griego sabiduría del hombre); disciplina que centra sus estudios en el conocimiento de la naturaleza humana. En esta disciplina se concibe al hombre como un ser corporal y espiritual, cuya triada cuerpo, alma y espíritu; le definen como un "YO". Diferente y más avanzado, que los seres del reino animal, vegetal y mineral.

Existen variados aportes desde la antroposofía, como lo son las Escuelas Waldorf, la agricultura biodinámica, la eurytmia; que dan para muchos estudios, pero para efectos del presente proyecto solo se tratarán aquellos aspectos detonantes para el marco conceptual.

"En realidad, trabajar en filosofía –como en muchos sentidos en arquitectura– no es más que trabajar sobre uno mismo, sobre la propia interpretación de uno mismo, sobre cómo uno ve las cosas".

Ludwing Wittgenstein

"¿Qué otra cosa podría expresar el pintor o el poeta más que su encuentro con el mundo?"

Maurice merleau-Ponty

"Trabajar sobre uno mismo", "Sobre como uno ve las cosas", "su encuentro con el mundo"; son frases que se refieren precisamente a percibir. A entrar en contacto directo con los estímulos del exterior, el YO en el mundo.

Se llega a un punto común a todo ser humano indiferente de su condición, que es el ámbito de la percepción, actualmente tan trastocado. Y es que el hecho de que captamos el exterior a través de nuestros sentidos, no es una novedad; sin embargo no se repara en que hay sentidos que han sobrepasado a los otros en importancia, como el sentido de la vista sobre el cual llueve una cantidad de información, que desmedra los otros.

Es relevante entonces definir qué es un sentido. Desde la mirada antropológica “los sentidos son funciones que permiten al sujeto que percibe, “al yo”, la percepción del mundo exterior y, por esta razón cada uno de los sentidos posee un órgano físico, así esto no sea evidente para todos los sentidos”

Finalmente, ¿Es posible encontrar otros medios de percepción, que vayan más allá de los fisiológicamente conocidos, que permitan abrir nuestra experiencia perceptual... que nos permitan ver el mundo de otra manera?

Aparece ante esta interrogante, la teoría de los 12 sentidos que planteó en 1917 Rudolf Steiner, en su libro “los enigmas del alma”

Plantea que en el mundo exterior podemos distinguir tres tipos de fenómenos “percibibles”, que nos permiten diferenciar tres tipos de sentidos:

- A.- Considerado como parte del mundo exterior encontramos, nuestro propio cuerpo; que percibimos por medio de los Sentidos corporales.
- B.- El mundo exterior de la naturaleza (reinos: animal, vegetal y mineral) y lo producido por el hombre.- Se capta gracias a los Sentidos ambientales
- C.- El mundo exterior que está constituido por los otros (seres humanos). Percepción de la interioridad del otro.- De ahí que se denominen Sentidos sociales.

Estos tres tipos de sentidos, además de la clasificación señalada anteriormente, que se refiere “a lo que percibe el sentido”, lo corpóreo, lo ambiental o lo social respectivamente; fueron clasificados por Steiner en sentidos inferiores, medios y superiores. Planteando que todos estos sentidos se relacionan con alguna de las capacidades superiores del ser humano, lo cual nuevamente evidencia el concepto de hombre como un microcosmos que plantea la antroposofía.



Síntesis gráfica de los 12 sentidos de Rudolf Steiner

Fuente: elaboración propia. En base a información extraída del artículo “Los doce sentidos”

A.- Sentidos inferiores (sentidos corporales):
Táctil, vital, del movimiento propio, equilibrio

Cada uno de estos sentidos nos transmite una vivencia inmediata de las experiencias que afectan nuestro cuerpo, por ellos nos sentimos a nosotros mismos con relación a un algo. Nos informan sobre nuestro cuerpo, sus límites, su estado, su situación en el espacio. La voluntad, relacionada con el querer, predomina en estos 4 procesos sensorios.

B.- Sentidos medios (sentidos ambientales):
olfativo, Gustativo, visual y térmico.

En ellos se perciben las experiencias que emanan del mundo exterior sensible que nos rodea. Existe una convivencia con el mundo exterior y, al mismo tiempo, una experiencia de nuestro propio interior; ya que gracias a estos sentidos podemos otorgarle a la realidad sus cualidades particulares. Es por esto que se mueven en el ámbito del sentir, pues la simpatía y la antipatía viven en ellos.

C.- Sentidos superiores (Sociales): Auditivo,
de la palabra ajena, del pensamiento
ajeno, del yo ajeno

Estos nos relevan un mundo superior en el cual se encuentran las relaciones humanas y los distintos aspectos del entendimiento entre los hombres, de tal mundo superior se originan la palabra y el lenguaje. Estos sentidos tienen una función mediadora entre lo interior y lo exterior.

Como consecuencia, despertamos al reino de los sentidos del conocimiento, perteneciendo estos al ámbito del pensar.

De los sentidos planteados por Steiner, existen algunos que por la fisiología se conocen de antemano -cinco sentidos tradicionales- y otros que se reconocen con otra denominación, como es el sentido kinestésico.

Sin embargo, existen otros, que permiten profundizar la mirada (desglose en esquema); ya sea hacia la percepción de la propia interioridad con el "sentido de la vida" que nos permite captar si nuestro cuerpo está bien (hambre, sed, etc); hacia la percepción del mundo, en donde aparece el "calor" como lo más íntimo de un cuerpo; y hacia la percepción del otro, donde cada sentido habla de la condición humana, del YO, que puede percibir palabras ajenas, pensamientos ajenos, el yo ajeno.

Cuadro resumen de los doce sentidos

| | Tipos de fenómenos | Tipos de sentidos | sentidos | Desglose |
|---|--|---|---|--|
| PERCEPCIÓN DE LA PROPIA INTERIORIDAD | A Considerado como parte del mundo exterior encontramos, en primer lugar nuestro propio cuerpo. | Sentidos corporales. Sentidos inferiores | 1.- Tacto 2.- Vida 3.- Movimiento 4.- Equilibrio | 2.- Informa sobre el estado de nuestros órganos internos, sobre el bienestar o malestar de nuestro organismo. 3.- Informa sobre las modificaciones de las posiciones relativas de nuestros miembros, el estado de tensión o de relajamiento de los músculos. 4.- Informa sobre la situación de nuestro cuerpo en las 3 dimensiones del espacio. El hombre puede diferenciar en si mismo el arriba y el abajo 8.- A través de la temperatura podemos percibir completamente la interioridad del objeto; el conocimiento más íntimo de éste se consigue a través de este sentido. |
| PERCEPCIÓN DEL MUNDO | B El mundo exterior de la naturaleza (3 reinos: animal, vegetal y mineral) y todo lo producido por el hombre. | Sentidos ambientales Sentidos medios | 5.- Olfato 6.- Gusto 7.- Vista 8.- Calor | 9.- A través de él podemos conocer el lenguaje de un tercero y decodificar su significado, generando reacciones en ambos a partir de la relación verbal. 10.- Nos permite reconocer los pensamientos de los demás, no solo aquellos que se manifiestan por el habla, sino aquellos que se traducen en los ademanes del otro individuo. |
| PERCEPCIÓN DE LA INTERIORIDAD DEL OTRO | C El mundo exterior que está constituido por los otros (seres humanos). | Sentidos sociales Sentidos Superiores | 9.- Oído 10.- Palabra ajena 11.- Pensamiento ajeno 12.- Yo ajeno | 11.- Reconocimiento del yo de la otra persona. Se extiende por todo nuestro cuerpo y explora al otro, percibiendo lo que el otro ser es y nos entrega. 12.- Se relaciona con las reacciones a partir del encuentro entre dos individuos; sensaciones de simpatías o antipatías, etc. |

Fuente: Elaboración propia, en base a información recopilada de diferentes bibliografías que trataban el tema



“El hombre es el más importante objeto de nuestra contemplación... Con respecto al mundo físico sensorio, la antroposofía debe partir desde el hombre. Debe partir desde el hombre en cuanto él es un ser físico sensorio. ¿Qué es lo que nos debe interesar primero cuando lo contemplamos desde el punto de vista antroposófico?: Son sus sentidos.”

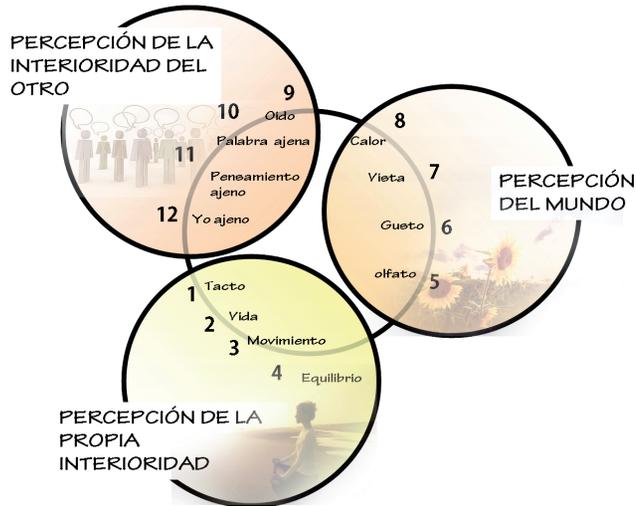


Propuesta conceptual proyecto

De la matriz conceptual...

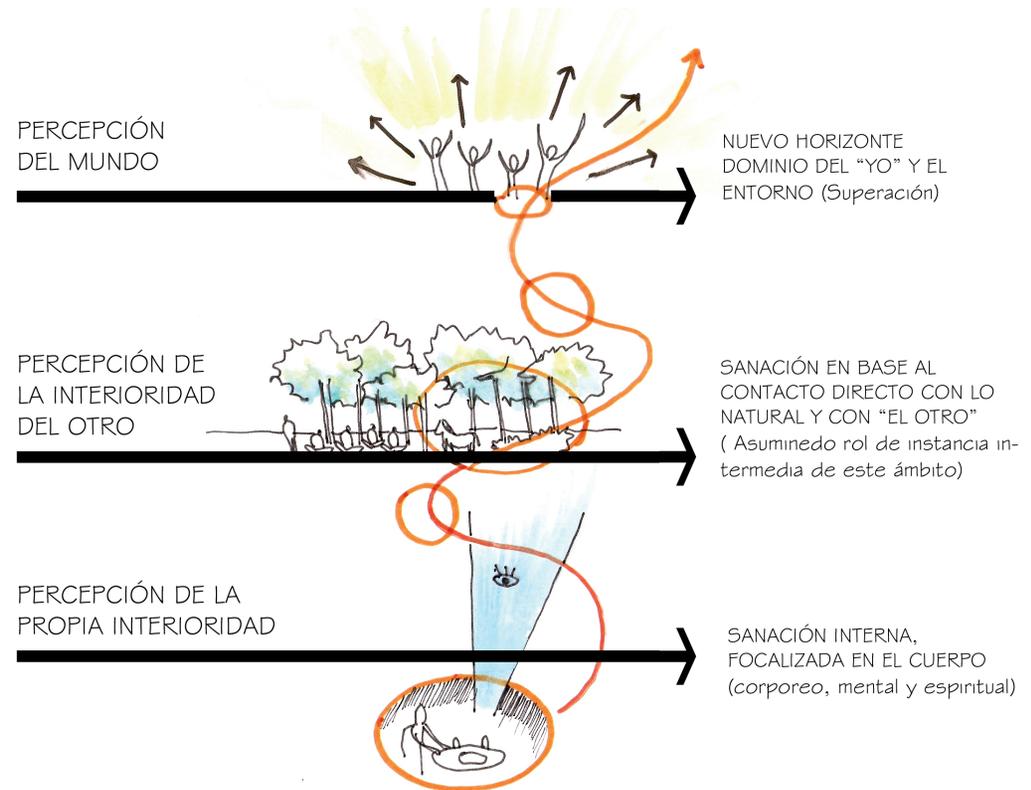
La teoría de los 12 sentidos permite evidenciar y trasladar a proyecto, -más que cada uno de los sentidos- tres ámbitos de percepción diferentes; que dicen relación no solo con como percibo, sino también con los diferentes ámbitos por los que debo circular para "estar bien", espiritualmente hablando. Necesito percibir mi propia interioridad y evaluar qué está mal, necesito percibir el mundo para conectarme con lo natural-lo real y necesito percibir a los otros, como ser social que necesita del contacto para intercambiar experiencias. Triada que se toma, en la mayoría de las terapias complementarias, como el yoga, donde se enfatiza en el conocimiento del propio cuerpo, pero se valora estar en contacto con lo natural y a su vez, se promueve su práctica en grupo.

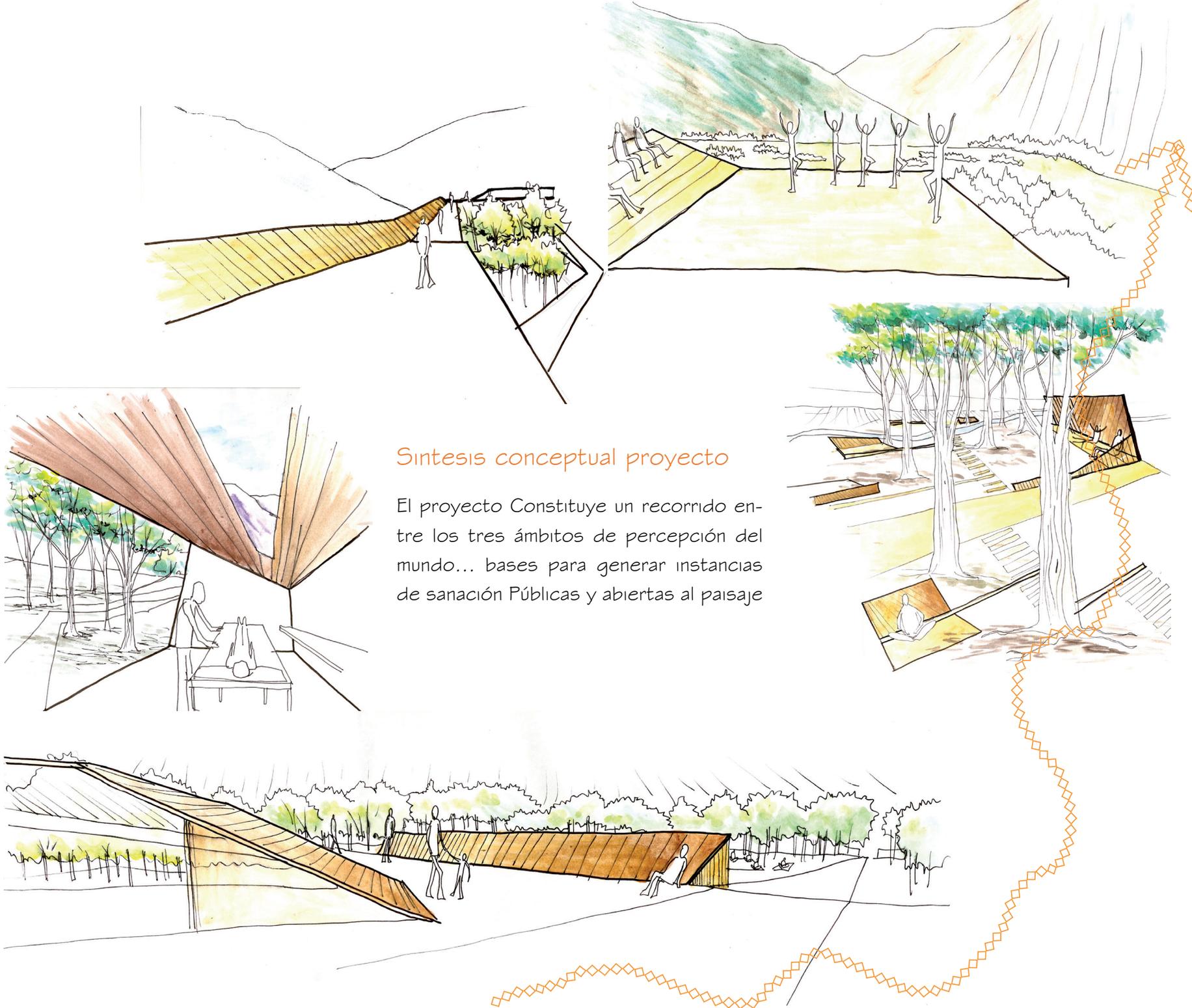
El origen (matriz conceptual): 12 sentidos de Rudolf steiner



...Traspaso al proyecto

Estos tres ámbitos se trasladan -conceptualmente- a tres planos o tres instancias diferentes -arquitectónicamente-, a través de las cuales se distribuye la sanación; recorridos públicos y abiertos al paisaje, que incorporan "un rol de preparación a, un rol sanador".





Síntesis conceptual proyecto

El proyecto Constituye un recorrido entre los tres ámbitos de percepción del mundo... bases para generar instancias de sanación Públicas y abiertas al paisaje

Ante la idea base de constituir un recorrido por estas tres ámbitos, surgen dos temáticas de importancia: cómo lograr una unidad en el recorrido; y cómo diferenciar y arquitecturizar estas tres instancias, de modo que transmitan diferencias perceptuales.

¿Por qué dar continuidad? Para reconocer que cada una de estas instancias es parte de un recorrido global de sanación, que se inscribe en el recorrido del ferrocarril

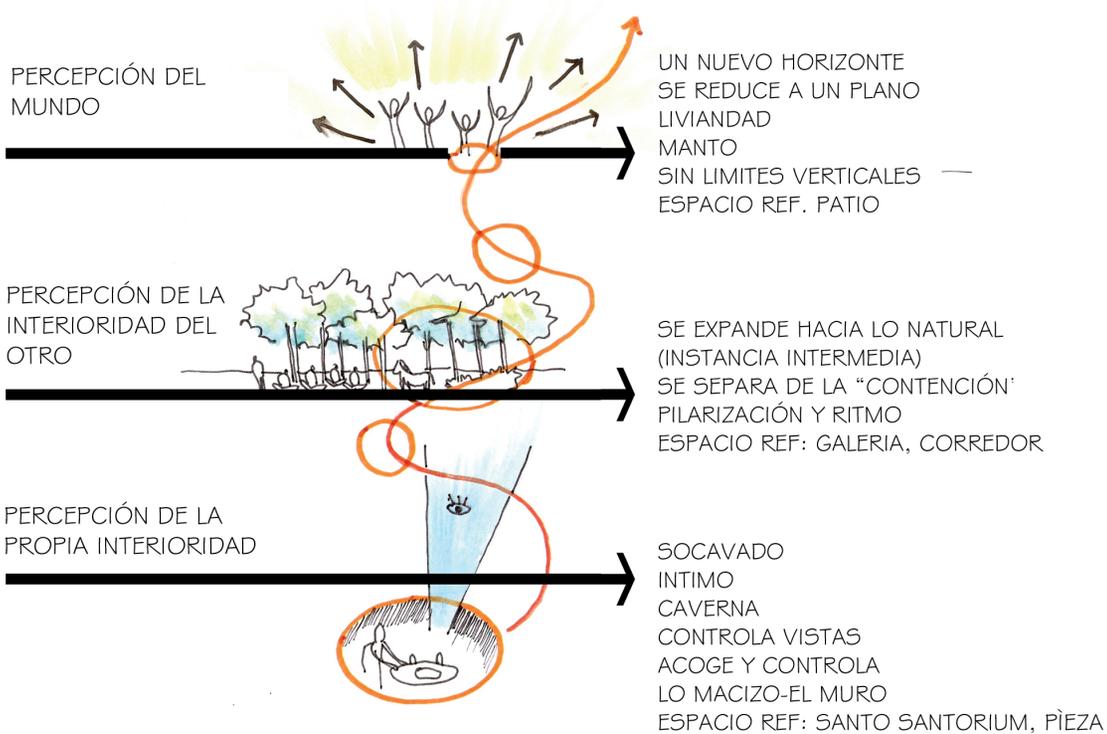
¿Por qué diferenciar las tres instancias? Para diferenciar las experiencias y marcar énfasis perceptuales en el recorrido; que generen una "polifonía de los sentidos" y evoquen imágenes sanadoras.

*"Un paseo por el bosque es tonificante y curativo debido a la constante interacción de todas las modalidades sensoriales; Barcherlard habla de la "polifonía de los sentidos"."*²

Al hacer el primer ejercicio de relacionar estas instancias con cualidades arquitectónicas, tipos de espacios que vinculamos con esas características, conceptos, entre otras. Surgen diferencias interesantes, como son la relación con el terreno -desde lo socavado a lo libre- y la aparición de espacios diferenciados en grados de apertura e intimidad.

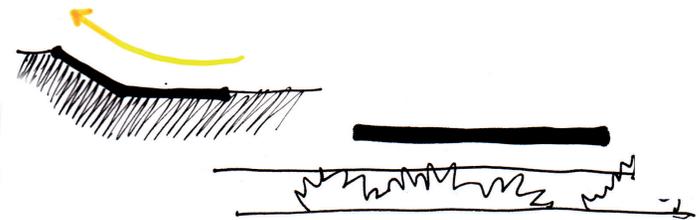
En síntesis... Un adentro, un intermedio y un afuera.

Ante esta frase, surgen como un referente, las arquitecturas ligadas a lo sagrado y entre éstas; quienes lograron armar sucesiones de espacios con diferencias perceptuales contundentes, con solo un material de construcción. La arquitectura egipcia

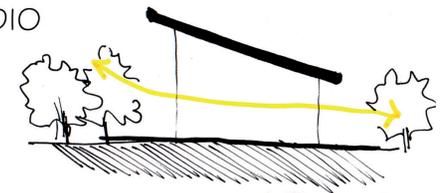


RELACIÓN CON EL ENTORNO

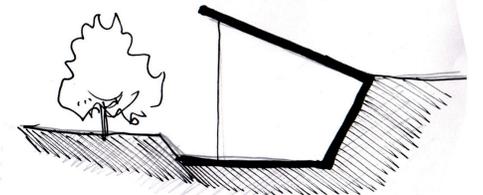
UN AFUERA



UN INTERMEDIO



UN ADENTRO



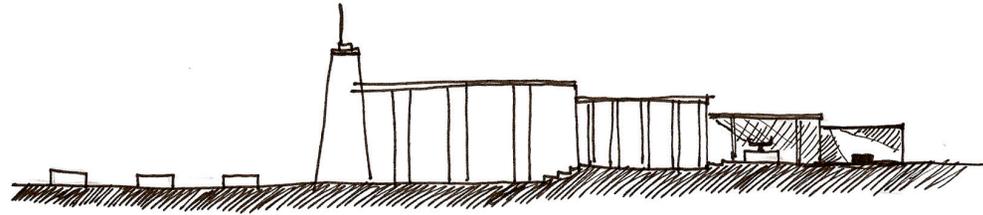
Fuente imagenes: Elaboración propia

2.- Juhani Pallasmaa, SL. "Los ojos de la piel. La arquitectura y los sentidos"
Barcelona, 2006



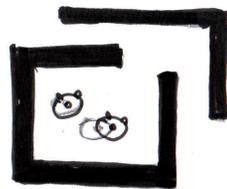
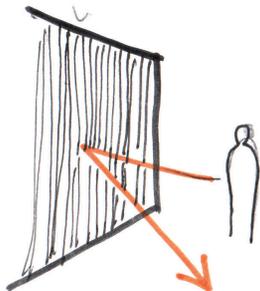
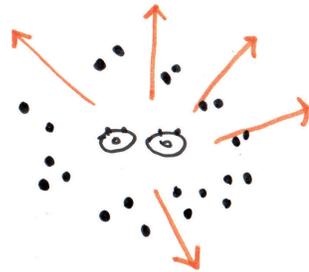
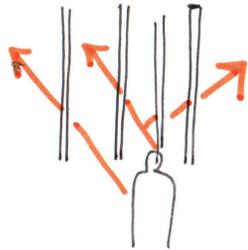
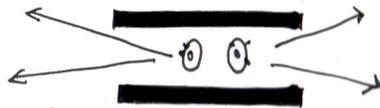
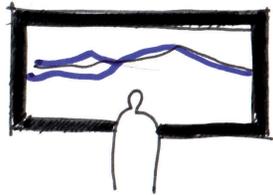
Operando con

- Distintas densidades
- Distintas calidades lumínicas
- Distintas alturas de los espacios
- Calidad de los límites
- Distinta situación respecto del terreno

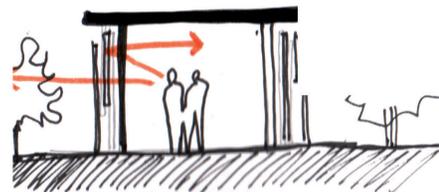
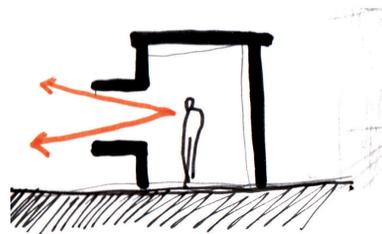


CARACTERIZACIÓN ARQUITECTÓNICA DE ESTAS TRES INSTANCIAS.... UN ADETRON, UN INTERMEDIO Y UN AFUERA

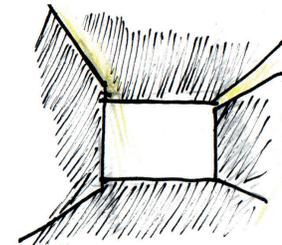
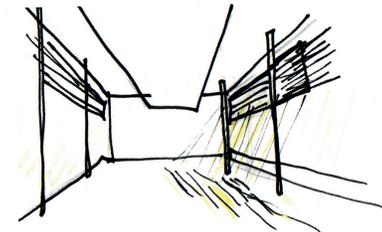
CERRAMIENTOS Y DENSIDADES...



...RELACIÓN CON EL PAISAJE, VISTAS



CALIDADES LUMINICAS 



Zonificación programática

Sumado al rol vital del entorno y lo natural en la sanación; Los espacios interiores y la calidad de sus límites, permitirán graduar la luz y sombra, interactuar de modo diferente con el terreno y con el paisaje; pero por sobretodo evocar sensaciones y reflexión.

“Un espacio arquitectónico encuadra, detiene, fortalece y concentra nuestros pensamientos e impide que se pierdan. Podemos soñar y sentir nuestro ser en el exterior, pero necesitamos la geometría arquitectónica de una habitación para pensar con claridad”.

Para profundizar en cuanto a estos espacios, su definición y rol perceptual en el proyecto, es preciso abordar una primera zonificación programática y la relación que cada espacio puede tener con el lugar, con el emplazamiento particular. De ahí que se vuelva a este tema más adelante.

Zonificación programática

El proyecto define cuatro grandes zonas, que parten de la triada planteada en la síntesis conceptual y que involucran a su vez; la llegada del ferrocarril y del viajero que solicita servicios.

Percepción del mundo:

Esta instancia está ligada a espacios abiertos, ya sea el propio paisaje o zonas del proyecto pensadas para ello. Se ligan a ésta las actividades terapéuticas en base a la conexión con lo natural: hipoterapia y equinoterapia.

Percepción de la interioridad del otro:

En esta zona se ubican los talleres grupales, que si bien en algunas terapias se enfatiza la conexión con lo natural o la percepción del propio cuerpo, se engloban bajo esta instancia; porque se desarrollan de manera grupal- permiten percibir al otro en su real magnitud- y bajo instancias terapéuticas.

Percepción de la propia interioridad:

En esta línea se sitúan todas aquellas salas de terapias individuales, áreas de contemplación y relajación. Y todas aquellas áreas exteriores que precisen de mayor intimidad y/o resguardo

Servicios complementarios:

En esta área se ubica lo ligado a la movilidad y a lo turístico: cafetería, servicios higiénicos públicos, el hall de recepción; boleterías, custodia, arriendo de railbikes, etc.



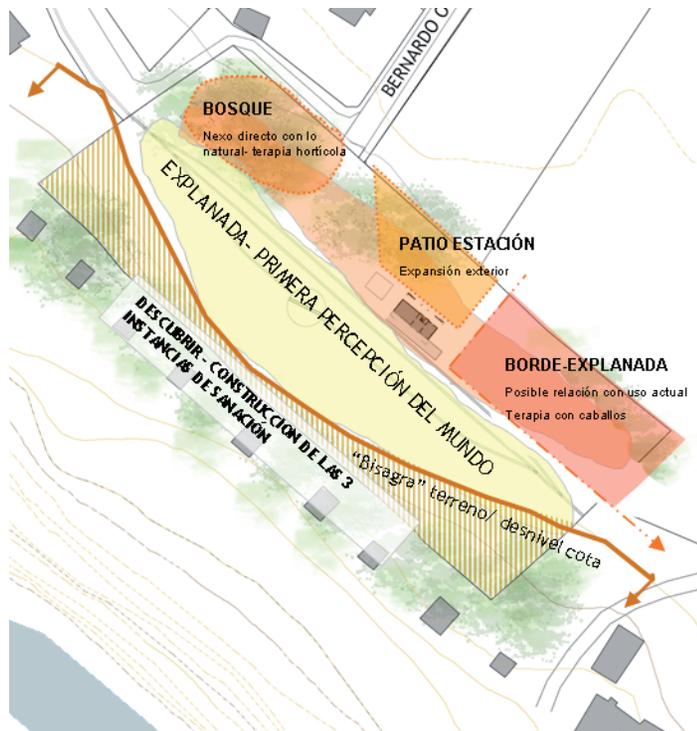
Criterios de implantación en el terreno/ valor de las preexistencias

Para poder definir la zonificación programática y luego el programa de recintos, es preciso un paso anterior, que es el valor de las preexistencias y los criterios de implantación en el terreno que éstas evidencian.

"Las cuestiones de identidad cultural suelen ser relacionadas con tres asuntos arquitectónicos que aunque conexos requieren de tratamientos diferentes: la preservación del patrimonio, la adecuación al contexto y la arquitectura nueva en si misma"

Esta cita resume lo que se busca con la propuesta. Una noción de equilibrio o estrategia de retaguardia crítica- propia de los teóricos del diseño apropiado-; que plantee la arquitectura desde una esfera intermedia entre un Historicismo nostálgico y la corriente más del tipo High tech., de la forma netamente visual. Tomando como ingredientes todos aquellos valores que las preexistencias (tanto patrimoniales como del emplazamiento), puedan aportar a emplazar y llevar acabo de mejor manera, el germen de proyecto que se planteó en la síntesis conceptual.

Síntesis conceptual + valor de las preexistencias = Partido general



Emplazamiento

El valor de la explanada que se planteó en el plan general, aquí se traduce como valor en cuanto constituye la primera percepción del mundo que vive el visitante al bajarse del tren. Demarca la primera zonificación, de dejar pabellones programáticos de sanación hacia los bordes, que conformen un cajón dentro de otro cajón y enmarquen la explanada.

Hacia los bordes existen microcosmos específicos; sectores que por su "atmósfera" actual y/o configuración, son más indicados para otorgarles ciertos roles en el proyecto.

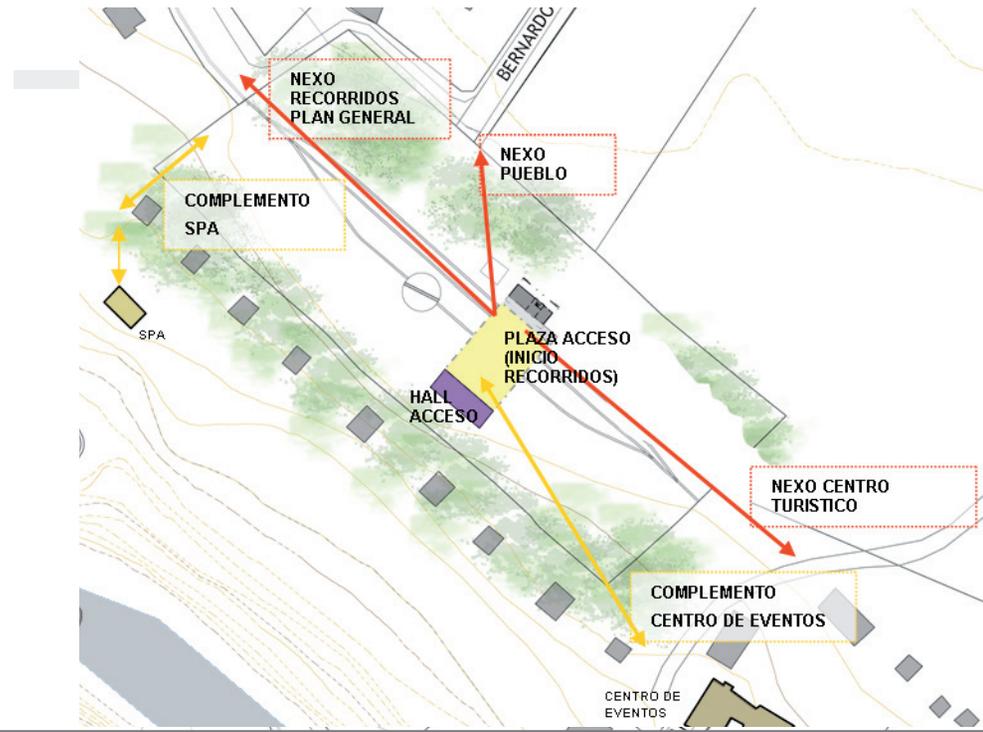
En el borde norte, existen tres subzonas: el bosque que posibilita la contemplación e interacción con el paisaje (terapia hortícola), el patio posterior a la estación como expansión de la misma (uso público); y una explanada que permite ligarse al uso actual del terreno (terapia con caballos y/o paseos)

En el borde sur en tanto, existe un potencial dado por un desnivel que se da en el terreno, "la bisagra" que se conforma, como "espacio de contención" que permite mayores grados de intimidad con respecto al ferrocarril -al estar en una cota menor-; posibilita por tanto disponer el área "construida" de talleres grupales e individuales.

Conexiones:

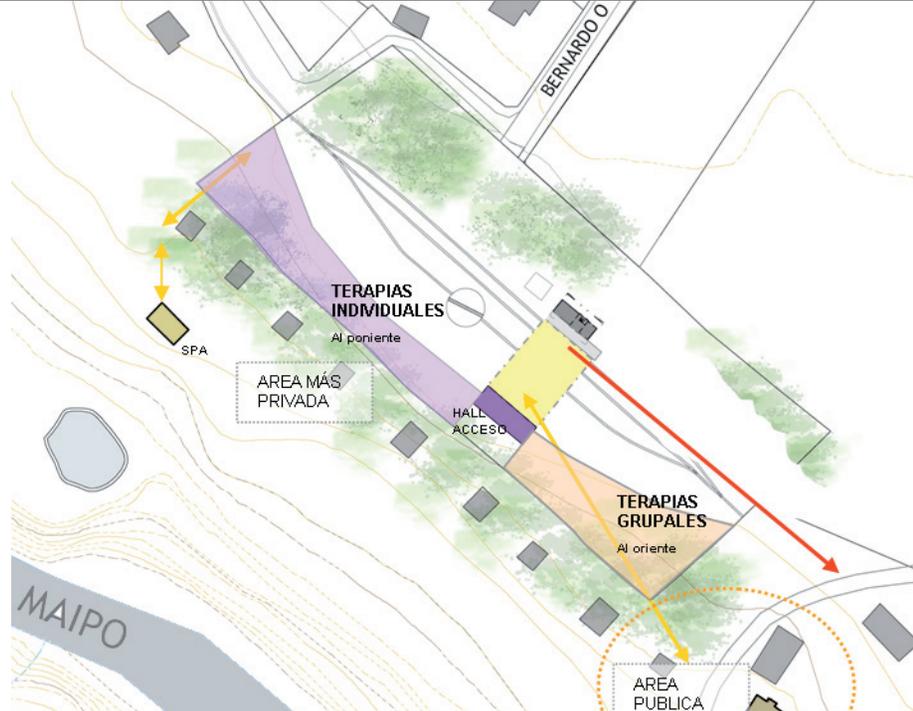
Al ser un proyecto de movilidad, las conexiones y la claridad de los recorridos constituyen la base del proyecto. Ahí aparece la llegada- la bienvenida, materializada en una plaza de acceso, que distribuye hacia los bordes del terreno, hacia las conexiones con el pueblo y la cascada de las Ánimas. Cumpliendo con el rol de reincorporar la estación a circuitos mayores - según se planteó en el plan general

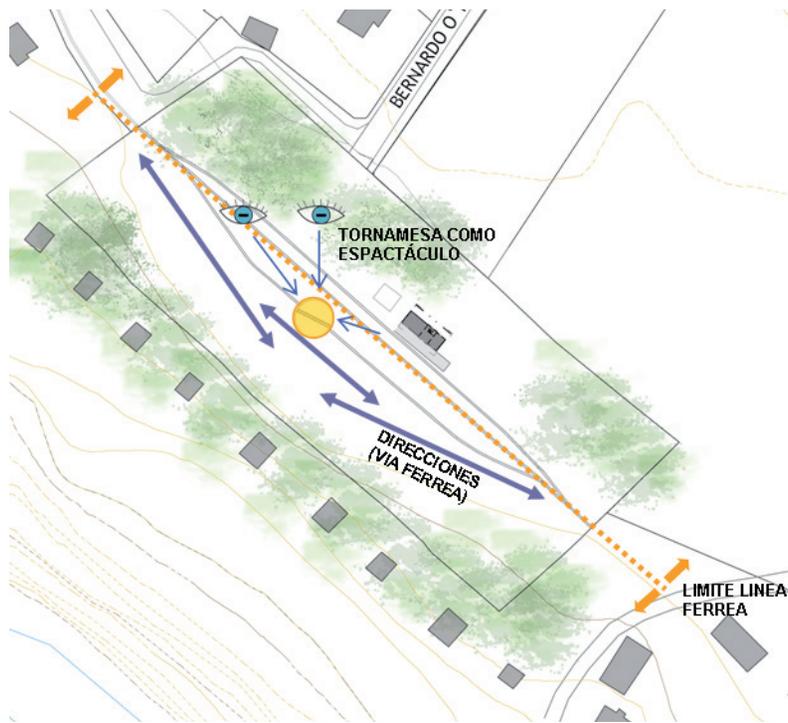
La plaza actúa como acceso o salida hacia los diferentes atractivos, y como espacio mediador entre la estación y el borde sur (borde-sanación 3 instancias). Aparece en este borde, la importancia de la figura del hall, como espacio recibidor, frente a la estación, que cumple dicho rol en el borde norte.



Cascada de las Ánimas:

La Cascada de las Ánimas toma valor en cuanto a estos nexos y la gestión, ya que complementa el proyecto y lo "surce" con el exterior. A su vez permite definir -según los usos que se dan en este centro turístico contiguos al terreno-, áreas que puedan complementarse con el proyecto, como el caso del centro de eventos y el spa; zonas más privadas, como el caso del área poniente que permite disponer usos que requieren más silencio (terapia individual), o más públicas área oriente (terapia grupal)



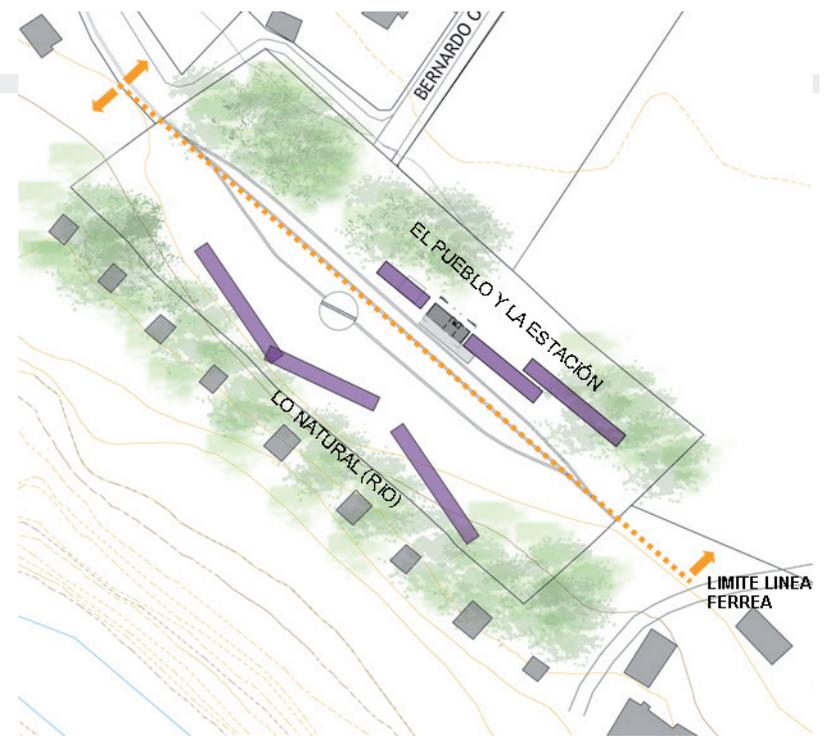


Patrimonial/ línea férrea

Línea férrea como un valor vital en las huellas históricas del terreno.

Se conserva su trazado original y estas líneas conforman “direcciones principales” del proyecto.

Se considera la tornamesa como valor patrimonial y como espectáculo que quiere ser visto. (Aglomeración y vistas deben considerar su presencia).

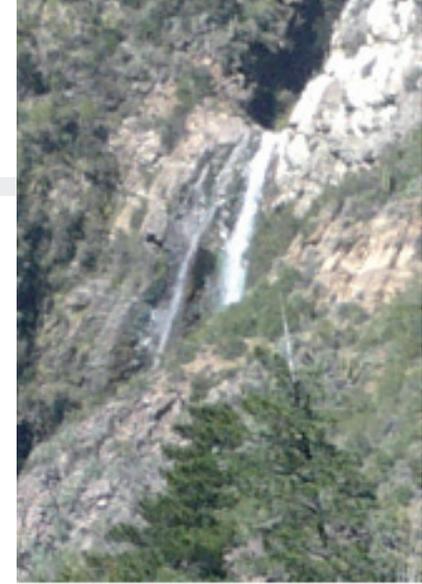


La línea del tren se considera como un límite virtual entre el norte y el sur. Se le da la lectura de que lo que está hacia el norte está relacionado con el pueblo y la estación; toma por tanto un orden acorde a ésta, ortogonal y paralelo.

Lo que está hacia el sur en tanto, se relaciona con lo natural, con el estar más cercano a la naturaleza –el río en particular-. Se viven quiebres, influidos por el tren y por lo natural.

Patrimonial

- Se toma como valor la condición de mirador que se da en la estación, único punto del terreno desde donde se ve la "Cascada de las Ánimas". Se proyecta este mirador hacia una rampa de acceso; de modo de potenciar esa condición.



- Se considera la fachada principal como fachada histórica o foto histórica, ya que todos los registros de la época denotan la importancia de ésta, por tanto toda intervención buscará preservar la volumetría a nivel de esta fachada.



- Otro valor es la verticalidad de la estación ante la gran explanada, por tanto todos los volúmenes serán de menor altura y se supeditarán a las proporciones de la estación. Plantearán en tanto, una proporción tendiente a la horizontalidad, que permita resaltar aún más la condición y jerarquía de la estación.



Fuente imágenes: Castillo Morales, Rodrigo y otros.

"Estación de tren san Alfonso san José de Maipo. Diagnóstico de conservación"

Artículo disponible en: www.proyectoavfenix.cl

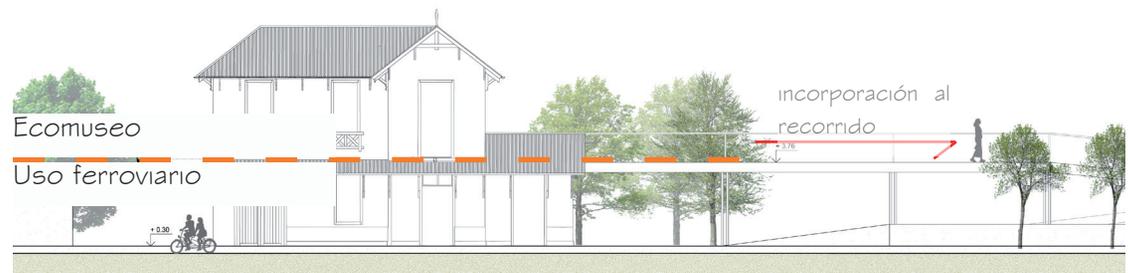


- Se libera a la estación de las intervenciones posteriores que han dañado la imagen de la misma y no constituyen parte vital de su historia, como es el caso de una bodega que interrumpe la visión histórica de la fachada principal.

- El espacio que ocupaba la casa del cuidador, se usa como administración; teniendo en cuenta un rol similar al original, pero adaptado al requerimiento del nuevo uso.

- La ampliación que se hizo en la parte posterior de la estación, se incorpora al recorrido exterior; constituyendo un espacio intermedio que muestre y deje vestigios del rol social que esta área cumplía en el funcionamiento del tren. Se le libera por tanto, sólo de dos muros, y se dejan los otros, en vista de que formaron parte de las capas históricas de la estación.

- En cuanto al uso, la estación repite su dualidad programática que le caracterizó en sus inicios. En este caso, el primer piso se destinará a lo netamente ferroviario y el segundo piso constituirá un "ecomuseo" que cumpla un rol educativo en una zona y un proyecto que se debe a su paisaje; donde preservar lo natural cumple un rol vital. Este último punto se complementa con una serie de espacios exteriores que promueven el rol educativo y la explotación sustentable del proyecto, que se detallarán en el punto de criterio de sustentabilidad (página...).



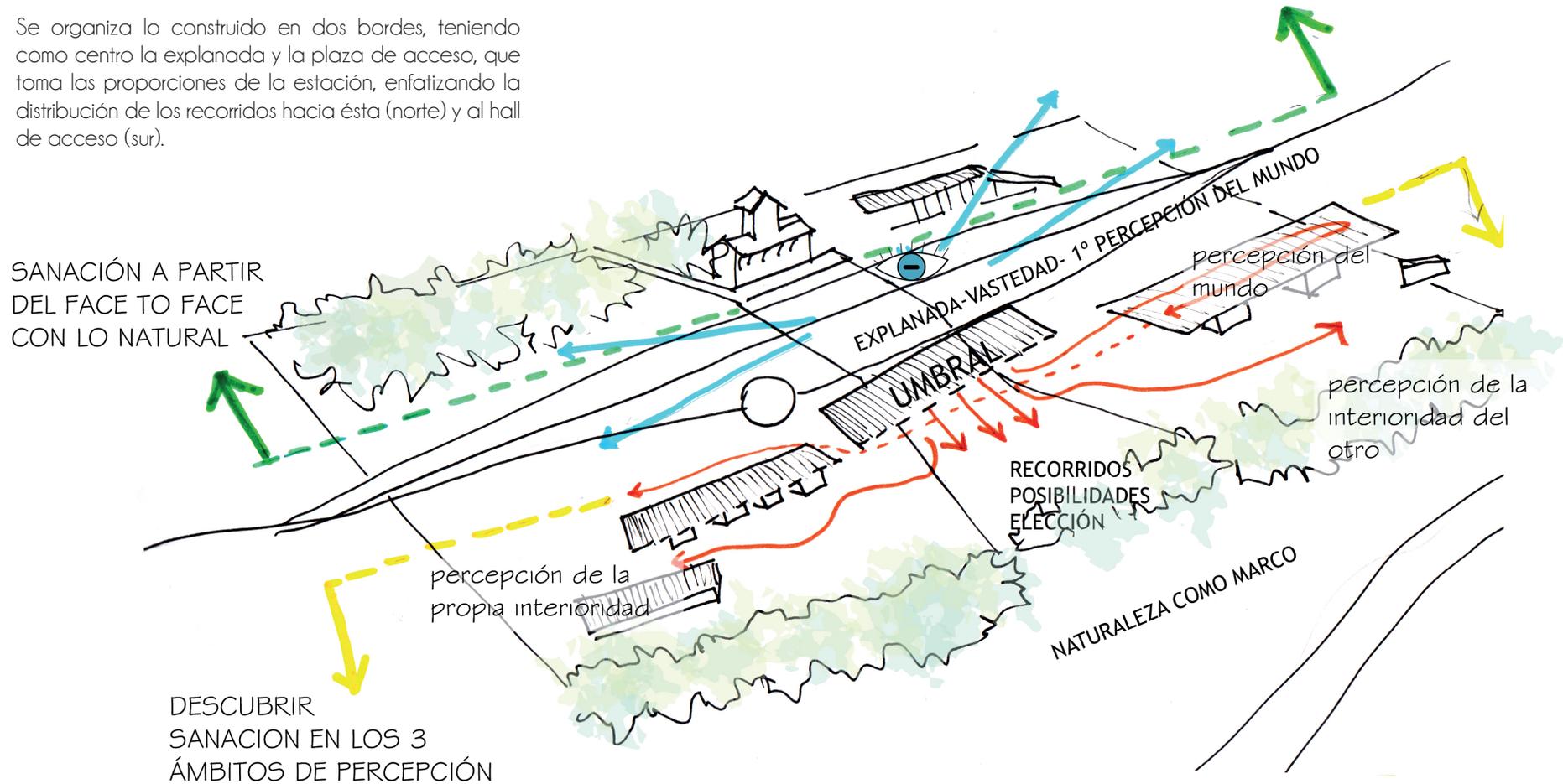
Partido general

El proyecto constituye un recorrido desde lo más público hacia lo más íntimo. Tres instancias de sanación –en base a los tres ámbitos de percepción– se suceden a lo largo del proyecto y buscan “vivificar” el recorrido y otorgar una experiencia sanadora en su recorrer

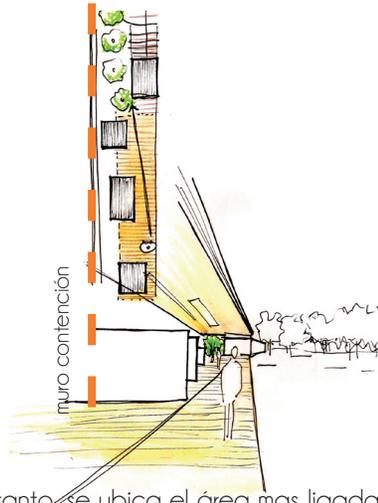
Se organiza lo construido en dos bordes, teniendo como centro la explanada y la plaza de acceso, que toma las proporciones de la estación, enfatizando la distribución de los recorridos hacia ésta (norte) y al hall de acceso (sur).

Desde la plaza se desciende progresivamente al hall, UMBRAL que prepara el camino y muestra los nuevos recorridos hacia las diferentes instancias de la sanación. Ya sea subir a la cubierta para percibir el mundo

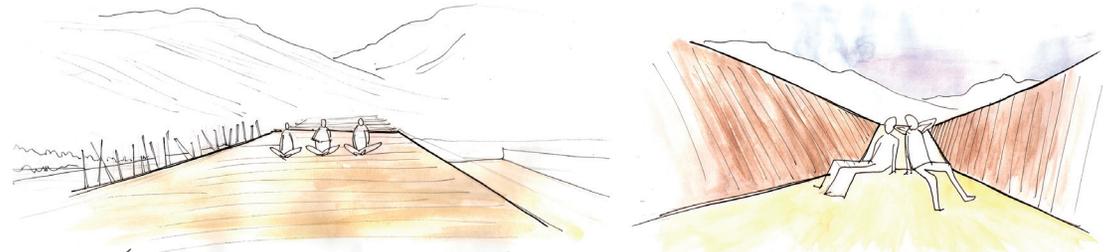
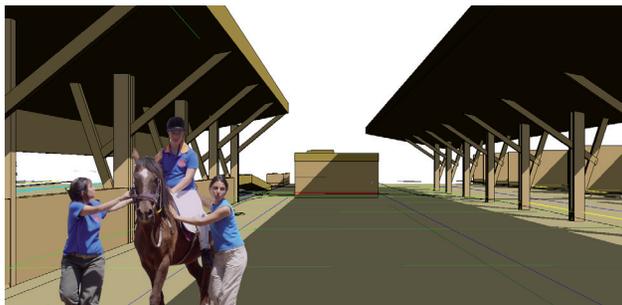
desde un nuevo horizonte, dirigirse al oriente al área de apertura al otro o al poniente hacia el sector de penumbra, de mayor introspección, de percibirse uno mismo.



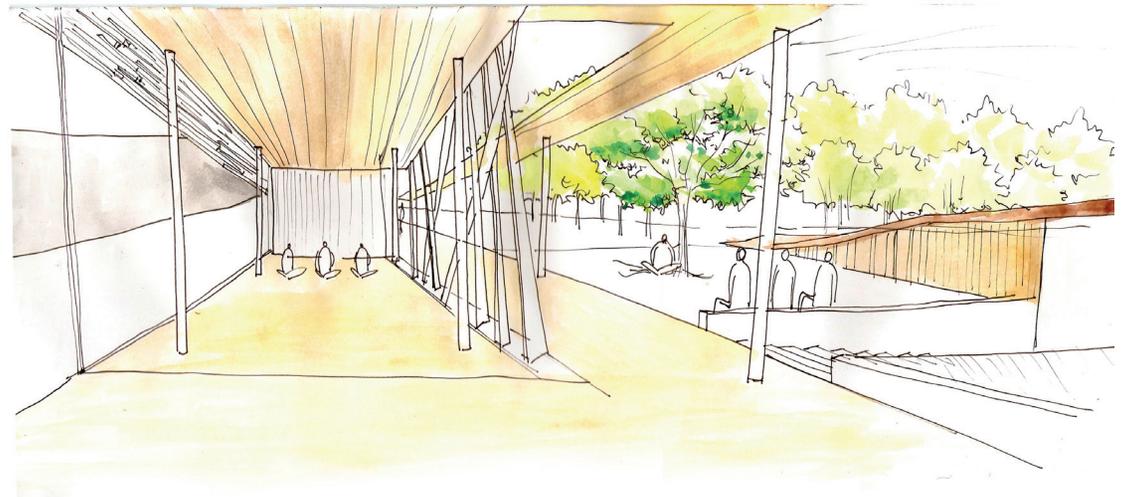
Este borde nace desde el terreno y se configura en base a "la contención", que define los diferentes espacios. Socavados desde el terreno los espacios más íntimos, de la percepción de la propia interioridad y distanciados de la tierra, fugándose hacia el paisaje, los espacios destinados a percibir al otro. Y sobre estas áreas, en otro plano, naciendo del terreno, pero hacia el ascenso, hacia la superación... la percepción global del mundo.



En el borde norte en tanto, se ubica el área más ligada a lo natural, la flora y fauna del lugar y el objetivo terapéutico que éstas posibilitan. En donde se incorpora la estación como parte en la labor educativa del valor de lo natural, punto del recorrido.



PERCEPCIÓN DEL MUNDO
contemplación en cubierta recorrible/ nuevo horizonte



PERCEPCIÓN DE LA INTERIORIDAD DEL OTRO
Taller grupal "taller de apertura", que se libera de la contención y se abre al paisaje; áreas de expansión intermedias y patio de enseñanza al aire libre

PERCEPCIÓN DE LA PROPIA INTERIORIDAD
Sala de terapia individual, socavada desde la tierra; que toma la altura de la camilla como punto visual enfocado hacia el bosque

ZONAS PROGRAMÁTICAS

1.- ESTACIÓN SAN ALFONSO

1º nivel: ARRIENDO DE RAILBIKES Y CUSTODIA
BOLETERIA Y OFIC. JEFE ESTACIÓN
2º nivel: ECOMUSEO

2.- CAFETERIA

3.- SERVICIOS HIGIÉNICOS

AREAS DE SANACIÓN:

4.- AREA DE TRABAJO HIPOTERAPIA:

4.1 PICADERO CUBIERTO
4.2 AREAS DE EXPANSIÓN AL EXTERIOR
4.3 CABALLERIZAS

5.- AREA DE TRABAJO TERAPIA HORTÍCOLA

5.1 INVERNADERO
5.2 ZONA DE TRABAJO SENSORIAL
5.3 ZONA DE TRABAJO DE HUERTAS
5.4 AREA DE EXPANSIÓN "EL BOSQUE QUE CURA"

AREAS DISPONIBLES PARA DIFERENTES TERAPIAS:

6.- TALLERES GRUPALES
7.- CONSULTAS DESTINADAS A TERAPIAS INDIVIDUALES

PLANTA DE TECHOS Esc_ 1:1000

Programa

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

| | |
|---|-------|
| Estación | |
| 1° piso: Hall acceso estación | 20,74 |
| Boletería (sala jefe estación) | 19,2 |
| Arriendo de railbikes y bicicletas | 37,31 |
| 2° piso: Ecomuseo San Alfonso | 77,2 |
| | |
| Cafetería | 116,4 |
| Cocina | 28,6 |
| S.S.HH personal (2) | 5,26 |
| Sala de basura | 5,2 |
| Depósito alimentos | 7,2 |
| | |
| Servicios higiénicos (2) | 96,6 |
| Hall (recepción y ventas) (50% de 485 m2) | 242,5 |
| | |
| ADMINISTRACIÓN | |
| | |
| Recepción/ secretaria | 21,8 |
| Oficina administrador | 18 |
| Sala de reuniones | 20,3 |
| Kitchenette | 5,4 |
| Bodegas | 10,5 |

Subtotal: Servicios complementarios = 656,21 m2
 Administración = 76 m2

ÁREA DE SANACIÓN DESDE LO NATURAL/ percepción del mundo

| | |
|---|-------|
| Área de equinoterapia | |
| Caballerizas | 72 |
| Picadero cubierto | 442 |
| Depósito de heces | 25,4 |
| Depósito de alfalfa | 27,8 |
| Bodega de materiales | 35,46 |
| Área espera papás | 53,6 |
| Área de trabajo exterior 1 | 1221 |
| Área de trabajo exterior 2 | 589 |
| | |
| Área de terapia hortícola | |
| | |
| Invernadero | 99,4 |
| Bodega | 42,3 |
| Área expansión trabajo sensorial | 267 |
| Zona de descanso/ clases teóricas | 28,64 |
| Área de expansión. El bosque que sana | 1214 |
| Área de expansión. Huertas comunitarias | 223,6 |

Subtotal: Área de equinoterapia = 656,26 m2
 Área hortícola = 170,34 m2

ÁREA DE SANACIÓN GRUPAL/ interioridad del otro

| | |
|---|-------|
| Taller de inicio (palabra ajena) | 64,2 |
| Taller de apertura (yo ajeno) | 74,42 |
| Taller de reflexión (pensamiento ajeno) | 55 |
| Vestidores (2) | 62,7 |
| Área Duchas (2) | 32,6 |
| | |
| Sala múltiple (divisible en 2) | 122 |
| Bodega | 60 |

ÁREA DE SANACIÓN INDIVIDUAL/ propia interioridad

| | |
|--|-------|
| Oficinas terapéuticas (diagnóstico inicial). | |
| Oficina 1 | 11,72 |
| Oficina 2 (oficina + camilla) | 18,64 |
| Salas de terapias/ relajación (7) | 88,7 |
| Salas de viaje interior (4) | 54,46 |
| Salas de meditación (3) | 42,4 |

Subtotal: Área grupal = 470,92 m2
 Cubiertas exp. (50%) = 206 m2
 Área individual = 165,92 m2

TOTAL SUPERFICIE: 2401,65 M2
 TOTAL ÁREAS DE SANACION EN EL EXTERIOR 3514,6 M2

Guión de recorrido

Lo primero que aparecer al descender del tren... Un marco de montañas impresionante. Un gran vacío que se enmarca por paisaje y arquitectura.

Protagonistas del vacío: el tren, la estación y el espacio público. Por sobretodo la primera sanación que entrega el estar enmarcado por este paisaje... el ver las cumbres, el respirar, tener un aire, saberse en un nuevo lugar, una nueva atmósfera.

Se muestra todo este marco de bienvenida, esta escenografía permeable que muestra los nuevos caminos, los más allá.

Bajo los pies, una gran plaza, que se fuga junto con las líneas del tren y proyectan la mirada a este cajón de cumbres enmarcado.

Hacia el norte, el andén y la estación. Único elemento construido que destaca verticalmente. Y fugándose desde ésta un recorrido, un nuevo mirador hacia el paisaje... que lleva al picadero, protagonista de la sanación por la naturaleza. Hacia el otro extremo, un manto verde que permite sumergirse en una atmósfera de contemplación.

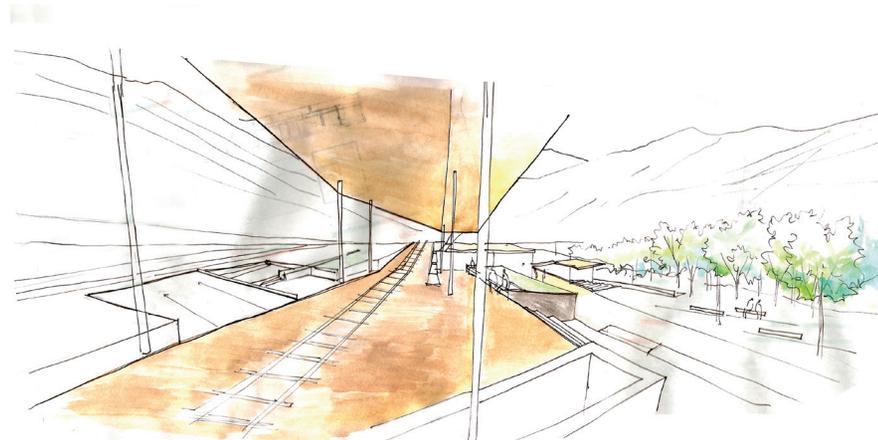
Hacia el borde sur, que va hacia lo natural, hacia el río; todo un recorrido de sanación, que recoge las diferentes instancias, más bien áreas del "encontrarse uno mismo", cual ramificaciones de tren que se dan en planta, el recorrido va serpenteando por los diferentes niveles del yo... por la apertura que significa el comprender que no son 5 sentidos, sino 12, que no basta con percibir el mundo, sino también hay que percibir el propio interior y lo propio a los demás.

Es una exploración constante, un paseo y recorridos de sensaciones que varían según sea su sentido. Se descubre constantemente; se pasa por una serie de espacios que toman al ya apaciguado pasajero del tren y lo llevan a un nuevo horizonte.

IMAGENES OBJETIVO PROYECTO



Cubierta que surge del terreno/ Acceso desde sector de terrapia hortícola



Espacio de hall de acceso, como UMBRAL de preparación a los espacios de sanación



Profundización espacial en diferentes atmósferas.

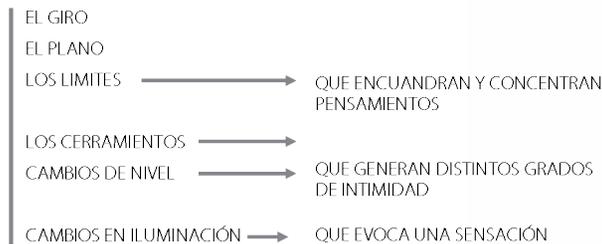
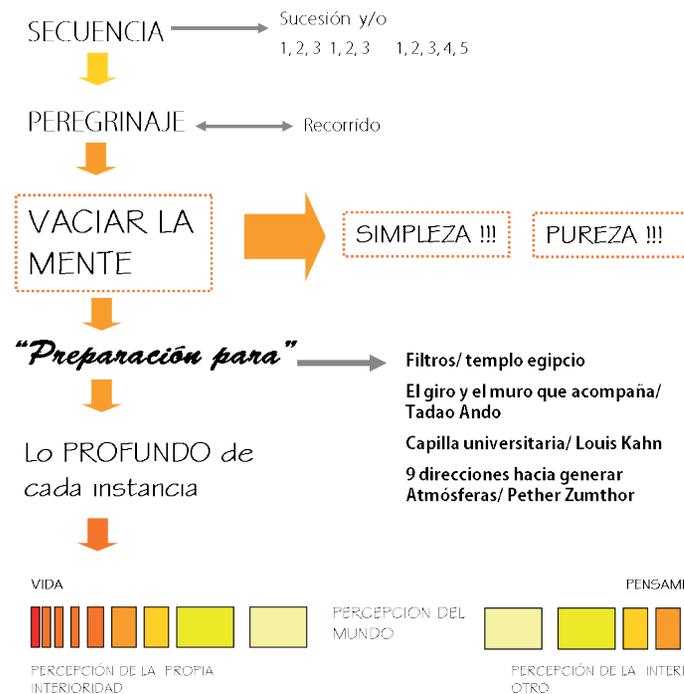
Vistos la arquitecturización de cada ámbito de sanación, la ubicación adecuada de cada área del programa "sanador", y el guión de recorrido que relataba el viaje de un pasajero que poco a poco va adentrándose en el proyecto; es que se desarrollan las diferentes espacialidades dentro de la propuesta.

Considera cada recinto como parte de una secuencia de "preparación a..." "un vaciar la mente", que permita ligar cada "recorrido, sala o lugar" con algún objetivo sanador.

Se trata de tomar "al ya apaciguado viajero del tren" y conducirlo hacia la profundidad de cada ámbito de percepción. Tal como plantean arquitectos como Louis Kahn y Tadao Ando, que muchas veces se refieren al camino para llegar a; un peregrinaje que permita una inmersión espiritual hacia un espacio "casi sacro", gracias a todos los ámbitos que lo preceden.

Y es que en cada uno de estos ámbitos existe un sentido, que es más profundo, que cuesta más desarrollar:

Percepción del mundo: calor
 Percepción de la interioridad del otro:
 Pensamiento ajeno
 Percepción de la propia interioridad: Sentido de la vida



De este modo tanto el recorrido, como cada sala, cumplen el rol de conformar diferentes atmósferas; que cada terapeuta pueda utilizar para el desarrollo de sus funciones, para cumplir el objetivo de que cada alumno perciba y/o reconozca -de si mismo, del otro y del mundo-, lo que hasta ahora no se veía.

Esquema síntesis de la postura y tratamiento de las secuencias. Referencia a arquitectos estudiados en el tema.

Fuente: Elaboración propia

Criterios de diseño. Expresión y materialidad

El proyecto surge desde la sanación por el paisaje y por tanto se busca que el proyecto se zurza con el terreno de manera tal que parezca que siempre estuvo ahí. La cubierta como elemento formal común a todo el trazado, esta vez nace desde el terreno, mostrando indicios desde antes, en los recorridos y se levanta en la estación configurando los diferentes espacios del proyecto.

Se adosa al terreno cuando debe dotar de intimidad, se levanta para demarcar la jerarquía del hall y se separa de la contención del terreno y se expande, cuando lo que se precisa es el encuentro con el otro. Va adaptándose a los requerimientos espaciales, de protecciones y acoge los recorridos.

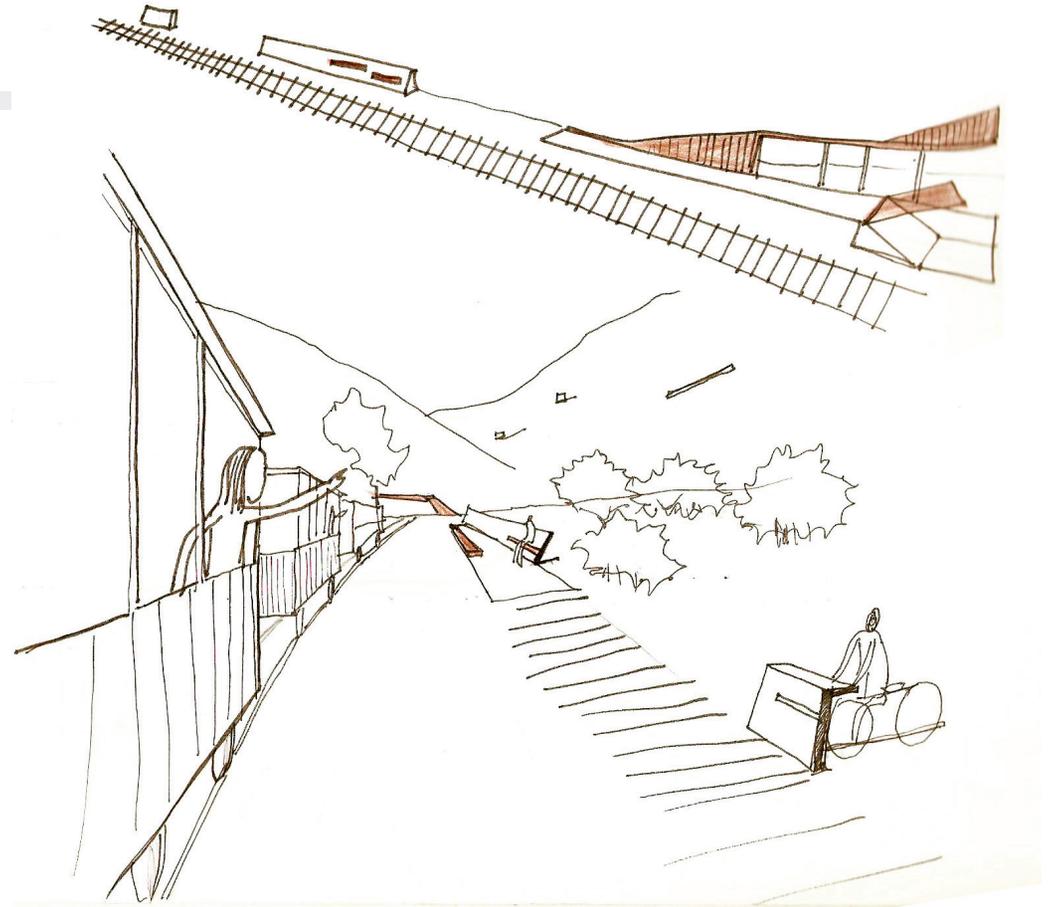
Posibilita generar diferentes espacialidades a las áreas de expansión y distintas atmósferas según los objetivos que se tengan en cada área de sanación.

Además tiene una función de energía (acumulación de agua y placas solares) que además tienen una función educativa ligada al ecomuseo.

Materialidad:

Cubierta: Se plantea como un manto unitario en madera, que entrega una expresión común a las intervenciones en cada estación -dada por el material y el nexo con el refugio o abrigo propio de las estaciones intermedias-, que este caso se utiliza como material por el sentido del "calor" o calidez que entrega por sobre otros materiales y por la referencia a la imagen que se asocia al "tipo deck" con todo lo referido a spas, jacuzzis, etc.

Posibilita generar un espacio público contemporáneo y agradable en la cubierta recorrible; que no ocurriría con otros materiales.



Referente: Plot = BIG + JDS. Maritime Youth Center, Copenhagen, Denmark.

Destaco este referente como base para la imagen objetivo de lo que se busca lograr con la cubierta, una adaptación al contexto, un salir desde el terreno. Además, la conformación de un espacio público en la cubierta, libre para diferentes actos.



Madera:

Estará en todo el proyecto, no solo por sus propiedades técnicas, sino también porque “evoca” a los diferentes sentidos; se huele la madera, se siente en las papilas gustativas, llama a tocarse. Genera mayores respuestas sensoriales que otro material más frío.

Propiedades térmicas: Es un material que evita pérdidas bruscas de calor, posee una baja conductividad térmica, que reduce la necesidad de calentar o enfriar los ambientes.

Cuando está correctamente tratada, además de no presentar defectos, la madera es capaz de absorber o ceder humedad al entorno. Esta peculiaridad ayuda a purificar el ambiente y mantener un grado de humedad óptimo.

Acústica: Desde el punto de vista acústico, los espacios interiores con madera generan un tiempo de reverberación menor que el que se produce en un espacio sin madera. Esto significa que hay menos ruidos y ecos.

Además para generar distintas calidades acústicas es un material que cuenta con múltiples aplicaciones por su capacidad para aislar, absorber y reflejar sonidos.

Cuenta con un coeficiente de absorción bajo, que se evidencia en su capacidad de reflejar aproximadamente el 90% del sonido que incide en su superficie, sin embargo al colocar madera dejando una cámara de aire, surge un efecto combinado de absorción-reflexión, lo cual explica su versatilidad.²²

Contenciones:

Van acompañando los recorridos, y se plantean en piedra; rellenos con muros de hormigón encofrados con piedras de la zona (del río); evocando tanto al río como a las pircas que se dan en todo San José. Permite entregar otra materialidad de diferente calidez, a la lectura del conjunto; para configurar una polifonía de los sentidos.

22.- Claudio Poo B. "Madera: confort acústico."
Revista BIT 53, marzo de 1997

Criterio estructural

Expresión: Se busca que la estructura permita dotar al proyecto de la mayor liviandad con respecto al paisaje, siguiendo el objetivo de que parezca que salió del terreno, que destaque por su relación con el paisaje. De ahí que en zonas de grandes solicitaciones se opte por estructura de acero, que permite soluciones de espesor de losa tipo "slim floor"

El proyecto resuelve cada volumen (edificio) de manera diferente, en cuanto al tema estructural, debido a las grandes diferencias de las solicitaciones entre una zona y otra, que no justificarían por un tema de costo, seguir solo con un sistema por dar unidad formal. La unidad estará dada por la madera como materialidad principal de los revestimientos.

Todos aquellos volúmenes que integren cubierta recorrible -área más solicitada-, que coincide con las áreas grupales, (talleres grupales, cafetería y hall de acceso); se estructuran en base a un sistema de marco rígido, de acero.

Continuando con el objetivo de la libertad estructural, de percibir mientras voy recorriendo la menor cantidad de pilares, es que se decidió en las zonas públicas, realizar una triangularización de estos éstos, que permita liberar los espacios y profundizar la percepción. (imagen 2)

Las juntas de dilatación, de modo de evitar repetir estructura, se resolverán en aquellos ejes rectos - cada 40 metros aprox.- ; y se absorberán por las uniones, que facilitarán el movimiento de la estructura.

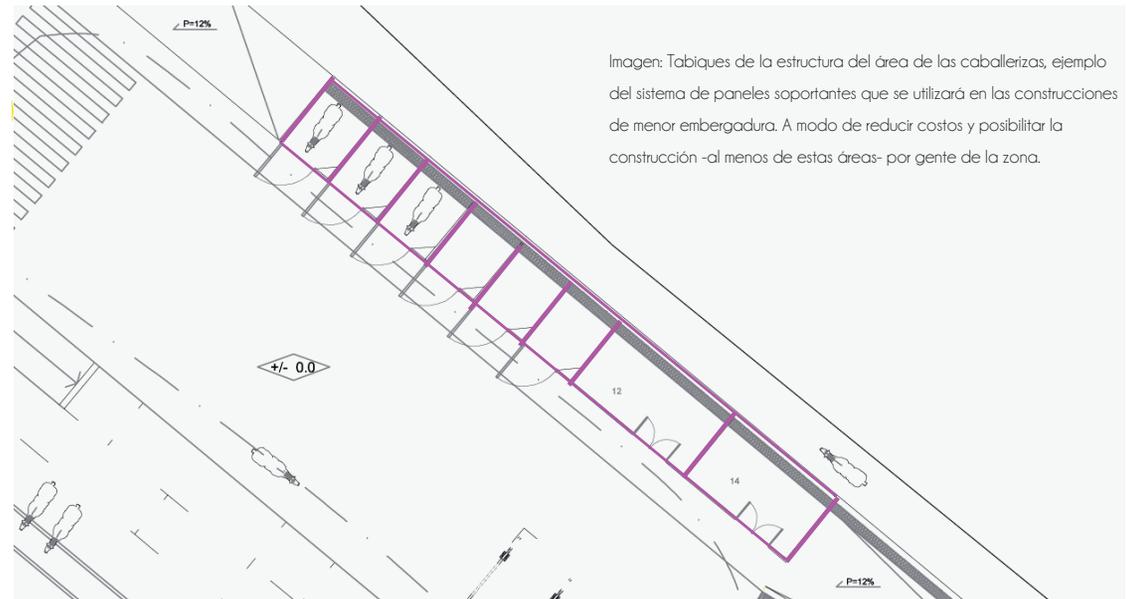
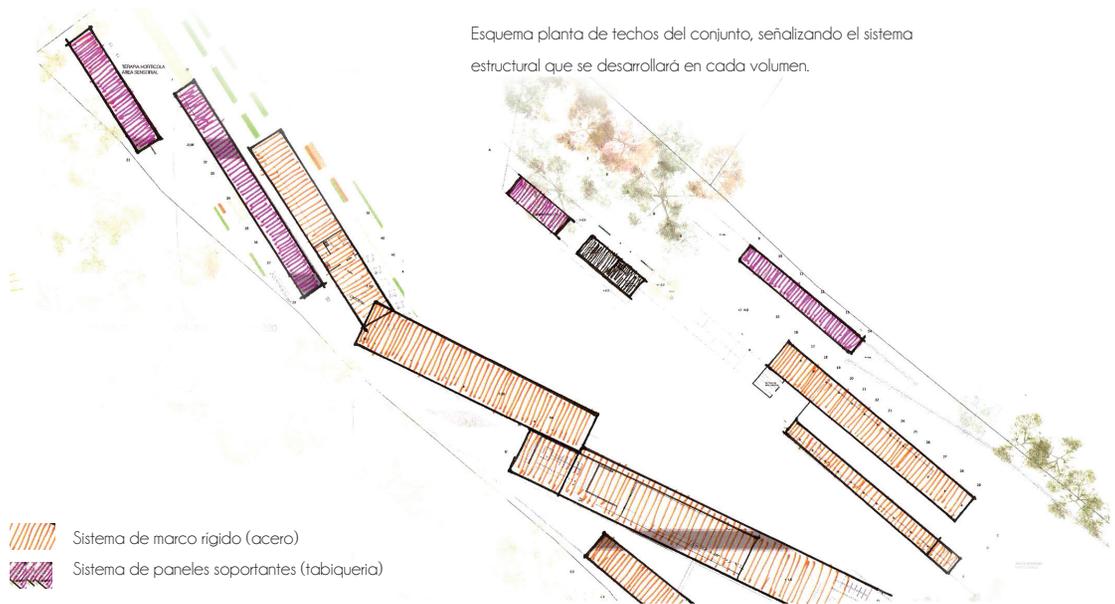
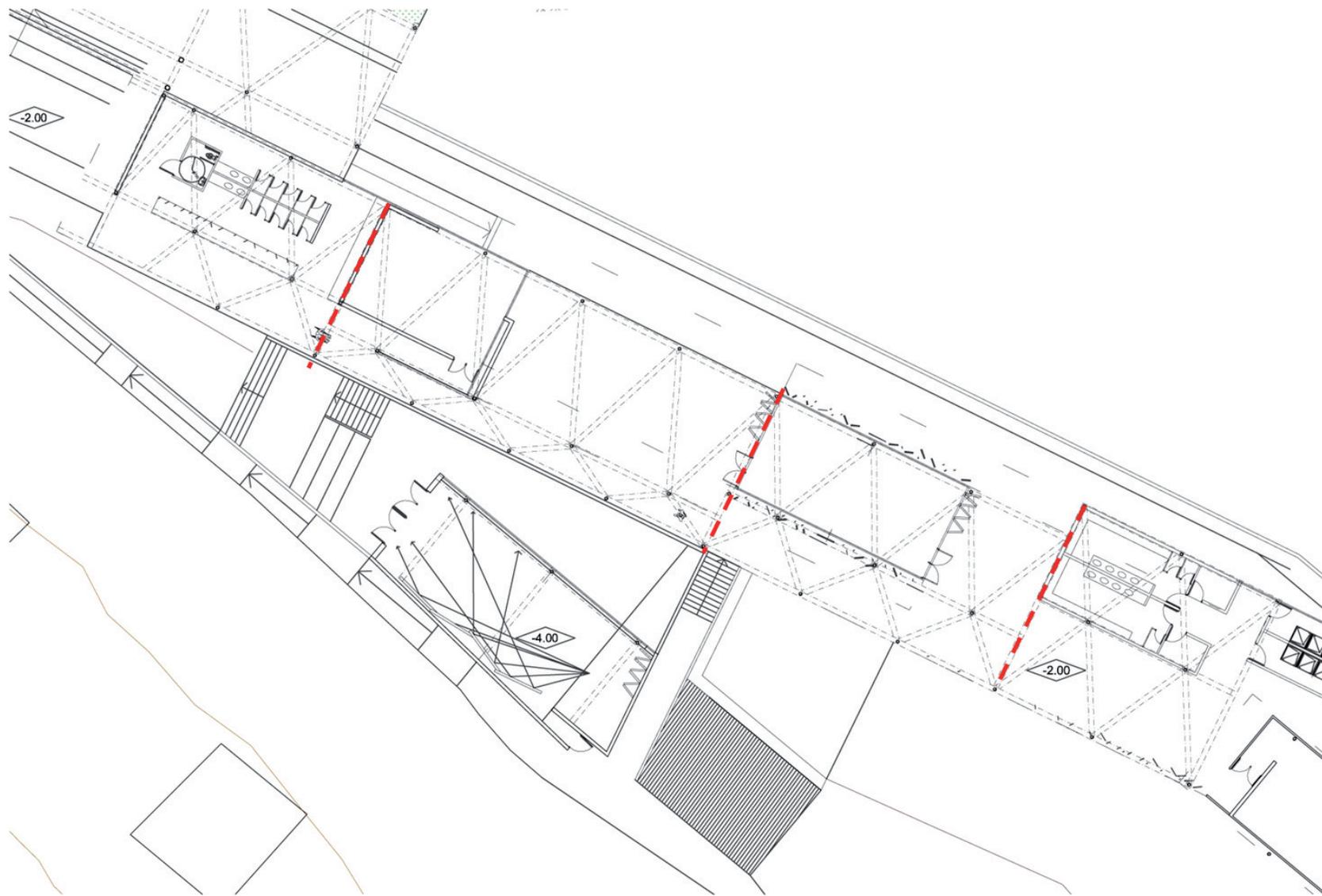


Imagen: Ejes, pilares, vigas, y juntas de dilatación de la estructura de marco rígido; área talleres grupales



Sustentabilidad social

La asociación e incorporación de la comunidad en el proyecto, es base importante para su funcionamiento. Se busca integrar el mayor capital humano de la zona, tanto para operar el tren -plan general- como para dictar las clases y/o terapias; posibilitándoles de un espacio a personas del Cajón del Maipo dedicadas al tema, que trabajan a domicilio; que podrán encontrar en este proyecto una plataforma de difusión y expansión de sus actividades.

“Si diez familias logran trabajar en el proyecto, y quedarse en San José de Maipo, son diez familias cuya calidad de vida mejora”;

Por el ambiente privilegiado, aire puro, el mayor tiempo en familia -ante la reducción de las casi 4 hrs de viaje que cada trabajador de San José realiza al depender de Santiago- y menores gastos de locomoción (que ascienden a \$2000 diarios).

Se plantea, durante la semana, días en los cuales el ferrocarril no correrá, abrir el proyecto a su uso por parte de las agrupaciones y usuarios beneficiarios del sector.

Colegios de la zona: Mantención de huertos comunitarios área de expansión de ecomuseo como plataforma de educación.

Pacientes de: Fundación las rosas, Hospital, Del sanatorio. Y personas del pueblo que lo soliciten. Una gestión similar a la realizada en el “Centro de estudios para la calidad de vida”, en el ex hospital San José, donde se atiende a precios rebajados a adultos mayores de la comuna de Independencia, mientras que los privados pagan.



Sustentabilidad ambiental

En el proyecto, que parte de la base de la sanación a partir del paisaje, se considera de vital importancia el DISMINUIR el impacto ambiental y EDUCAR respecto de la importancia de esta conciencia de cuidado con el medio ambiente.

Así, los consumos de recursos naturales y emisiones contaminantes son trabajadas de diferentes maneras, de modo tal de reducirlas. Y en otras áreas se aporta.

1.- Se mantiene gran parte de la vegetación existente y se plantea un paisajismo "controlado en extensión", de especies autóctonas; de modo que no signifique grandes gastos y consumo de agua. Por su adaptación al clima y la extensión.

2.- Separación de aguas servidas negras y grises: Tratamiento en el mismo terreno para recuperar aguas grises para regadío del huerto comunitario y el parque, según grado de depuración alcanzado.

Las aguas grises, llevan restos de jabones, detergentes y son menos contaminantes que las aguas negras, en algunos casos pueden ser reutilizadas para regadíos y abono. Su alto contenido de potasio, fósforo y nitrógeno la hace apta para su utilización en la horticultura o en otras aplicaciones. Existen diferentes tratamientos para filtrar estos fluidos que sirven como nutrientes y reducen el uso del agua potable. Su reutilización permite un ahorro de agua potable: entre el 40 y el 45%.

3.- Acumulación de aguas lluvias para regadío.

4.- Áreas de basurero de reciclaje de desechos sólidos. Que se utilizarán, como materias primas para las clases del ecomuseo (cartones, latas).

5.- Sistema de compostaje de desechos orgánicos.



Sistema de acumulación pluvial para regadío
<http://www.rulis-electrica.com>



Sistema de compostaje realizado en el "herbarium"
Fuente: Fotografía visita a terreno

Sustentabilidad bioclimática

Protecciones solares

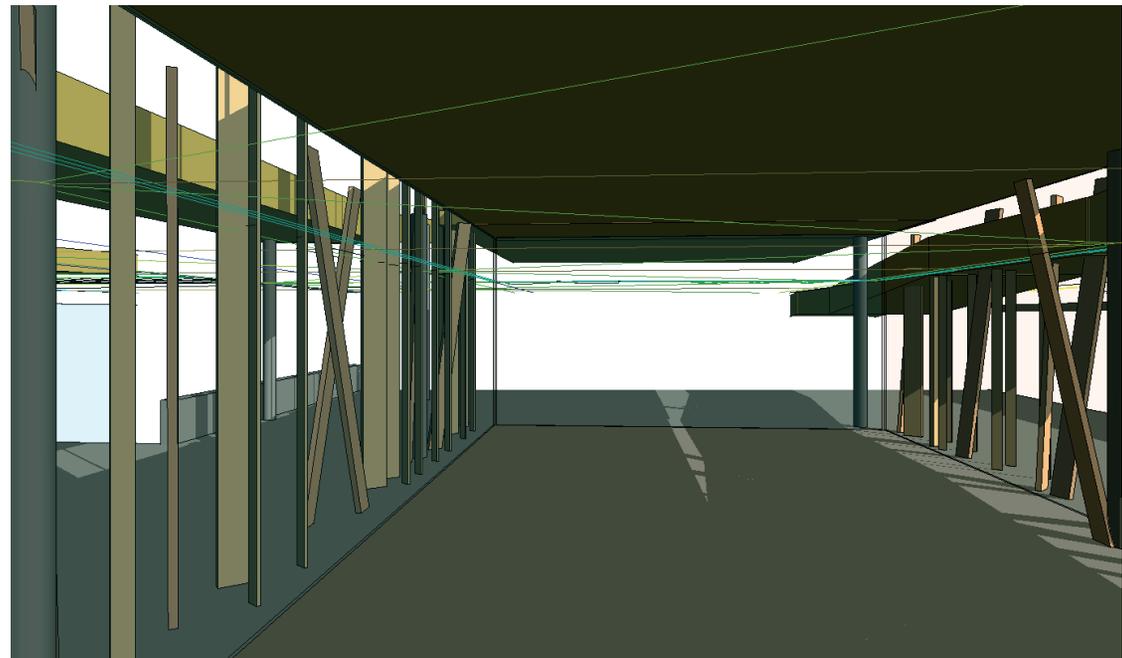
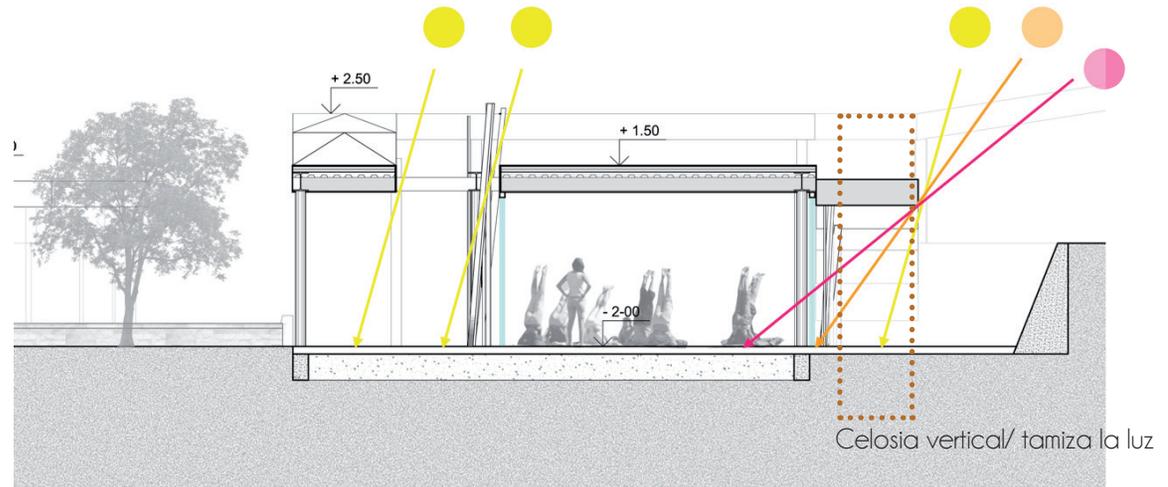
Se busca en base a sistemas pasivos, disminuir la radiación en verano.

Orientación norte: Control de captaciones solares directas. En el caso de los talleres, la rampa actúa como alero ante los rayos del sol y mitiga la radiación norte en verano. El espacio intermedio conformado por las cubiertas, ayuda a conformar un microclima inmediato térmicamente agradable, que disminuye la temperatura de recintos interiores.

Orientación poniente/ oriente: se plantea la incorporación de de celosías o cerramientos opacos. Que eviten la ganancia solar directa en verano. En estas orientaciones, la protección solar recomendable es de tipo vertical exterior, por lo que se utilizarán celosías de este tipo.

Presencia de vegetación: Sombras, humedad, control de temperaturas y flujos de aire. Logra mejorar el microclima inmediato.

Orientación sur: no considera protecciones ante la radiación solar, considera aleros en algún caso, que cumplen más bien funciones de cubiertas de expansión que de protección solar.

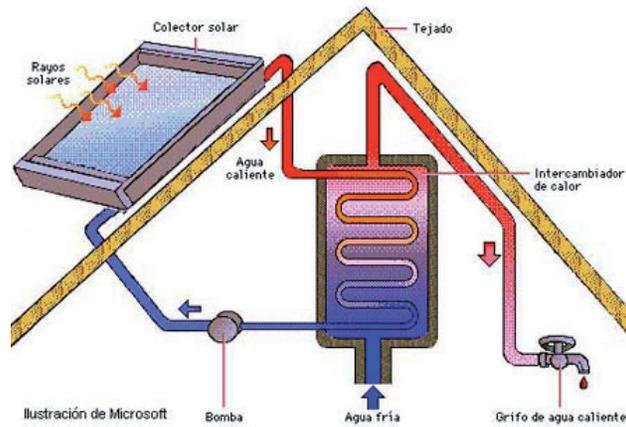


Vista-proceso, del taller de apertura. Celosía permite tamizar la luz y configurar una atmósfera diferente, evitando la iluminación directa, junto con la participación de la rampa-alero.



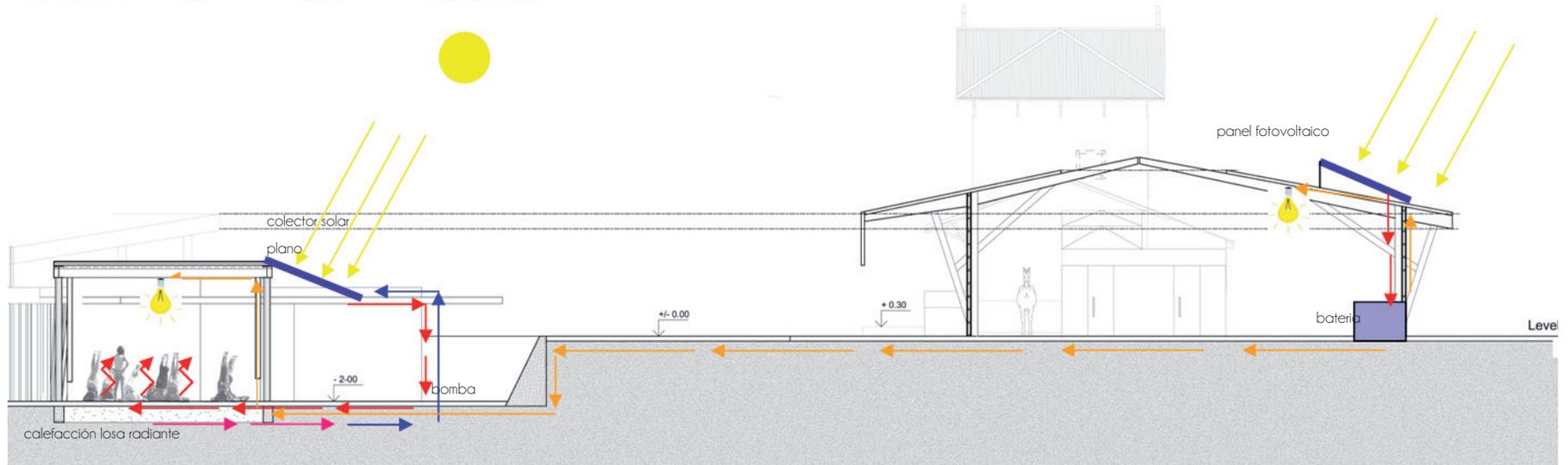
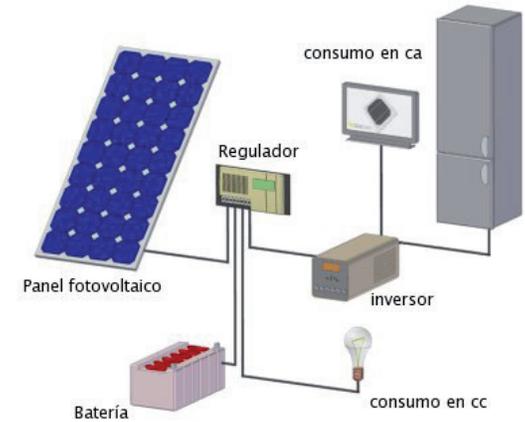
Sustentabilidad bioclimática

El uso de paneles fotovoltaicos para generar electricidad tienen una doble función: reducir los gastos de iluminación y formar parte de la educación de los jóvenes que visiten el centro, especialmente en el área del ecomuseo.



Zona baños y camarines. Uso de colectores solares de placas planas para ahorrar en calefacción de agua potable. Esta placa puede conformar ductos para la circulación del fluido portador de calor (sist. Directo= agua circula por la placa). Se emplearán colectores con circulación forzada.

El agua caliente se utiliza para los camarines y las duchas en un proceso mixto con gas (30%).



Sustentabilidad económica

- Ahorro de consumo de agua potable:** Sistemas de válvula de autocierre para los lavamanos e inodoros del proyecto.
- Ahorro consumo de agua de regadío:** La utilización de acumuladores de agua lluvia para el riego de las huertas y los elementos paisajísticos; y el tratamiento in situ de las aguas grises para dicho uso, disminuye considerablemente los costos.
- Huerto y autoconsumo:** La presencia del huerto permite en parte satisfacer los consumos de la cafetería, que podrá entregar una oferta orgánica, un “plus” para el turista
- Huerto y autoconsumo:** Terapia hortícola y ventas: Es posible vender en los puestos de ventas del hall, productos generados a partir de la terapia hortícola: como bolsitas de lavanda, especias, macetas para huertos urbanos, etc.
- Ahorro en energía eléctrica:** Uso de ampolletas y tubos fluorescentes de bajo consumo. Sumado a los paneles fotovoltaicos para ahorrar en iluminación y calefacción; con un rol educativo.
- Ahorro en calefacción y agua caliente:** Integración de colectores solares ACS en la cubierta, en conjunto con gas para calentar el agua de los camarines, duchas y también para el sistema de calefacción. Reduce –en situaciones óptimas- hasta un 70% el consumo de gas.
- Ingresos y generación de recursos::**
- El servicio turístico que ofrece el ferrocarril y el ingreso por concepto de pago de las terapias y convenios turísticos asociados, permiten el ingreso de recursos tendientes a mantener el centro y apoyar en los costos iniciales de la circulación del tren.
- La cafetería: Sus ventas involucran otro punto de ingresos.
- Sala múltiple: La posibilidad de complementar el centro de eventos de la cascada de las ánimas con la sala múltiple, para algún congreso o actividad, permite incorporar ingresos por concepto de arriendo de salas.



1° etapa: Pre proyecto:

Actualmente el proyecto para la estación San Alfonso se sitúa en esta etapa; en la que es vital contar con la cesión del terreno por parte de Bienes Nacionales. Es preciso firmar un acuerdo entre la Agrupación Ave Fénix y esta Institución, para poder trabajar en la estación y optar a financiamiento.

Esto en vista de que los terrenos son públicos, y cualquier nuevo uso que se quiera plantear en éstos - que siempre debe tener un componente que beneficie a la comunidad en vista de su rol público (ver sustentabilidad social)- debe pasar por una previa firma de un convenio entre las partes. De modo de poder usar los terrenos, ya sea mediante comodato, cesión gratuita u otro modelo.

2° Etapa: Definir entidad gestora de la iniciativa:

Ya que el proyecto considera diferentes áreas y actores, se recomienda la creación de una corporación cultural del tipo "corporación cultural Estación San Alfonso", en la que participen los diferentes actores en igualdad de condiciones, conformando un directorio para la toma de decisiones

Una ventaja considerable, es que estas organizaciones de derecho privado sin fines de lucro, pueden optar a financiamiento privado gracias a la ley de donaciones culturales, así como también lo hacen las fundaciones culturales, otro posible modelo de entidad gestora.

Actores:

Lo planteado en el proyecto acerca de una posible SIMBIOSIS entre la Cascada de las Ánimas y la Agrupación Ave Fénix, se está constituyendo en una realidad mientras avanza el proyecto. Se firmó un acuerdo el, que señala la colaboración mutua en el desarrollo del proyecto.

- Se conectaran ambos terrenos, con lo que ambas partes se beneficiaran de visitantes, pudiendo ofrecer paquetes turísticos que incluyan tren y santuario de la naturaleza.
- Cascada de las Ánimas cede terreno de su antiguo acceso para constituir los estacionamientos.
- Se plantea que del financiamiento de la restauración de la estación y la habilitación del ecomuseo, se encargarán los representantes de la Cascada de las Ánimas.

Síntesis actores del proyecto

Entidad gestora: Agrupación Ave Fénix

Respaldo institucional:

Consejo de monumentos nacionales
Ejército de Chile
I. Municipalidad de San José de Maipo
Gobernación Provincia Cordillera
Ministerio de Bienes Nacionales (acta de entrega estación Melocotón)

Respaldo privado:

Tensocret, Mellado y Cía. Ltda.
Recientemente incorporado: Sociedad Agrícola y de Turismo Cascada de las Ánimas Ltda.



3° etapa: Aportes públicos y privados para diseño y ejecución:

La iniciativa está avalada por la Municipalidad, quienes pueden incorporar la iniciativa a la cartera de proyectos, para postular a recursos del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) y entrar al Sistema Nacional de Inversiones.

Por otra parte, la labor que actualmente realizan privados como Tensocret, permiten incorporar al ámbito privado mediante la figura de donaciones culturales

4° etapa: Modelo de gestión, puesta en marcha y mantención en el tiempo

Este punto es vital, ya que garantiza su perdurabilidad en el tiempo, que el gasto público no sea en vano y permita su auto-gestión o gestión compartida publico-privada.

Se plantea obtener financiamiento de parte de los siguientes actores y/o fuentes

- Del fondo nacional de desarrollo regional (FNDR), en vista del beneficio que la iniciativa global trae a la región.
- Fondos municipales: Principalmente para apoyar a financiar actividades de tipo cultural
- Fondos de donaciones de privados. Ley de donaciones culturales

Autogestión: Este punto es vital y se consideró desde el principio en la concepción del proyecto, el cómo generar recursos propios, sin mediar el apoyo estatal que muchas veces no está asegurado.

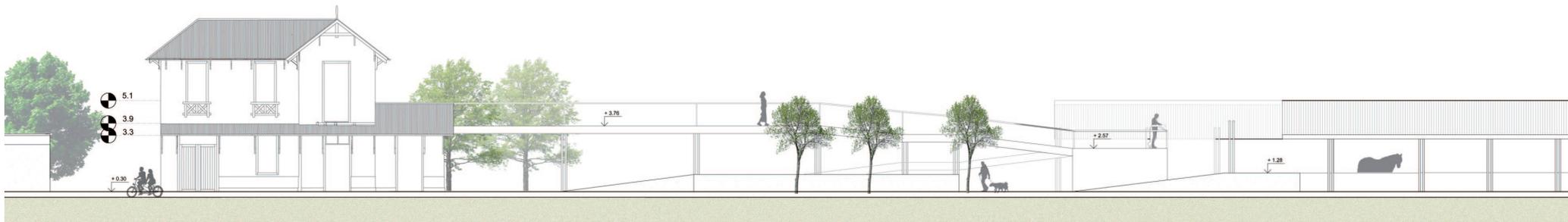
- Ingreso de las ventas de la cafetería
- Ingreso por concepto de convenios turísticos
- Ingreso por arriendo de sala múltiple (Cascada de las Animas u otros)
- Ingreso por arriendo mensual, que los profesores de las terapias deberán cancelar.
- Ingreso por ventas de productos generados en la terapia hortícola
- Ingreso por "turismo ferroviario", no es un punto menor, ya que sería el único tren de trocha angosta de uso público funcionando en Latinoamérica. Este turismo especializado genera grandes ingresos -de miles de dólares-, por el sólo hecho de poder hacer funcionar el tren de forma privada y parando en cualquier lugar.



Planimetrías



Plano emplazamiento Esc 1:7500



Elevación fachada principal estación Esc 1:300

Planta de techos Esc 1:1000





DISTRIBUCIÓN PROGRAMÁTICA NIVEL +/- 0.00

- 1.- Estación
- 2.- Administración
- 3.- Plaza de acceso
- 4.- Hall acceso
- 5.- Cafetería

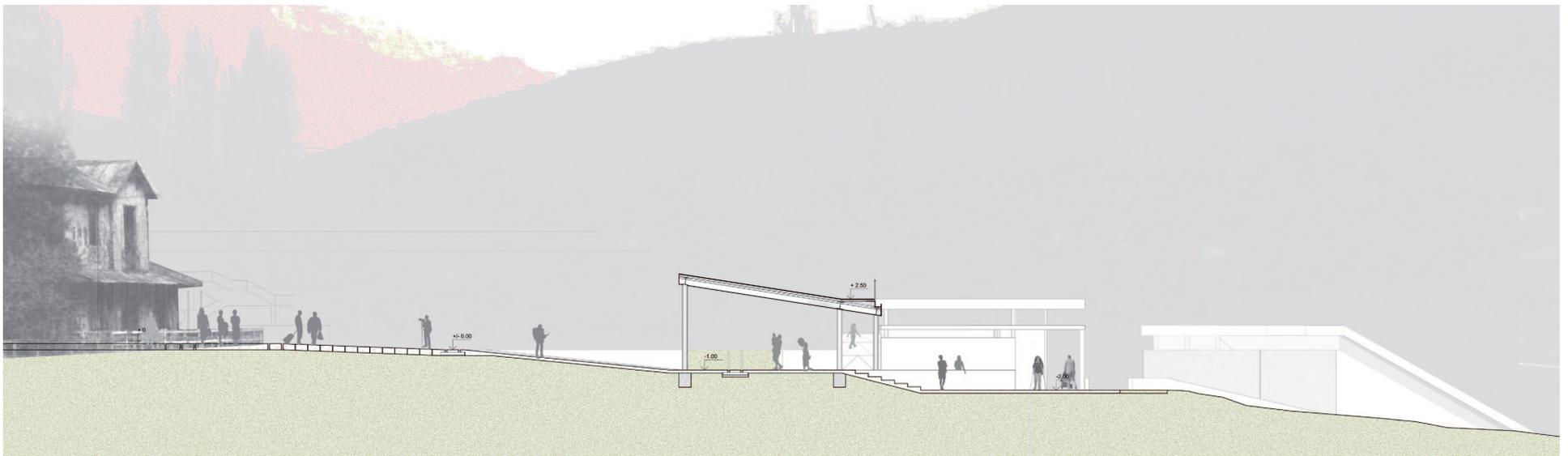
- 6.- Picadero cubierto
- 7.- Caballerizas
- 8.- Bodega de materiales
- 9.- Sala espera papás



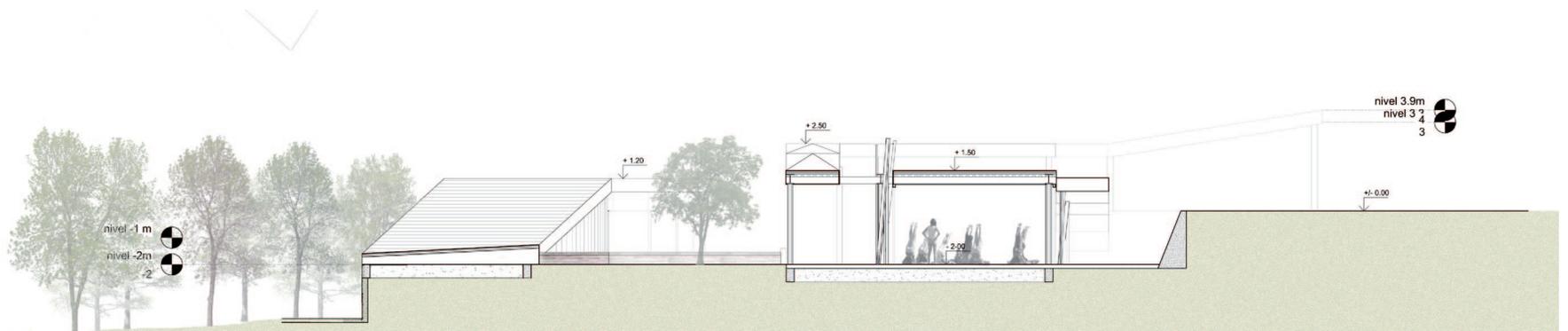
Planta nivel -2.00 (sector área de terapias individuales) Esc 1 :500

- 1.- Hall de acceso
- 2.- Cafetería
- 3.- S.S.HH públicos
- 4.- Taller de iniciación
- 5.- Taller de apertura
- 6.- Taller de reflexión
- 7.- Sala múltiple (taller)
- 8.- Vestidores
- 9.- Duchas

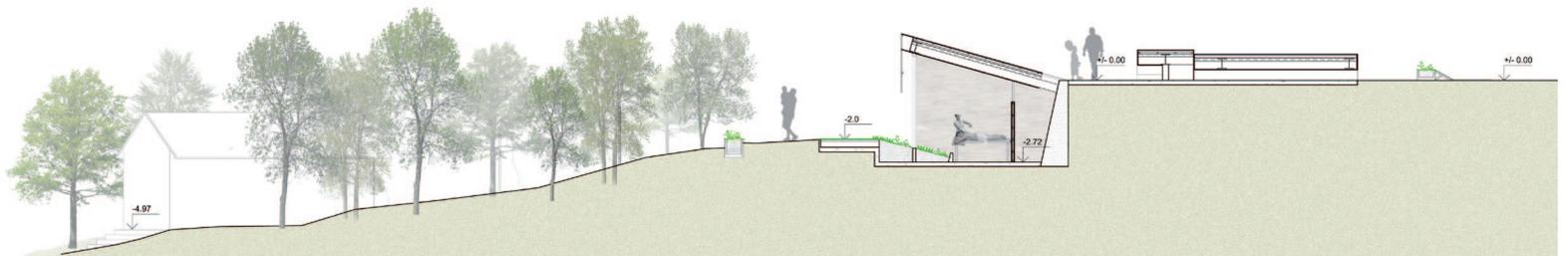
Planta nivel -2.00 (sector talleres grupales) Esc 1 :500



Corte A- A` Esc 1:300



Corte B- B` Esc 1:250



Corte C- C` Esc 1:250

Importancia de la CONSERVACIÓN DE NUESTRO PATRIMONIO CULTURAL EDIFICADO Ante la problemática de inmuebles y zonas en estado de abandono.

El Patrimonio Cultural esta definido según la UNESCO como “el conjunto de bienes, muebles e inmuebles, materiales e inmateriales de propiedad de particulares o de instituciones u organismos públicos o semipúblicos que tengan valor excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte, de la ciencia y de la cultura y por tanto sean dignos de ser considerados y conservados para la nación”.²²

Hoy se incluyen en la concepción de patrimonio elementos de tipo sociológico (ritos y costumbres), productivo, tecnológico, el contexto urbano y ambiental que conforma conjuntos o áreas de interés. Estos sitios, áreas y edificios tienen significación e interés para la comunidad, y la población se identifica con ellos.

La importancia de la preservación de nuestro patrimonio arquitectónico urbano radica principalmente en que éste es un elemento de gran valor testimonial, de los fenómenos de la sociedad, es parte del paisaje cultural y es para cada comunidad memoria de su pasado.

La problemática de qué hacer con los bienes patrimoniales del tipo tangible hoy obsoletos – económica, estructural y/o funcionalmente-, no solo tiene una esfera romántica; cobra vital relevancia en una ciudad –reflejo de lo que sucede a nivel mundial- sometida a un acelerado proceso de transformación, que crece en extensión con sus consecuentes costos: la “ciudad de Santiago está creciendo aceleradamente en extensión, lo que no es algo que se pueda dudar. Entre 1990 y 1995 la mancha urbana aumentó de 55.000 has a 65.000 has”.²³

De ahí que los grandes espacios desocupados son cada vez más cotizados y/o están siendo absorbidos para usos más rentables generalmente del tipo privado. Tema urgente de considerar para el oficio del arquitecto, que no solo debe salvaguardar una memoria colectiva, sino también que aquellos espacios que en su minuto formaron parte de un espacio público; lograr que éstos puedan transformarse, para reincorporarse de un modo contemporáneo a su rol público.

No se pretende con esto detener el proceso de transformación de la ciudad, sino orientarlo a encontrar un equilibrio, sin convertirla en una especie de museo, ya que por estar concebida para el hombre, esta está en permanente transformación.

“Hacer convivir un edificio antiguo con una función moderna es más valioso que una obra solitaria o abandonada”²⁴

Esta cita resume lo que para mi es la base: reutilizar, readaptar, reincorporar a la vida contemporánea.

“Desde este punto de vista la conservación total es una utopía sin sentido, ya que la ciudad es una creación de, por y para hombre en permanente dinámica transformación”.²⁵

22.- Artículo “Patrimonio Arquitectónico Urbano, Preservación y rescate: Bases Conceptuales e Instrumentos de Salvaguarda”
Revista CONSERVA, revista del Centro Nacional de Conservación y Restauración. N° 5, Santiago Chile, 2001, p 5-21.

Autor: Fabián Garré

23.- Formato Documento Electrónico (ISO) DUCCI, María Elena. Santiago, ¿una mancha de aceite sin fin? ¿Qué pasa con la población cuando la ciudad crece indiscriminadamente?. EURE (Santiago) [online]. 1998, vol.24, n.72 [citado 2009-08-31], pp. 85-94 .

24.- Sahady Villanueva, Antonio. “intervenciones Recientes en la Arquitectura del Pasado”
Revista Ca N° 83. Enero, febrero, marzo 1996

25.- Ibid.

Rearquitecturización adecuada.

Al intervenir en nuestro patrimonio construido, con el fin de estar acorde al tiempo en que se vive, no sólo se modifica el espacio físico sino, aún más importante, se altera la memoria colectiva de las personas, quienes deben acostumbrarse a la nueva imagen de la ciudad.

Es por ello que para intervenir en un entorno construido es necesario adoptar la idea de que cada lugar posee características UNICAS, por lo que las transformaciones debiesen apuntar a que el entorno mejore, a que no sea alterado de manera abrupta y a que haya compatibilidad entre un elemento nuevo y otro existente. Alterar los espacios establecidos debiese tener como objetivo el hacerlos más adecuados para la vida del hombre y asegurar que la ciudad, en sus partes y el todo, prolongue su identidad conseguida a través del tiempo.

... "La ciudad es un patrimonio del pasado a transferir hacia el futuro y, si es posible, mejorado por el presente".²⁶

"Intervenir correctamente un edificio preexistente significa mantener la continuidad y la identidad del lugar. Significa traer el pasado al presente, en un intento por suturar la historia".²⁷

¿Qué edificios y/o sitios se deben intervenir?

Las intervenciones "mayores" se justifican sólo si se trata de un edificio de valor reconocido - Siendo el caso de todas las estaciones del trazado, oficialmente reconocidas como Monumentos históricos- ya sea por ser excepcional o por como se inserta en el entorno; se pretende con ellas rescatarlos del abandono y del olvido, siendo la mejor manera, en muchos casos, asignarle un nuevo uso que lo enaltezca..

La dificultad radica en que el punto de partida es una obra concreta y que cada caso es particular, por lo que la manera de abordarlo es única y "todos llevan consigo una voluntad restauradora".

Restauración o Rearquitecturación: "Es el termino que resume la intención que se anida en cualquier tipo de actuación que se haga sobre la materialidad de una obra arquitectónica".²⁸

Ya establecida la máxima que cada situación de intervención es particular y que no es posible establecer una forma válida para todos los casos, existen definiciones generalizadas referidas a las formas de intervención, entre las que se encuentra la Innovación que para efectos del desarrollo del proyecto es preciso definir:

Innovación:

Es la intervención que se realiza en un edificio para adaptarlo a una nueva función, otros términos usados son Reciclaje, Reutilización y Reconversión y tiene como finalidad dar nuevas condiciones de habitabilidad a un edificio.

"Los espacios se adaptan a una nueva función, ya sea porque las condiciones de habitabilidad se han deteriorado, porque es anacrónico, o porque al desaparecer la función primitiva, se hace necesario asignar una nueva al edificio".²⁹

26.- De García, Francisco. "Construir en lo Construido. La arquitectura como modificación"
Editorial: Nerea 1992 Tercera Edición 2001. Tercera parte

27.- "Intervenciones Recientes en la Arquitectura del Pasado"
Sahady Villanueva, Antonio
Revista Ca N° 83. Enero, febrero, marzo 1996, Santiago de Chile

28.- Sahady, Antonio. Artículo "Precisiones Conceptuales en Torno a las Formas de Rearquitecturaciones"
Revista CA N° 37, Santiago Chile, abril 1984

29.- Ibid. Sahady, Antonio.

Ejercicio de extrapolación ferroviaria

Así como cuando estudiamos urbanismo, es posible extrapolarnos hacia el futuro viendo ejemplos de grandes ciudades o volver al pasado evaluando los asentamientos menos intervenidos; en el caso del ferrocarril es posible hacer el mismo ejercicio.

Y es que cómo incorporarle a una red sin movimiento, toda la fuerza y dinámica que trae consigo el tren?

Evolucionándola, rescatándola desde el pasado para que dé un paso más; para que vuelva a incorporar todo ese jolgorio que le era propio, todas esas actividades, usos, encuentros, etc; pero con una cuota de presente y proyección hacia el futuro.

Traerla desde el pasado, pero no para dejarla igual, para que evolucione, y símil al nombre de su mecena Ave Fénix, renazca.

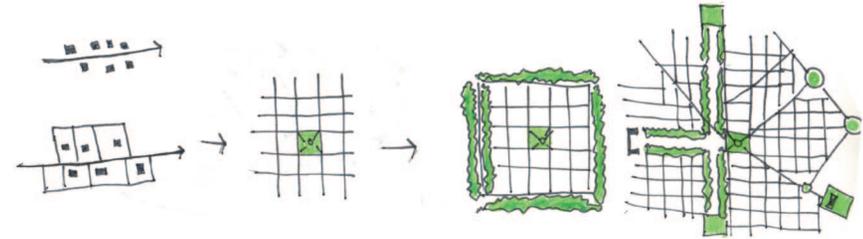
¿Qué debe evolucionar en estas estaciones para que se lea su avance. ... y que a su vez no pierda el valor de lo original?
¿Cuál es el siguiente paso que le sería propio y no impuesto?

Para evaluar el siguiente paso hay que entender de que estamos hablando cuando tratamos las estaciones del ferrocarril militar del cajón del maipo

Que tipo de estaciones son y que referente podríamos considerar como el séte paso de su evolución?

Para esta respuesta se utilizó como base bibliográfica el libro "arquitectura ferroviaria" de Jorge Tartarini.

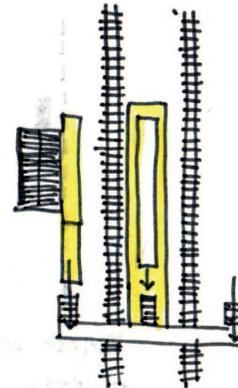
Desde ahí se obtiene que las estaciones de san José de maipo, son estaciones intermedias, del primer periodo del ferrocarril en América; como modelos -en su mayoría ingleses- que se adaptaban a los materiales del lugar. Estas, se constituían por un volumen simple que hacia de casa del jefe de estación y estación en si (sobre todo en casos rurales), un andén y una vía; dotada de tornamesa en los extremos del trazado.



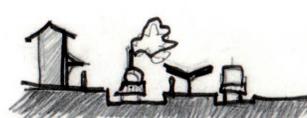
Estación intermedia "tipo" cajón del Maipo



1 vía, para ambos sentidos

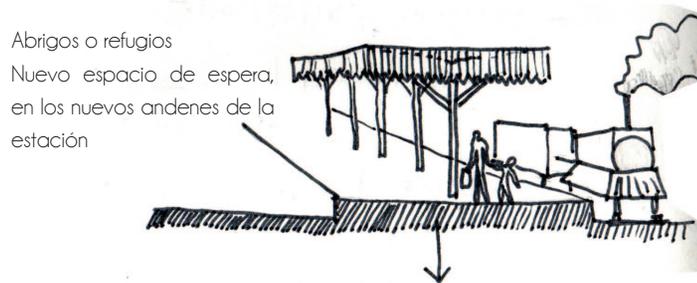


Estación intermedia "tipo" FC: Buenos Aires



2 vías, 1 en cada sentido. Aparecen plataformas de acceso y los "abrigos"

Para la evolución lógica, se tomo como referencia el avance que tuvieron las estaciones intermedias de Buenos Aires ante el auge del uso del ferrocarril. Aparecen nuevos andenes y nuevos abrigos o refugios, que acogían los diferentes actos; elementos interesantes de tomar en la propuesta como nuevas ramificaciones, nuevos movimientos y sobretodo "nuevos actos". Otorgar dinamismo a estaciones hoy estáticas.



Abrigos o refugios
Nuevo espacio de espera, en los nuevos andenes de la estación

Normativa asociada al emplazamiento

Se tomó como referencia las exigencias dadas por la ordenanza -preliminar- del plan regulador comunal que está actualmente en desarrollando. Asumiendo los cambios que a nivel normativo trae este plan regulador.

La zona corresponde a la zona de equipamiento turístico. Incluso, es un caso particular, ya que la mayoría de las estaciones pertenecen a la zona de equipamiento patrimonial; de ahí que se tome su importancia como enclave turístico.

El proyecto considera todos los requerimientos -ver imagen inferior derecha-, e incluso plantea un uso de suelo de menor porcentaje de constructibilidad y ocupación de suelo; en vista de la importancia que se dá a los exteriores.

USOS DE SUELO PERMITIDOS

Residencial : Vivienda hospedaje familiar,

Equipamiento:

Comercio / Supermercados, Salones de té, restaurantes, centros

artesanales, bazares, Bed & Breakfast .

Servicios/ talleres de joyas, textiles, maderas.

CULTO CULTURA/ CASAS DE RETIRO ESPIRITUAL, IGLESIAS, TEATROS,

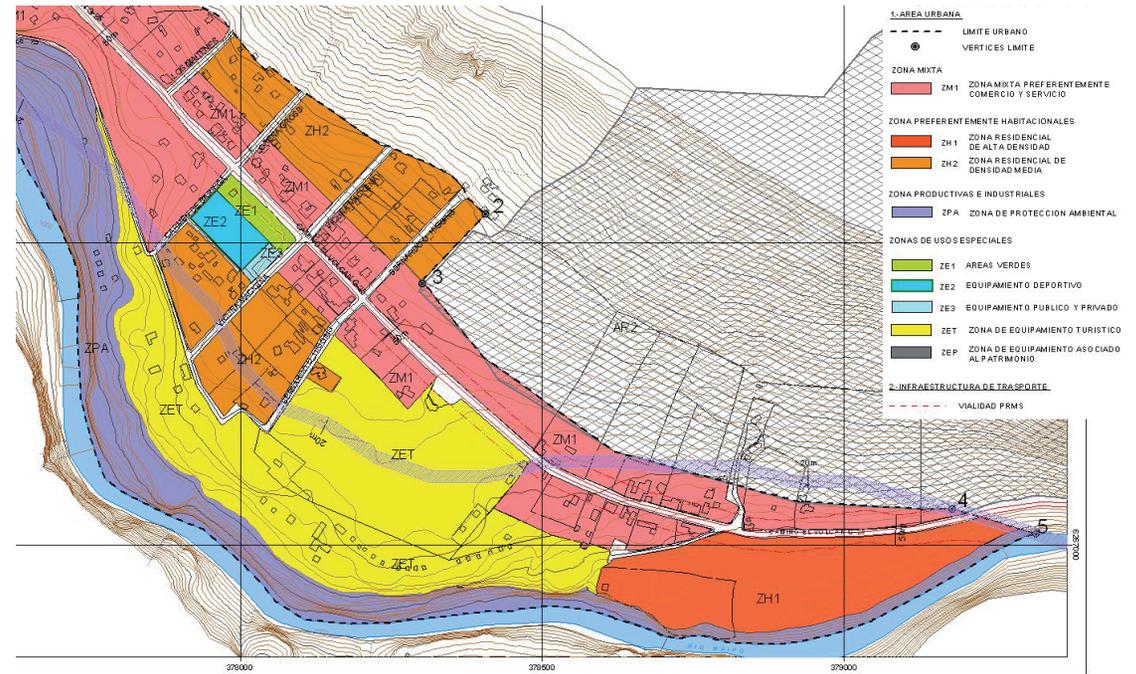
Deporte/ Canchas, multicanchas

Educación,

SALUD

Seguridad

Social



Disposiciones aplicables a la Zona de equipamiento turístico

| Localidad | Superficie Predial Mínima | | Coeficiente Ocupación de suelo | Coeficiente Constructibilidad | Altura Máxima | Antejardín |
|-------------------|---------------------------|--------------|--------------------------------|-------------------------------|---------------|------------|
| | Vivienda | Equipamiento | | | | |
| El Canelo | 1000 m2 | 2000 m2 | 0,3 | 0,3 | 6 m | 5 m |
| El Manzano | 1000 m2 | 2000 m2 | 0,3 | 0,3 | 6 m | 5 m |
| Guayacán | 1000 m2 | 2000 m2 | 0,3 | 0,3 | 6 m | 5 m |
| San José de Maipo | 1000 m2 | 2000 m2 | 0,3 | 0,3 | 6 m | 5 m |
| Lagunillas | 750 m2 | 1000 m2 | 0,3 | 0,3 | 6 m | 5 m |
| El Melocotón | 1000m2 | 2000 m2 | 0,3 | 0,3 | 6 m | 5 m |
| San Alfonso | 1000 m2 | 2000 m2 | 0,3 | 0,3 | 6 m | 5 m |
| San Gabriel | 750 m2 | 1500 m2 | 0,3 | 0,3 | 6 m | 5 m |
| Baños Morales | 500 m2 | 1000 m2 | 0,3 | 0,3 | 6 m | 5 m |

Bibliografía consultada

- ALDUNATE MONTES, PATRICIO *"Restauración y puesta en valor de la ex estación de FFCC del Manzano"*. Informe de Práctica Profesional Escuela de Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Chile. Profesor guía: Antonio Sahadi/ Santiago, 2004
- AUTOR DESCONOCIDO Artículo "Los doce sentidos". Disponible en la biblioteca online del colegio Waldorf "Hermosa Canción del Sol". Bogotá, D.C. <http://www.waldorfcolombia.org/>
- CANALES NAVARRO, PABLO *"Soporte para la distribución turística y difusión cultural del Cajón del Maipo -Estación San José"* Proyecto de título, Arquitectura. Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile. Profesores guías: Jorge Marsino y Claudio Santander/ Noviembre 2007
- CASTILLO MORALES, RODRIGO Y OTROS. *"Estación de tren san Alfonso san José de Maipo. Diagnóstico de conservación"* Artículo disponible en: www.proyectoavfenix.cl
- FEUERHAKE GONZALEZ, SHAKTI *"Estrategia urbano territorial para el cajón del maipo. Infraestructuras urbanas como instrumentos de planificación, Comuna de san José de Maipo"*. Tesis proyectual MDU + ARQ - noviembre 2008 Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile Tutores: José Rosas V., Oscar Figueroa M.
- GÉNOVA SOPEÑA, JOSEFINA Y OTROS. *Bases para la creación de centros de esparcimiento en el Cajón del Maipo"* Proyecto Tesis Depto. de Diseño, Área Diseño Paisajista; Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Chile. Profesor guía: Jaime Silva Arancibia. Santiago, abril 1977
- HAASE SAAVEDRA, RICARDO *"Tren Talca - Constitución "El ultimo ramal de Chile"*. Proyecto de Título Arquitectura. Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile. Año 2006. Profesor guía : Leopoldo Prat.
- HAASE SAAVEDRA, RICARDO *"Los ojos de la piel" "La arquitectura y los sentidos" / Barcelona 2006.*

Bibliografía consultada

- KLEIN, JUAN LUIS Artículo: "Iniciativa local y desarrollo: respuesta social a la globalización neoliberal"
Revista eure (Vol. XXXI, N° 94), pp. 25-39, Santiago de Chile, diciembre 2005.
- KNOCKAERT L., DANIEL R Memoria de Proyecto de Título "Eco-Lodge San Gabriel" 33° 47' 02.81 sur 70° 14' 11.07
oeste. Comuna de San José de Maipo, Localidad de San Gabriel "
Profesor guía : Patricio Morelli / Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Carrera
de Arquitectura / Proceso de titulación 2007
- MIDEPLAN- SECTRA "Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria"
Santiago de Chile, 2003
- OVALLE ARMANET, ADOLFO "Proyecto de electrificación del ferrocarril de Puente Alto a El Volcán".
Santiago, Chile 1934.
- PAC CONSULTORES "Estudio: actualización plan de desarrollo comunal" Tomos I y II.
Ilustre Municipalidad de San José de Maipo, Región Metropolitana / Enero 2010.
- PALLASMAA, JUHANI "Metamorfosis de monumentos y teorías de la restauración" /
Alianza editorial S.A, Madrid 1988, 1992.
- RENEDO SKARNEO, CLAUDIA " Escuelas Waldorf : del modo de reconocer al niño en su arquitectura ...una mirada desde la
antroposofía"
Seminario de investigación arquitectura. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
Año 2004
- RICARDI R., KATHERINE "Caminar por la ciudad. Hacia un espacio de vivificación de los sentidos"
Seminario de investigación. Departamento de urbanismo. Semestre otoño 2011
Profesor guía: Dra. María Bertrand Suazo
- STEWART C. EASTON "El hombre y el mundo a la luz de la antroposofía"
Editorial Rudolf Steiner, 1984 /
- TARTARINI, JORGE Arquitectura ferroviaria
Ediciones Colihue S.R.L, Buenos Aires, 2005

Bibliografía consultada

- THOMSON NEWMAN, IAN *Artículo "una nueva perspectiva de la historia del Ferrocarril Militar del Cajón del Maipo"*
Diciembre de 2005
- THOMSON NEWMAN, IAN *"El autofinanciamiento del patrimonio Ferroviario : dos estudios"*
Cuadernos del consejo de monumentos. Segunda serie
- VARIOS AUTORES *"Adaluna, cuaderno 1: Viaje de una hadita en un tren sin tiempo por el Cajón del Maipo. Las estaciones del ferrocarril cuentan su historia"*
Dedal de oro ediciones.
- ZUMTHOR, PETER *Atmósferas. Entornos arquitectónicos- Las cosas a mi alrededor*
Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona, 2006.

PÁGINAS WEB

Blog Instituto Chileno de ferroadrqueología
<http://ichaf.blogspot.com/search/label/san%20jos%C3%A9%20de%20maipo>

Página web Proyecto Ave Fénix
www.proyectoavefenix.cl

Página web colegio Waldorf "Hermosa Canción del Sol" Bogotá, D.C.
<http://www.waldorfcolumbia.org/>

Sitio web ecomaipo
<http://www.ecomaipo.cl/cajondelmaipo/historia.htm>

Sitio web sernatur
www.sernatur.cl

Sitio web l. Municipalidad de San José de Maipo
www.sanjosedemaipo.cl

Sitio web Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario
<http://www.accpf.cl/>