

SOPORTE PARA LA DISTRIBUCIÓN TURÍSTICA Y DIFUSIÓN CULTURAL DEL CAJÓN DEL MAIPO - ESTACIÓN SAN JOSÉ



Noviembre 2007

UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

Pablo Canales Navarro

PROFESORES GUÍAS:

Jorge Marsino
Claudio Santander

PROFESIONALES CONSULTADOS

Humberto Espinoza, Arquitecto. Departamento de Patrimonio de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas

Antonio Sahady. Arquitecto. Instituto de restauración arquitectónica, Universidad de Chile.

Luis Glodsack, Arquitecto, Departamento de Construcción Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile.

María Paz Valenzuela. Arquitecto. Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile.

Ernesto Calderón A. Arquitecto. Departamento de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile.

Caroline Taverne, Paisajista, Universidad de Chile

INDICE

2

CAPÍTULO 1 PRESENTACIÓN

1	INTRODUCCIÓN	6
2	PRESENTACIÓN DEL PROBLEMA	7
	2.1 SAN JOSÉ DE MAIPO, COMUNA CON VOCACIÓN TURÍSTICA	7
	2.2 PAISAJE EXCEPCIONAL ANDINO EN LA REGIÓN METROPOLITANA	10
	2.3 PATRIMONIO CULTURAL EN EL CAJÓN DEL MAIPO	11
	2.4 DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL DEL TURISMO EN SAN JOSE DE MAIPO	12
	2.5 POLÍTICA NACIONAL DE TURISMO, Chile Naturaleza que conmueve	15
	2.6 RELEVANCIA	18
3	OBJETIVOS DEL PROYECTO	
	3.1 OBJETIVOS GENERALES	19
	3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	19
4	MARCO TEÓRICO	20
	4.1 TURISMO UN FENÓMENO DINÁMICO Y CAMBIANTE	20
	4.2 TURISMO CULTURAL	24
	4.3 PATRIMONIO IDENTIDAD Y MEMORIA	26
	4.4 CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO	27

CAPÍTULO 2 EL CAJÓN DEL MAIPO Y EL EX FERROCARRIL MILITAR

5	COMUNA SAN JOSÉ DE MAIPO, ANTECEDENTES GENERALES	30
	5.1 UBICACIÓN	30
	5.2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS, ORIGEN AGRÍCOLA Y MINERO	32
	5.3 MORFOLOGÍA	34
	5.4 PRINCIPALES LOCALIDADES	35
	5.5 EL ROL DE LA LOCALIDAD DE SAN JOSÉ, CABECERA COMUNA	37
	5.6 PAISAJES NATURALES	40
	5.7 RED DE ATRACTIVOS	41

6	FERROCARRIL DEL CAJÓN DEL MAIPO	
6.1	ANTECEDENTES HISTÓRICOS	42
7	PROYECTO BICENTENARIO: RECUPERACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL EX FERROCARRIL MILITAR	46
7.1	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	46
7.2	AVANCE DEL PROYECTO	48
CAPÍTULO 3 EL PROYECTO		
8	ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN	52
8.1	ESTRUCTURA DE SAN JOSÉ	52
8.2	ESTACIÓN SAN JOSÉ Y TRAZADO ORIGINAL DEL FERROCARRIL	56
8.2.1	Estado actual de las construcciones	57
8.2.2	Valor patrimonial de la Estación San José	58
8.3	PAISAJE CORDONES MONTAÑOSOS	59
8.4	EL RIO MAIPO	60
8.5	FACTOR CLIMÁTICO	
9	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	62
9.1	PROPUESTA URBANA	63
9.2	LAS EDIFICACIONES	66
9.2.1	Referente para las nuevas edificaciones	67
9.2.2	Programa para los edificios patrimoniales	67
9.2.3	Materialidades	68
9.2.4	Referentes arquitectónicos	69
9.3	PROGRAMA	70
9.4	GESTIÓN	71
	BIBLIOGRAFÍA	72
	ANEXOS	75

1 INTRODUCCIÓN

2 PRESENTACIÓN DEL PROBLEMA

3 OBJETIVOS

4 MARCO TEÓRICO

1 INTRODUCCIÓN

“SOPORTE PARA LA DISTRIBUCIÓN TURÍSTICA Y DIFUSIÓN CULTURAL DEL CAJÓN DEL MAIPO - ESTACIÓN SAN JOSÉ”, es una tentativa para alcanzar un desarrollo sostenible en torno al turismo y las riquezas culturales de esta bella comuna de la Región Metropolitana.

Esta propuesta forma parte de un Proyecto Bicentenario llamado “*Recuperación del Ex Ferrocarril Militar del Cajón del Maipo entre El Manzano y San José de Maipo*”, el cual nació desde los propios habitantes de la comuna con el deseo de ver funcionando al tren que dos décadas atrás dejó de operar.

El Ferrocarril Militar del Cajón del Maipo fue un ramal que durante ocho décadas prestó servicios de transporte de pasajeros, turistas y minerales de la zona entre las localidades de El Volcán y Puente Alto. Contó con nueve estaciones a lo largo de aproximadamente 60 kms., puentes y túneles, actualmente en deterioro desde el momento en que dejaron de operar.

Para tal efecto de recuperación del Ferrocarril y sus estructuras, se ha reconocido la vocación turística de la comuna, definiendo la “*puesta en valor*” de las dos estaciones (El Manzano y San José) con nuevos usos para fines turísticos y culturales.

Las políticas actuales en torno al turismo en Chile, buscan *diversificar* la oferta turística potenciando el patrimonio natural y cultural del país, para atraer así, a un turista de larga distancia y de *intereses especiales*. De este modo, la recuperación del Ferrocarril, se enmarca en esta iniciativa mayor, promoviendo el *turismo cultural* en San José de Maipo.

El hecho de emplazar el proyecto en la localidad San José de Maipo exige tomar en cuenta dos puntos de vista: La intervención de un *Área Patrimonial* (la estación de Ferrocarril y la zona histórica de San José) y el rol de San José como *Cabecera Comunal*. Así el proyecto considera los aspectos locales y valores patrimoniales de la Estación y entorno, su significado y presencia en la memoria de los habitantes, como también, su inserción en una red mayor de atractivos naturales y culturales.

2 PRESENTACIÓN DEL PROBLEMA

2.1 SAN JOSÉ DE MAIPO, COMUNA CON VOCACIÓN TURÍSTICA

San José de Maipo cuenta con un importante patrimonio natural y cultural. La Comuna posee el atractivo turístico de mayor relevancia en la región, tanto por su envergadura en superficie, como por la riqueza de su paisaje, lo que debido a su cercanía y accesibilidad la convierte en la zona de recreación por excelencia de la Región Metropolitana.

La riqueza y belleza de sus 650 glaciares y el contar con las más altas cumbres continentales; la cantidad de esteros, lagunas, termas y cerros, que constituyen la mayor parte de su superficie, convierten a San José de Maipo en la comuna más extensa con atractivos naturales en la Región Metropolitana.

El principal recurso dentro de la Región es su vasto territorio de carácter cordillero andino, con un potencial de desarrollo turístico de nivel internacional y con un mercado inmediato de 6 millones de habitantes.

Sin embargo, el turismo, principal vocación de la comuna, se ha desarrollado sin nuevas inversiones de equipamiento e infraestructura y no ha llegado a convertirse en una actividad productiva relevante. Básicamente se han desarrollado áreas de picnic para el turismo de las comunas cercanas sin potenciar el “cajón del maipo” como “destino turístico”¹ con todos sus atractivos naturales y culturales ofrecidos para una experiencia integrada de los turistas.

Se observa poco desarrollo de infraestructura para el desarrollo de la actividad turística del tipo hoteles y recreativos. Actualmente existen sólo 38 hoteles o clubes y 12 cabañas y sólo 6 espacios del tipo recreativos.

¹ Los autores Bigné, Font y Andreu (2000) definen los destinos como “combinaciones de productos turísticos que ofrecen una experiencia integrada a los turistas”. De modo similar, Murphy, Pritchard y Smith (2000) consideran el destino turístico como una auténtica “amalgama de productos individuales y oportunidades que se combinan para formar una experiencia total dentro del área visitada por el turista”

Actualmente la base económica de la comuna de San José de Maipo es principalmente la actividad agrícola (por sus característicos valles, pastizales y un clima y suelo que favorece la ganadería); la extracción de áridos y minerales no metálicos; la producción de energía y agua potable y de riego; y en muy baja proporción la actividad turismo, para la cual, como se ha definido, presenta grandes aptitudes.

DECLARACIÓN ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO NACIONAL

El Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR) ha reconocido las aptitudes de la comuna, y desde el año 2002 se ha incorporado al listado de Zonas de Interés Turístico Nacional (ZOIT).

La declaración de centro y zona de interés turístico nacional, tiene por objetivo fundamental *“focalizar coordinadamente, tanto la acción de este Servicio, como la de los demás organismos del Estado que intervienen directa o indirectamente sobre la compleja red de servicios y demás elementos que componen esta actividad; además de fijar reglas claras para estimular la inversión privada consecuen- te con el potencial turístico de la zona y mitigar los efectos nocivos de aquellas actividades que presenten algún grado de incompatibilidad con el mismo”*¹.

Este instrumento está dirigido a facilitar la importante tarea que desempeñan todos los actores que se encuentran comprometidos con el desarrollo local y ven en el turismo una opción cierta de complementar la base económica de su comunidad, además de valorar los aspectos ambientales y culturales que la caracterizan.

En Chile hasta la fecha se han declarado 11 Zonas de Interés Turístico en total, destacando entre ellas: San Pedro de Atacama y Cuenca Geotérmica El Tatio (2002), Comunas de Villarrica y Pucón (2003), Pica-Salar del Huayco (2006), Salar de Maricunga-Volcán Ojos del Salado (2006). Esto da cuenta del reconocido valor turístico que posee la comuna de San José de Maipo a nivel Nacional, desde atractivos naturales hasta culturales.



a.

a. Portada de documento Zonas de Interés Turístico Nacional. www.sernatur.cl

1. 2 “Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional Antecedentes básicos para una Estrategia de Ordenamiento Territorial” Versión 2006.

Dentro de los objetivos de la declaración de ZOIT se distingue:

Fomento y creación de nuevos centros dotados de todos los elementos y servicios necesarios para constituir complejos autosuficientes en aquellos lugares que por sus especiales circunstancias tengan atractivos adecuados para su explotación turística y en los que convenga coordinar los esfuerzos de la iniciativa privada y de la Administración del Estado, a objeto de posibilitar una adecuada rentabilidad de las inversiones que se efectúen, y fijándose normas específicas, cuando el caso lo justifique para las condiciones de edificación.²

OTROS PROYECTOS IMPULSADOS POR EL ESTADO

Existen proyectos de interés para San José de Maipo, tanto de carácter público como privado, y posibilidades de desarrollo en un futuro de mediano y largo plazo a través del turismo. Entre estos se puede mencionar:

- **La Recuperación del Ferrocarril del Cajón del Maipo,**
- **Remodelación de la Ruta G 25,**
- **Sendero de Chile,**
- **Proyecto Protege,**
- **Proyecto Río Olivares.**

Estos proyectos impulsados por el Estado demuestran lo evidente de la vocación turística del territorio comunal de San José de Maipo y complementan el natural proceso histórico que ha seguido este desarrollo desde la primera mitad del siglo pasado, originado en las prácticas deportivas de las tradiciones alpinas de descendientes de alemanes, franceses e italianos radicados en el país. La exploración y la conquista de las principales cumbres forman parte de la historia de la comuna



a.

2.2 PAISAJE EXCEPCIONAL ANDINO EN LA REGIÓN METROPOLITANA

El atractivo paisajístico de San José de Maipo combina la belleza natural de la alta montaña con los terrenos fértiles del valle.

Se han declarado zonas de santuarios de la naturaleza, como la Cascada de las Ánimas y el Monumento del Morado, así como también numerosas áreas de preservación ecológica.

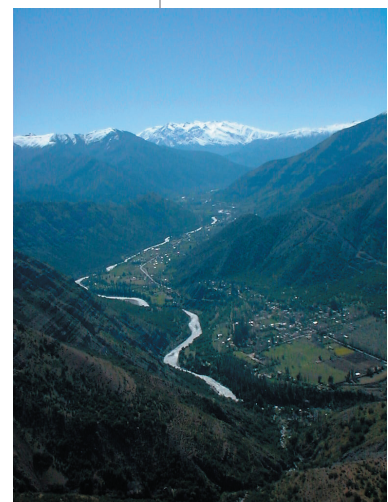
a. Monumento Nacional El Morado

b. Embalse el Yeso

c. Cajón del Río Maipo



b.



c.



d.



e.

2.3 PATRIMONIO CULTURAL EN EL CAJÓN DEL MAIPO

d. Localidad El Manzano

e. Pueblo Minero El Volcán

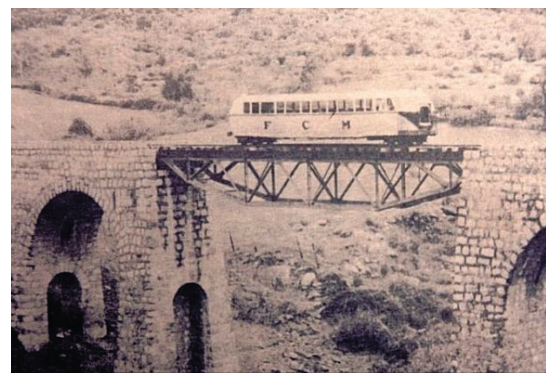
f. Túnel del Tinoco, Puente del Ex Ferrocarril Militar

La comuna cuenta también con un valioso patrimonio cultural edificado; tanto zonas y obras de arquitectura tradicional como instalaciones de ingeniería de transporte (puentes y túnel de ferrocarril), de producción de energía eléctrica y agua potable y de riego. En dichas obras la comuna muestra su historia. Algunas de ellas ya cuentan con declaratoria de Monumento Histórico, y otros en estudio.

Para el caso en estudio, se considera las estructuras del Ex Ferrocarril Militar como parte esencial en la conformación y desarrollo de las localidades cajoninas. Las estaciones del ferrocarril, como también sus obras de ingeniería actualmente están protegidas por la Ley de Monumentos Nacionales. Pero más allá de la declaratoria como Monumento Histórico, estas estructuras, están presentes en la memoria de las personas que habitan el lugar.



f.



2.4 DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL DEL TURISMO EN SAN JOSE DE MAIPO

El diagnóstico que se presenta es una síntesis del estudio reciente del desarrollo comunal, PLADECO de San José de Maipo.

Turista Nacional

Según las encuestas realizadas por la Oficina de Turismo de la Municipalidad de San José de Maipo y tomando un universo de 771 turistas, se puede apreciar que la mayor porción de demanda nacional que llega a la comuna es proveniente de la Región Metropolitana con un porcentaje del 80,5%, por otro lado, se observa a la V Región como el segundo centro emisor de demanda con un 11,5%. Se puede afirmar que la Región Metropolitana es la que mayores divisas genera a la comuna de San José de Maipo y son estos los principales actores de la zona.

La gran parte de la oferta turística de la comuna está orientada a este segmento de mercado (Región Metropolitana), debido a que la demanda del sector presenta como característica de motivación visitar la zona por la cercanía que existe del lugar respecto a su residencia, a través de fáciles accesos, y con una notable calidad paisajística y medioambiental. La oferta se orienta principalmente al tipo de turismo denominado por el día, festivo o de fin de semana.

La mayoría de los visitantes viaja con su familia, representando un 65% del total, ello debido a que la oferta está enfocada principalmente a ese segmento de mercado.



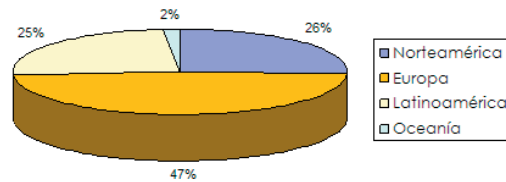
Fuente: PLADECO San José de Maipo

Turista Extranjero

Se estima que alrededor de 90.000 turistas extranjeros visitan durante el año la comuna de San José de Maipo.

Se observa que la mayor cantidad de llegadas es proveniente del continente europeo con un 47%, destacándose turistas alemanes y españoles. Sin embargo si se realiza un análisis por países se constata que los mayores flujos de demanda son generados por Estados Unidos, superando incluso a países de mayor cercanía con Chile como Brasil y Argentina.

Procedencia Turistas Principales Mercados

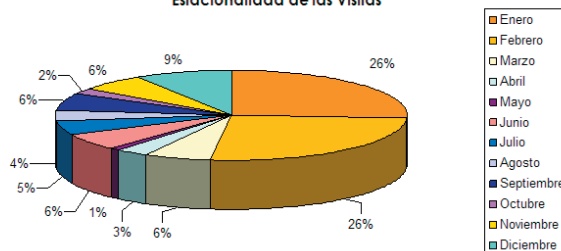


Fuente: PLADECO San José de Maipo

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL TURISMO EN LA COMUNA

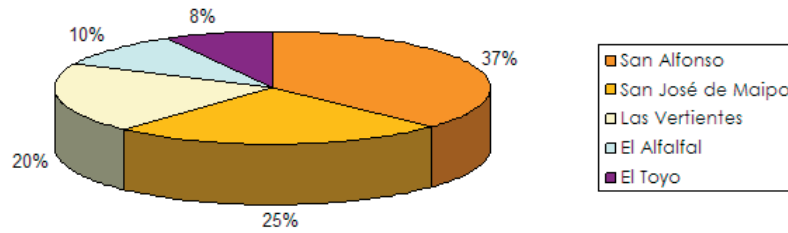
El tipo de turismo que se desarrolla en San José de Maipo se caracteriza por la estacionalidad de las visitas, éstas se concentran en la época estival.

Estacionalidad de las Visitas



Fuente: PLADECO San José de Maipo

Localidades más Consultadas



Fuente: PLADECO San José de Maipo

14

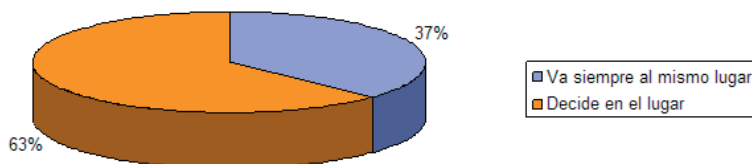
El periodo de estadía de las visitas se realiza por el día y se concentra en los fines de semana.

Las zonas naturales más visitadas son la localidad de Baños Morales y Embalse El Yeso, debido a que ofrecen atractivo para el desarrollo del Turismo Aventura y otras actividades por el día que demanda el turista.

Las localidades más visitadas son **San José de Maipo** y San Alfonso, ya que éstas presentan una mayor planta turística e infraestructura. Estas localidades, en especial San José de Maipo, poseen también, la mayor cantidad de atractivos culturales de la zona, tales como sitios históricos y artesanía.

Una gran cantidad de visitantes que se dirige a San José de Maipo decide en el lugar hacia dónde dirigirse. Como también considera que no existen lugares de información turística o que son de muy mala calidad.

Grado de Fidelidad de la Oferta



Esto se refiere a que el 37% de los visitantes se dirige siempre al mismo lugar de destino, en cambio un 63% decide en el lugar dónde ir. Lo anterior demuestra que existen lugares turísticos ya consolidados a los cuales el turista seguirá siendo fiel. También se observa que la fidelidad que se ha logrado hasta el momento en la comuna ha sido posible gracias a los atractivos naturales existentes y no así por la infraestructura y planta turística.

Fuente: PLADECO San José de Maipo

Por otro lado, el estudio PLADECO entre las ofertas y servicios más requeridos por la demanda que visita la comuna están:

- Mejora y falta de tours, paquetes turísticos y circuitos programados.
- Mejora y falta de recintos destinados a eventos culturales.
- Mejora y falta de publicidad e información turística referente a la comuna.



a.

a. Portada de documento
Plan de Acción de Turismo.
www.sernatur.cl

2.5 POLÍTICA NACIONAL DE TURISMO, Chile Naturaleza que conmueve

15

SITUACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO

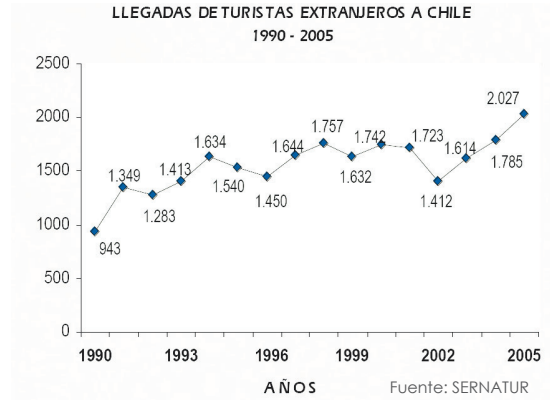
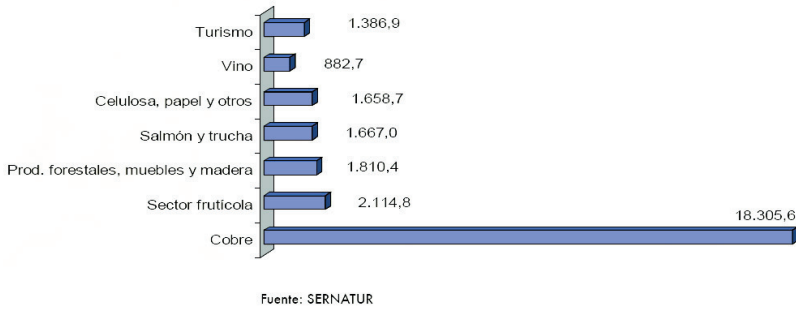
El turismo es una de las actividades económicas que ha experimentado mayor crecimiento a nivel mundial. Para el año 2005 la Organización Mundial de Turismo (OMT) registra un total de 808 millones de llegadas internacionales, cifra que excede en 5,6 % a la experimentada el año anterior. La Región de mayor crecimiento fue África (10,1%), seguida de Asia y el Pacífico (7,4%). Las Américas experimentó una variación de 6,1%; sin embargo América del Sur creció a una tasa muy superior al promedio regional, registrando un 11,6%. Europa tuvo una expansión de 4,3% y Oriente Medio 6,9%.

Los ingresos mundiales por turismo internacional alcanzaron los 682.000 millones de dólares en 2005. En términos absolutos, los ingresos por turismo internacional crecieron 49.000 millones de dólares respecto al año 2004. Es así que Europa captó el 51% del total mundial, las Américas el 21,3%, Asia y el Pacífico el 20,4 %, Oriente Medio el 4,2% y el África el 3,1%.

De acuerdo con el informe "Turismo: Panorama 2020" de la OMT, las perspectivas para esta actividad en las próximas dos décadas son muy favorables, estimándose que para el año 2020 las llegadas de turistas internacionales se ubicarán por encima de 1.560 millones, esto supone 2,5 veces el volumen registrado a fines de los noventa, lo que representa un gasto diario de más de 5.000 millones de dólares cada día, excluidos los gastos en transporte internacional.

En este contexto, las perspectivas del turismo en la región sudamericana y particularmente en Chile, se ven fortalecidas por las condiciones de **seguridad y estabilidad socioeconómica** que presenta el país y que han generado una creciente oportunidad para su posicionamiento internacional como destino singular, exótico y además tranquilo y acogedor.

TURISMO Y EXPORTACIONES DE BIENES, AÑO 2005



DEMANDA TURÍSTICA EN CHILE

De acuerdo a los datos obtenidos de Policía Internacional, durante el año 2005 ingresó un total de 2.027.082 turistas de nacionalidad extranjera, cifra superior en 13,6% a la contabilizada el año anterior. En términos de ingresos, el aporte de divisas del turismo extranjero alcanzó a 1.386,9 millones de dólares.

En relación con la exportación de bienes, el aporte del turismo receptivo, representa un 6,9% del total. Asimismo, representa el 22,8% del total de exportaciones de servicios.

PRINCIPALES MERCADOS EMISORES

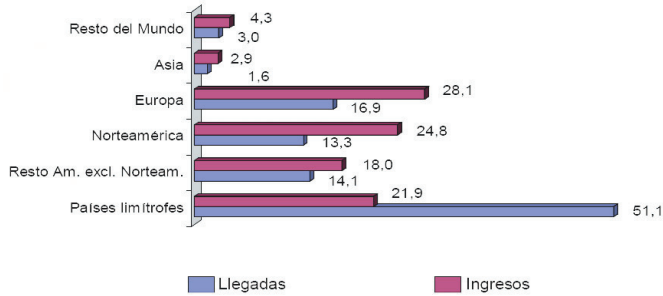
La composición del turismo receptivo (excluido los excursionistas), muestra que el 51,1% de los turistas provienen de países limítrofes; un 14,1% del resto de América, excluyendo Norteamérica; un 13,3% de Norteamérica; un 16,9% de Europa; un 1,6% del Asia y un 3,0% de otros países. No obstante, el aporte en términos de ingresos monetarios, excluido el transporte internacional y el aporte de los excursionistas, muestra un comportamiento diferente. Así, pese a la alta incidencia de los países limítrofes en cuanto a llegadas, su aporte monetario al total de ingresos del país asciende a sólo un 21,9%. La situación inversa se observa en el caso de otras regiones de procedencia. En efecto, el aporte de Norteamérica al total de divisas es de 24,8%, casi el doble de lo que incide en cuanto a llegadas.

PRINCIPALES LIMITANTES QUE AFECTAN AL DESARROLLO DEL TURISMO

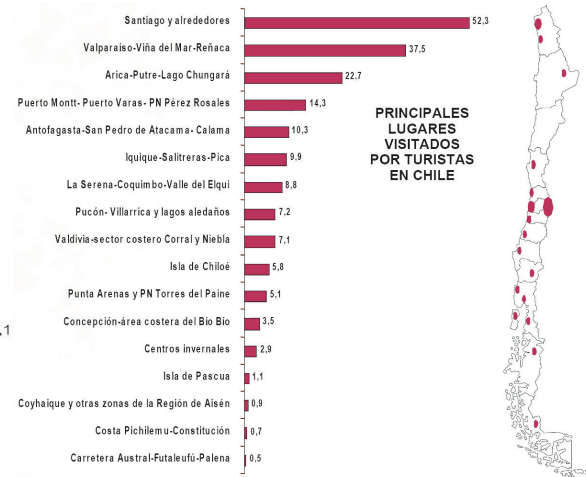
- **Baja inversión en promoción turística internacional.** Chile invierte en promoción turística internacional una cantidad significativamente inferior a la asignada por países con similares productos turísticos. Los principales destinos competidores han incrementado en forma significativa sus presupuestos fiscales para estos fines. A modo de ejemplo, mientras el Estado de Chile invirtió US\$ 1,6 millones en el año 2003, Costa Rica destinó cerca de US\$ 12 millones y Nueva Zelanda, US\$ 50 millones.

- **Desaprovechamiento turístico de los recursos culturales y naturales del país.** Las áreas silvestres protegidas, de parques y monumentos nacionales, y reservas naturales representan un valioso capital para el fomento de nuevas formas de turismo, tanto a nivel nacional, como para la atracción de turistas internacionales. Lo

Composición del Turismo Receptivo Medido en Llegadas e Ingresos Monetarios, Según Región de Procedencia, Año 2005 (En porcentajes)



1.- Policía Internacional contabiliza los turistas extranjeros llegados a Chile por nacionalidad y no incluye a los chilenos que residen en el exterior y que visitan Chile.



PLAN DE ACCIÓN DE TURISMO 2006-2010 / Servicio Nacional de Turismo, Chile.

anterior, se expresa en grandes extensiones de territorio subutilizados turísticamente, por falta de una propuesta integradora para el desarrollo del ecoturismo.

- **Escasas empresas turísticas cuentan con estándares de calidad internacional en la prestación de servicios.**

- **Marcada estacionalidad de la actividad turística.** En el ámbito del turismo interno, se observa una marcada estacionalidad, situación que se ve agravada por las atractivas ofertas y la fuerte publicidad de destinos internacionales.

- **Alta concentración de la oferta turística.** Las ofertas de destinos, tanto en el turismo receptivo como en el turismo interno, presentan altos grados de concentración en áreas que han mostrado un mayor dinamismo en la dotación de servicios turísticos.

- **Una diversidad de instituciones públicas aborda materias turísticas,** sin existir mecanismos adecuados de coordinación entre las distintas entidades.

- **Débil institucionalidad del Estado.** Una débil institucionalidad pública en turismo hace que SERNATUR no cuente con las atribuciones y el rango necesario para cumplir con el mandato legal de investigar, planificar, promover y, en general, apoyar el desarrollo de la actividad turística

OBJETIVOS DEL PLAN DE ACCIÓN

Posicionar a Chile como un destino turístico, estableciendo como eje de desarrollo el turismo de naturaleza y de intereses especiales, particularmente para los mercados de larga distancia, y al mismo tiempo, ampliando y diversificando la oferta de productos y las oportunidades de acceso al turismo interno.

VISIÓN AL AÑO 2010

El turismo se constituirá en uno de los elementos esenciales del desarrollo económico del país y en uno de los fundamentos del mejoramiento de la calidad de vida de sus ciudadanos, posicionando, reconociendo y valorando a Chile como un país turístico competitivo, logrando una imagen consolidada como destino para el turismo de intereses especiales.

2.6 RELEVANCIA

San José de Maipo cuenta con un indiscutible recurso turístico para el desarrollo local, regional y nacional.

Las políticas nacionales en torno al turismo se basan en diversificar la oferta y potenciar zonas naturales patrimoniales para atraer al turista de larga distancia y de intereses especiales. Revisando el diagnóstico comunal, se observa que el turista extranjero que visita sus atractivos proviene principalmente de larga distancia, Europa y Estados Unidos, superando enormemente a los países emisores más cercanos. De este modo, la tendencia de San José de Maipo es hacia el desarrollo del turismo de larga distancia y de intereses especiales.

En este marco, proyectos como la Recuperación del Ferrocarril Militar, ayudarán a diversificar la oferta potenciando recursos patrimoniales que se han degradado por el abandono y desuso. Este tipo de recursos patrimoniales promueve el desarrollo del llamado *Turismo Cultural*, que se analiza más adelante, el cual genera un rentable desarrollo local en zonas con atractivos culturales y ayuda a fortalecer la identidad de los habitantes con su entorno.

El carácter de *cabecera comunal* y centro cívico de la localidad San José, analizado en el siguiente capítulo, determina su potencial desarrollo como *centro turístico*, con carencias de cantidad y calidad de servicios turísticos como agencias de viaje e información turística.

De este modo el proyecto "SOPORTE PARA LA DISTRIBUCIÓN TURÍSTICA Y DIFUSIÓN CULTURAL DEL CAJÓN DEL MAIPO - ESTACIÓN SAN JOSÉ" se emplaza en un punto estratégico para la actividad del turismo de la comuna, completando la planta turística de la localidad y estableciéndose como *estación* en el amplio sentido del concepto, en este caso, desde recinto para recibir a pasajeros (turistas culturales) del tren, hasta punto de enlace y derivación de turistas hacia la red de atractivos que existen en la comuna.

3.1 OBJETIVOS GENERALES

Diversificar la oferta turística del país promoviendo el Turismo Cultural y Natural de la comuna San José de Maipo.

Contribuir a la consolidación de la vocación turística de la comuna San José de Maipo.

Dinamizar la actividad económica en torno al turismo en la comuna.

Proteger y promover el patrimonio ferroviario de San José de Maipo.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Rehabilitar el recinto Estación San José para recibir al tren turístico (El Manzano - San José) con infraestructura adecuada para su funcionamiento.

Conservar y poner en valor las edificaciones patrimoniales de la Estación San José de Maipo, manteniendo su espíritu, relación entre ellas y con el paisaje, habilitándolas para nuevos usos turísticos - culturales.

Constituir un lugar de enlace entre el turista y el Cajón del Maipo, al habilitarse el recinto como *punto de información y derivación* hacia la red de atractivos naturales y localidades de la comuna. En base a salas de exposición y difusión, agencias de turismo, y transporte.

Establecer un punto de encuentro entre el turista y la cultura de la zona, en donde se ofrecerán productos locales fabricados por sus habitantes, gastronomía típica y folclore.

Integrar el recinto al espacio público de San José y adaptándolo para actividades culturales que se realizan en la actualidad, como festivales, desfiles, etc.

Albergar eventos nacionales e internacionales en temáticas culturales, naturales y de grupos ferroaficionados.

4 MARCO TEÓRICO

4.1 TURISMO UN FENÓMENO DINÁMICO Y CAMBIANTE

Según la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas, el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros motivos.

El turismo propiamente dicho, nace en el siglo XIX, como una consecuencia de la Revolución Industrial, con desplazamientos cuya finalidad principal es el ocio, descanso, cultura, salud, negocios o relaciones familiares. Estos desplazamientos se distinguen por su finalidad de otros tipos de viajes motivados por guerras, movimientos migratorios, conquista, comercio, etc. No obstante el turismo tiene antecedentes históricos claros.

Edad Antigua

Durante la Grecia clásica se le otorgaba gran importancia al ocio, y el tiempo libre lo dedicaban a la cultura, diversiones, religión y deporte. Los desplazamientos más destacados eran los que realizaban con motivo de asistir a las olimpiadas (que tenían lugar cada 4 años en la ciudad de Olimpia), a las que acudían miles de personas y donde se mezclaban religión y deporte.

Los romanos por su parte, frecuentaban las aguas termales (como las de las termas de Caracalla). Eran asiduos de grandes espectáculos, como los teatros, y realizaban desplazamientos habituales hacia la costa.

Edad Media

En esta época nace un tipo de viaje nuevo, las "peregrinaciones religiosas". Éstas ya habían existido en la época antigua y clásica, pero tanto el Cristianismo como el Islam las extenderían a mayor número de creyentes y los desplazamientos serían mayores.

Edad Moderna

Las peregrinaciones continúan durante la Edad Moderna. Es en este momento

cuando aparecen los primeros alojamientos con el nombre de hotel (palabra francesa que designaba los palacios urbanos). Como las grandes personalidades viajaban acompañadas de su séquito (cada vez más numeroso) se hacía imposible alojar a todos en palacio, por lo que se crearon estas construcciones.

Es también, la época de las grandes expediciones marítimas de españoles, británicos y portugueses que despiertan la curiosidad y el interés por viajar hacia tierras desconocidas.

A finales del siglo XVI surge la costumbre de mandar a los jóvenes aristócratas ingleses a hacer el Gran-Tour al finalizar sus estudios con el fin de complementar su formación y adquirir ciertas experiencias. Era un viaje de larga duración (entre 3 y 5 años) que se hacía por distintos países europeos, y de ahí proceden las palabras: turismo, turista, etc.

Edad Contemporánea

Con la Revolución Industrial se consolida la burguesía que volverá a disponer de recursos económicos y tiempo libre para viajar. El invento de la máquina de vapor supone una reducción considerable en los transportes, que hasta el momento eran tirados por animales. Las líneas férreas se extienden con gran rapidez por toda Europa y Norteamérica. También el uso del vapor en la navegación reduce el tiempo de los desplazamientos.

Comienza a surgir el turismo de montaña o turismo de salud: se construyen famosos sanatorios y clínicas privadas europeas. Es también la época de las playas frías (Costa azul, Canal de la Mancha,...).

Entre 1950 y 1973 se comienza a hablar del boom turístico. El turismo internacional crece a un ritmo superior de lo que lo había hecho en toda la historia. Este desarrollo es consecuencia del nuevo orden internacional, la estabilidad social y el desarrollo de la cultura del ocio en el mundo occidental. En esta época se comienza a legislar sobre el sector.

Surge la llamada sociedad del bienestar en los países occidentales, en la que una vez cubiertas las necesidades básicas aparece el desarrollo del nivel de forma-

ción y el interés por viajar y conocer culturas. Por otra parte la nueva legislación laboral adoptando las vacaciones pagadas, la semana inglesa de 5 días laborales, la reducción de la jornada de 40 horas semanales, la ampliación de las coberturas sociales (jubilación, desempleo, invalidez...), potencian en gran medida el desarrollo del ocio y el turismo.

En estos años crece también la producción de autos en cadena que los hace cada vez más asequibles, así como la construcción de carreteras y autopistas, lo que permite un mayor flujo de viajeros. El avión de hélice es sustituido por el de reacción, lo que supone un golpe definitivo para las compañías navieras, que se ven obligadas a destinar sus barcos a los cruceros o al desguace.

Todos estos factores nos llevan a la *era de la estandarización del producto turístico*. Los grandes tour operadores lanzan al mercado millones de paquetes turísticos idénticos. En la mayoría de los casos se utiliza el vuelo charter, que abarata el producto y lo populariza. Al principio de este período (1950) había 25 millones de turistas, y al finalizar (1973) había 190 millones.

No obstante esta etapa también se caracteriza por la falta de experiencia en el sector, lo que implica las siguientes consecuencias como la falta de planificación (se construye sin hacer ninguna previsión ni de la demanda ni de los impactos medioambientales y sociales que se pueden sufrir con la llegada masiva de turistas) y el colonialismo turístico (hay una gran dependencia de los tour operadores extranjeros estadounidenses, británicos y alemanes fundamentalmente).

En los 70 la crisis energética y la consiguiente inflación, especialmente sentida en el transporte ocasionan un nuevo período de crisis para la industria turística que se extiende hasta 1978. Esta recesión supone una reducción de la calidad para abaratar costes y precios apostando por una masificación de la oferta y la demanda.

En los 80 el nivel de vida se vuelve a elevar y el turismo se convierte en el motor económico de muchos países. Esto es facilitado por la mejora de los transportes (nuevos y mejores aviones como el Concorde y el Tupolev, trenes de alta velocidad y la consolidación de los vuelos charter).

En estos años el "Turismo de Masas" alcanza su máximo auge, donde este modelo de desarrollo se produjo de forma intensiva, urbanizando las zonas del litoral para poder dar cabida al máximo número de turistas posibles; a su vez, éstos demandaban paquetes turísticos a bajo precio, careciendo de más motivaciones que el puro descanso y diversión.

En los años 90 el turismo entra como parte fundamental en la agenda política de numerosos países, desarrollando políticas públicas que afectan a la promoción, planificación y comercialización como una pieza clave del desarrollo económico. Se mejora la formación desarrollando planes educativos especializados. El objetivo de alcanzar un desarrollo turístico sostenible mediante la captación de nuevos mercados y la regulación de la estacionalidad.

La última década se caracteriza como una etapa de madurez para el sector, que sigue creciendo aunque de una manera más moderada y controlada. Se limita la capacidad receptiva (adecuación de la oferta a la demanda, se empieza a controlar la capacidad los monumentos, etc.), se diversifica la oferta (nuevos productos y destinos), se diversifica la demanda (aparecen nuevos tipos de turistas, de intereses más específicos, culturales y naturales) y se mejora la calidad (al turista no le importa gastar más si la calidad es mejor).

De este modo comienza a tomar protagonismo el Turismo Alternativo el cual gusta por la preservación del medio natural, social y cultural. Es un tipo de turismo activo y menos estacional que se diferencia del Turismo de Masas (o turismo de playa y sol).



a.



b.



c.

4.2 TURISMO CULTURAL

Aunque desde sus comienzos ha estado relacionado con la cultura, el *turismo cultural* no se ha consolidado como una práctica turística hasta las dos últimas décadas del siglo XX. “Es en la madurez del turismo de masas, Sol y Playa, cuando surge el turismo cultural como práctica totalmente reconocida y estrategia diferenciadora de aquellos destinos pioneros hoy saturados” (Juan Fco. Castro León, “La Calidad como herramienta de gestión del Turismo Cultural, Revista Pasos, vol 3 N°1 2005).

El creciente interés social por conocer el pasado y presente de las diferentes civilizaciones, la búsqueda de una mayor implicación con el destino, la realización de actividades durante el viaje, el gusto por la preservación de las culturas y el entorno, han supuesto que este producto se esté posicionando como uno de los de más éxito en el mercado turístico.

Según ATLAS (The Association for Tourism and Leisure Education), el 28% de los viajes vacacionales de los europeos, tiene una finalidad cultural, lo que equivale a 38 millones de viajes al año. En EE.UU un reciente estudio de la TIA (Travel Industry Association of America) dice que los turistas muestran un interés creciente en encontrar en sus viajes experiencias o actividades relacionadas con la cultura, el arte, la historia y los monumentos del pasado. Esto implica que 118 millones de viajes en EE.UU (81%) se consideran turistas culturales.

Turistas culturales son personas muy particulares. Les interesa la preservación del medioambiente, son políticamente abiertos, y se aprecian y valoran diferencias culturales. Viajan frecuentemente, tienen un alto grado de educación, poseen intelectos rápidos y fuertes, y conllevan una energía amigable que busca encontrarse con extranjeros. Prefieren artesanía más que souvenir, y le interesa tanto la calidad que pueden indagar sobre sus orígenes o el proceso de fabricación. No se molestan viajando por medios modestos, como micros y burros, si esto les lleva a un lugar extraordinario o poco usual. Tampoco les importa hoteles modestos si por lo menos están limpios y el lugar vale la pena. Tampoco les molesta gastar plata, pero son suficientemente inteligentes que saben cuando se les está engañando y exigen valor por su plata. Es gente refinada, con gusto para lo auténtico, y no toleran la mediocridad.”¹

a. Teatro de la Oficina Humberstone.

b. Iglesia de San José de Maipo.

c. Valparaíso

¹ “El Turismo en Sitios Patrimoniales,” publicado por ICOMOS Y WTO. www.icomos.org



d.

d. Cabalgatas en Cascada de las Ánimas

El turismo cultural es uno de los nuevos productos que más potencialidades alberga en los próximos años. Cada vez son más los turistas que buscan un turismo más activo y participativo, conociendo las diferentes culturas que forman parte del mundo.

Por otra parte, además de su contribución a la desestacionalización y diversificación de la oferta, es un turismo altamente rentable.

RENTABILIDAD DEL TURISMO CULTURAL	
ECONÓMICA	<ul style="list-style-type: none"> - Gasto superior a la media (78 euros / día) - Consumo de bienes suministrados por el destino - Conservación del Patrimonio: menor gasto en restauraciones - Aumento de la tasa de empleo - Turismo activo = pervivencia del destino en el mercado turístico
CULTURAL	<ul style="list-style-type: none"> - Respeto hacia el Patrimonio - Respeto hacia las tradiciones y costumbres locales - Gasto turístico revierte en la conservación del patrimonio - Intercambio cultural: Difusión de la cultura local, aprendizaje de la cultura ajena
SOCIAL	<ul style="list-style-type: none"> - Integración de los turistas en destino: aceptación de la actividad turística - Reducción del paro - Valoración de la identidad cultural
MEDIOAMBIENTAL	<ul style="list-style-type: none"> - Respeto por el Medioambiente: conservación - Preservación de la biodiversidad - Visión integradora del territorio: Patrimonio natural + Patrimonio cultural

Fuente: Revista Pasos "La Calidad como Herramienta de gestión del Turismo Cultural", Juan Fco. Castro León.

4.3 PATRIMONIO IDENTIDAD Y MEMORIA

Patrimonio (latín *patrimonium*, de *pater*), Bienes propios, en sentido figurado significa bien o herencia.

Desde el momento en que Europa sacralizó un determinado conjunto de objetos y los convirtió en referentes patrimoniales activados y protegidos por los representantes de la cultura oficial, hasta el presente, mucho se han ensanchado los estrechos límites patrimoniales; y en gran medida, se ha superado la concepción objetual, historicista y esteticista para abarcar todo el conjunto de bienes de valor cultural. El patrimonio deja así de ser contemplado exclusivamente como un tesoro histórico-artístico para pasar a convertirse en algo mucho más valioso: en elementos materiales e inmateriales, fundamentales para comprender nuestra identidad.

Cuando utilizamos la expresión Patrimonio Cultural hacemos referencia a todo tipo de bienes producto de la creación humana cuyo conjunto define a la identidad de los pueblos.

El patrimonio es tiempo e implica apertura, en tanto nos posibilita el acceso a espacio o dimensiones e instancias, las que lamentablemente no son por nosotros y por lo general frecuentadas desde la cotidianidad. *“El patrimonio nos puede hacer descansar, pensar, disfrutar, etc, porque es lo conocido o con lo que nos comunicamos en ocasiones dadas, con sus características y sus riqueza (de todo tipo no sólo formal, sino ante todo como memoria) y, en definitiva, porque siempre está ahí (siempre estará ahí en la medida que nosotros y las circunstancias lo hagamos posible)”*.¹

De este modo, el patrimonio se nos presenta como un concepto amplio y abierto, con una dimensión social implícita. No solamente el patrimonio monumental² u oficial posee valor como herencia y testimonio, sino también tienen valor como patrimonialidad aquellas estructuras socio físicas que son capaces de vincular el lugar con la memoria.

¹ Horacio Gnemmi, “Aproximaciones a una teoría conservación del patrimonio construido”.

² “el concepto de “monumento” implica (...) un juicio de valor, amparado en criterios estéticos o históricos, que explicita la importancia que una obra u objeto reviste para el desarrollo del arte o de la historia. De esta manera se reconocía un altísimo valor testimonial a los productos de las actividades creativas, especialmente a las obras de arte, un grado menor a los objetos de tipo utilitario y muy escaso o ninguno a los productos de las llamadas clases sociales subalternas o a testimonios de la historia “pobres” (Gonzales – Varas, Ignacio; “Conservación de Bienes Culturales, teoría, historia, principios y normas”, Manuales, página 43, Arte Cátedra).

4.4 CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO, VALORACIÓN Y CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

Para que el uso del patrimonio construido sea adecuado, es necesaria, previamente una completa valoración del mismo, la que no es posible sin una lectura y análisis del bien que den cuenta antes y en forma precisa de los rasgos y características que lo definen en sí mismo y en su relación con el entorno, esto desde una amplia perspectiva arquitectónica-artística, constructiva, espacial, funcional, ambiental, histórica y social.

En cuanto a los criterios de intervención, están referidos a una serie de aspectos que tienen relación tanto con la materia como con la función del espacio y, en consecuencia, con la forma y el entorno. Es decir que el buen uso del patrimonio construido no se refiere sólo a la actividad a la que el mismo deba recibir, sino a la armonía entre todos los rasgos y aspectos que hacen que la arquitectura sea lo que es y, por cierto, al cuidado que se tenga de todos ellos.³

Horacio Gnemmi, propone cuatro aspectos en los cuales deben basarse los criterios de intervención del patrimonio.

La obra como un todo, la obra es un todo que no tiene carácter fácilmente identificable como tal. Esta idea es ajena a aquella otra que hace hincapié en la búsqueda del original. En nuestro caso, el original, es aquello con lo que nos encontramos producto de la sumatoria de varios otros momentos originales en el tiempo.

Las huellas del paso del tiempo, estas se plasman en realidades que conviven la más de las veces, pátina y suciedad. La primera es un valor agregado que por lo general debería ser mantenido, ya que es lo que diferencia a la obra. La suciedad, en cambio, además de la imagen negativa que confiere a la obra, afecta físicamente al objeto de diverso modo, por lo que debería tenderse a eliminar.

Los testigos, de técnicas y modos constructivos o de instancias constructivas anteriores. Didácticamente es un recurso valioso del cual no se debería abusar en bien de la obra misma.

El presente, estamos viviendo un presente, pero pretender de hacer del patrimonio un eterno presente es peligroso y suele llevar a cancelar instancias y huellas que constituyen parte de la razón de ser del mismo.

³ Horacio Gnemmi, "Aproximaciones a una teoría conservación del patrimonio construido".

CAPÍTULO 2**EL CAJÓN DEL MAIPO Y
EL EX FERROCARRIL MILITAR**

- 5 COMUNA SAN JOSÉ DE MAIPO, ANTECEDENTES GENERALES
- 6 FERROCARRIL DEL CAJÓN DEL MAIPO
- 7 PROYECTO BICENTENARIO: RECUPERACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL EX FERROCARRIL MILITAR

5 COMUNA SAN JOSÉ DE MAIPO, ANTECEDENTES GENERALES

5.1 UBICACIÓN

Se localiza hacia el interior de la Cordillera de los Andes, rodeada por cadenas montañosas que conforman el cajón del río Maipo. Pertenece a la Provincia Cordillera de la Región Metropolitana.

Población Comunal: 14.124 hab.

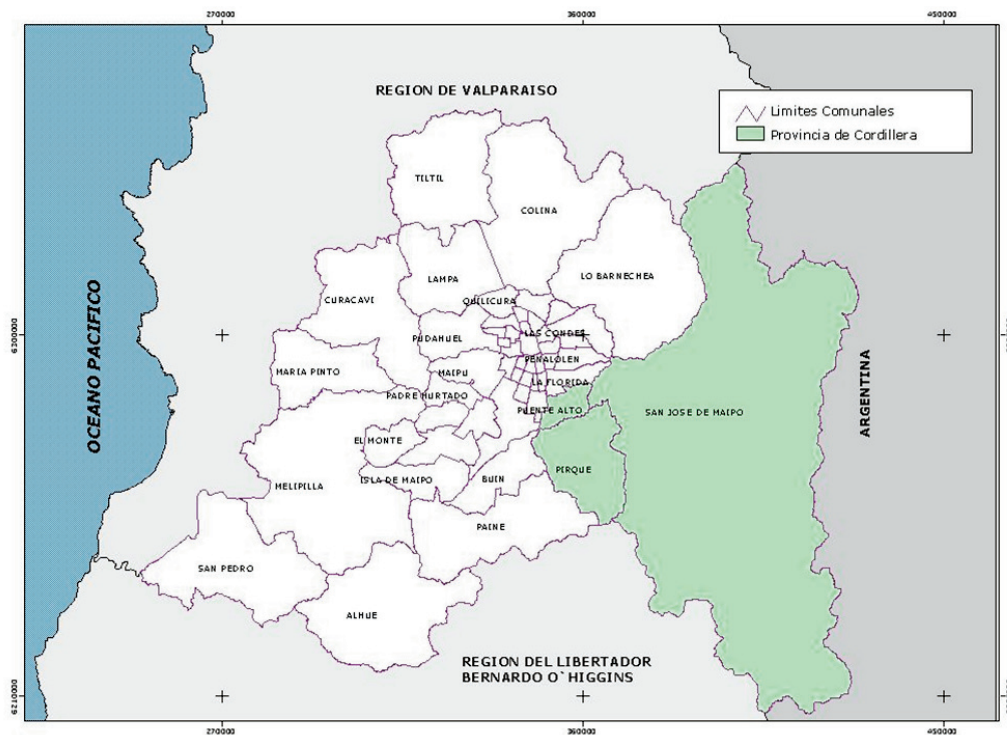
Porcentaje de población rural: 32,64%

Porcentaje de población urbana: 67,36%

Porcentaje de población comunal en la región: 0,22%

Población Flotante los fines de semana: 50.000 aproximadamente.

La comuna San José de Maipo, tiene una superficie de 4.994,8 Km² que, con respecto a la Región Metropolitana, equivale al 32,42% de su superficie.

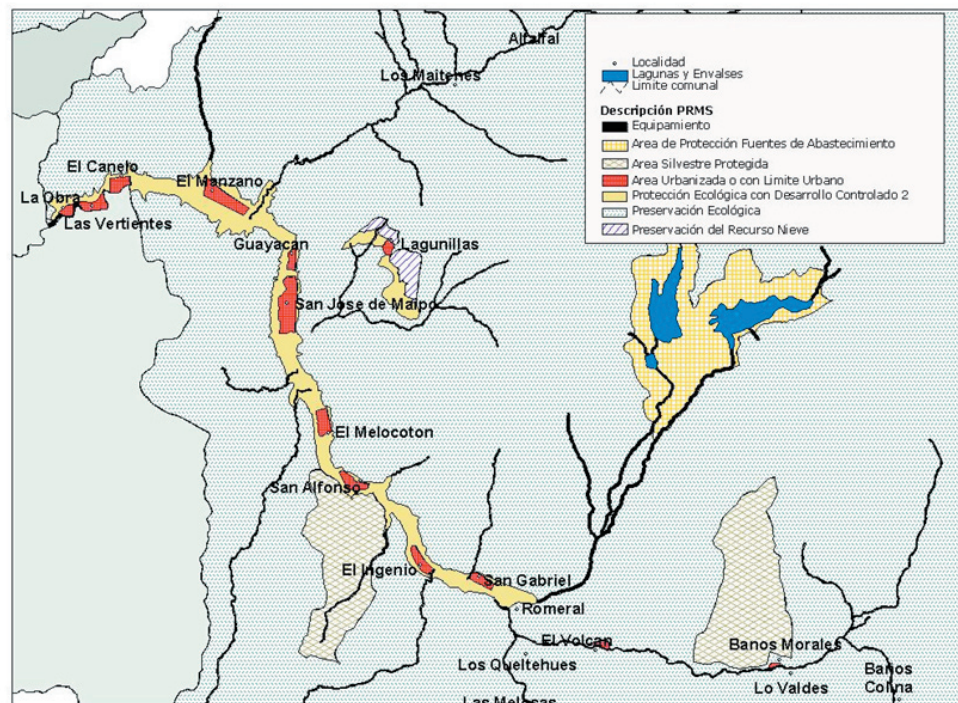


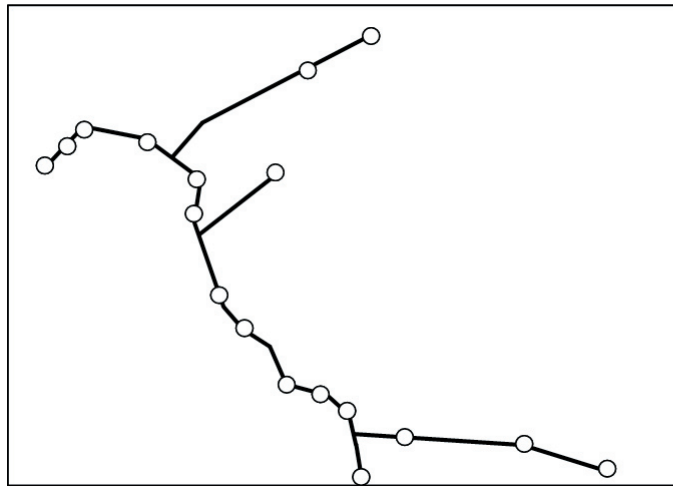
Localización y emplazamiento en el contexto regional de la comuna de San José de Maipo. Fuente: Diagnóstico Plan Regulador 2005

Dentro de la Provincia Cordillera, que significa el 35,89% de la superficie regional, San José de Maipo ocupa el 90,34% del territorio provincial, en cambio Pirque asciende al 8,054% del territorio y Puente Alto sólo el 1,59% de la provincia.

Respecto a la Región, se asocia el rol Comunal con los aportes que ésta realiza al medio ambiente metropolitano, con la existencia de su paisaje rural cordillerano que ofrece las áreas verdes y recreativas complementarias a la ciudad; además de ser proveedor de recursos esenciales para la Región y el área urbana metropolitana, como es el agua potable y de riego, la energía eléctrica, minerales no metálicos y el gas natural a través del gasoducto desde Argentina.

San José de Maipo no cuenta con Plan Regulador Comunal vigente, y hasta la fecha el instrumento de ordenamiento territorial ha sido el Plan Regulador Metropolitano de Santiago.





Linealidad: Las líneas entre nodo y nodo representan la ocupación "dispersa", con tendencia lineal de ocupación.
Nodalidad: Los círculos representan los centros poblados "aglomeración de población".

5.2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS, ORIGEN AGRÍCOLA Y MINERO

La estructura espacial de los asentamientos humanos en la comuna, sigue una linealidad con cierta nodalidad.

La linealidad tiene su explicación primera en la búsqueda y organización espacial de un paso o camino cordillerano a través del Cajón para cruzar el plegamiento andino en ambos sentidos (Chile-Argentina) por motivos básicamente comerciales y familiares. Al igual que en todo el resto del país, los habitantes prehispánicos del Cajón del Maipo estaban emparentados con los habitantes del otro lado de la cordillera de Los Andes. Si bien los pasos se daban (algunos aún existen) en diversos cajones de ríos, el intercambio constante generó un camino de acceso único a la entrada del Cajón, en el valle del río Maipo.

La nodalidad está determinada por los lugares aptos para el asentamiento. Dicha estructura tiene que ver con la disponibilidad de **terrazas fluviales** aptas de los valles, es decir la particular orografía que caracteriza al cajón del Maipo, y que la distingue de otras comunas rurales de la Región Metropolitana. Luego la instalación humana se produce por razones económicas, ya sea minera, agrícola, comercial.

Los asentamientos humanos se vincularon a actividades económicas primarias como son la ganadería y las explotaciones mineras. Estas actividades generaron centros poblados dispersos. Luego, debido al auge de los hallazgos minerales y al desamparo en que se encontraban los mineros de la mina de plata San Pedro Nolasco, y por orden de Don Ambrosio O'Higgins, Gobernador del Reino de Chile, el 16 de Julio de 1792 se fundó la villa de San José de Maipo, en el valle más central y cercano a la mina, ocupando una gran terraza fluvial de orientación Norte Sur y de riguroso trazado hispánico, generando con ello el nodo fundacional de la Comuna

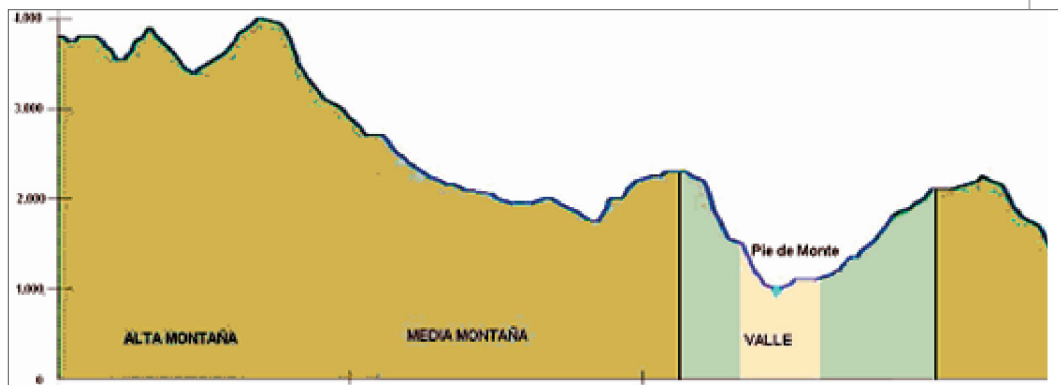
Año	Acontecimiento
1725 ¹	Se inicia construcción del canal San Carlos, terminandose a principios del siglo XIX como la mayor obra de ingeniería civil, en la esfera de las obras urbanas.
1790	Se descubre la primera mina de plata explotada en Chile, en el cerro San Pedro Nolasco, un gran macizo casi sin vegetación y que posee una altitud de 3.339 metros
1791	Descubrimiento de minas en San Lorenzo y San Gabriel
1791	Se comienza a promover la fundación de una villa cercana a la mina de San Pedro de Nolasco, la que posteriormente sería San José de Maipo ya que se encontraba a 25 Km de esta mina.
1792	Se fundó San José de Maipo. A Se designó a Don Antonio Martínez de Mata como administrador de minas y se ordenó el delineado y trazado de la villa. Su nombre primitivo fue "Villa de San José de Maipo", pero también fue conocida como "Villa Alta".
1793	Fueron asignados 104 solares entre los pobladores de la zona, ordenados en 9 calles, de norte a sur y 4 de este a oeste. Se conformaron 27 manzanas junto al margen este del Río Maipo, a 967 m de altitud.
—	Durante el proceso de independencia de España, se conocieron unos importantes pasos fronterizos hacia Argentina, llamados "Los Piuquenes" y "Las Pircas", pasos utilizados por los hombres del guerrillero Manuel Rodríguez como también por el Ejército Libertador de José de San Martín una vez de regreso de los históricos llanos donde se dio la Batalla de Maipo.
1872-1875 ²	Por iniciativa de B. Vicuña Mackenna se exploró la Laguna Negra y la del Encañado y proyectó embalses y nuevas captaciones de aguas.
1885	Inicia su funcionamiento una de las primeras oficinas de Registro Civil N° 22. Su primer oficial fue don Carlos Zamudio.
1891	Bajo un gobierno republicano, por medio del decreto N°2297 del ministerio del interior se crea la Municipalidad de San José de Maipo.
1894	En asamblea oficial es elegido su primer alcalde Don Ramón Rodríguez.
1896- 1910	se construyen los primeros 12 kilómetros del ferrocarril de montaña, cubriendo de Pte. Alto a El Canelo.
1911	Se construyó un segundo tramo de 22 Km, hasta El Melocotón. El Ferrocarril fue entregado al Ejército en 1913 y funciono hasta 1978.
1928	Se inicia la operación de: Central Los Queltehues
1933	Las colonias alemana, inglesa y francesa resultaron ser las pioneras de la ocupación de los faldeos precordilleranos nevados para el excursionismo, el que iniciaron en 1933 cuando Herman Sattler fundó el Club Andino de Chile
1932	Se construyó el actual refugio Club Alemán en una ladera de Lo valdés.
1940	Los dueños del edificio del actual Hospital Leannec lo donan al Servicio Público de Salud, que nace de la fusión de la Caja de Seguro Obrero y de Beneficencia Pública. Fue inaugurado en 1926 y por su fama acudían pacientes de todo el país.
1956	Se construye la Escuela Mixta Superior E-628 Julieta Becerra
1958	Terremoto de Las Melosas destruye las instalaciones y gran parte del pueblo de la Industria Yesera El Volcán.

¹ Fragmento de "Historia Urbana Del Reino de Chile", Gabriel Guarda

² "La Transformación de Santiago. Vicuña Mackenna1875", en "Juan Parrochia Beguin / Premio Nacional de Urbanismo 1996. 6 PLANES PARA SANTIAGO"

5.3 MORFOLOGÍA

San José de Maipo, en su configuración geomorfológica más general puede describirse como un territorio eminentemente de montaña, en donde las zonas de pendientes superiores a los cinco grados representan alrededor del 80% de su superficie total; no obstante las formas de ocupación del espacio se han desarrollado casi exclusivamente en los valles, o áreas cuyas pendientes son inferiores a los cinco grados.



Perfil morfológico de la comuna de San José de Maipo. Fuente: Diagnóstico Plan Regulador Comunal 2005.

El **pie demonte**, definido como el plano inclinado con menos de 5 grados, que se genera entre la base de ladera de una montaña y el quiebre de una pendiente. Generalmente situado entre la última terraza plana o semiplana y los 1.000 m.s.n.m. aproximadamente

La **media montaña**, entre los 2.000 y 4.000 m.s.n.m. y

La **alta montaña** sobre los 4.000 m.s.n.m.



a.



b.

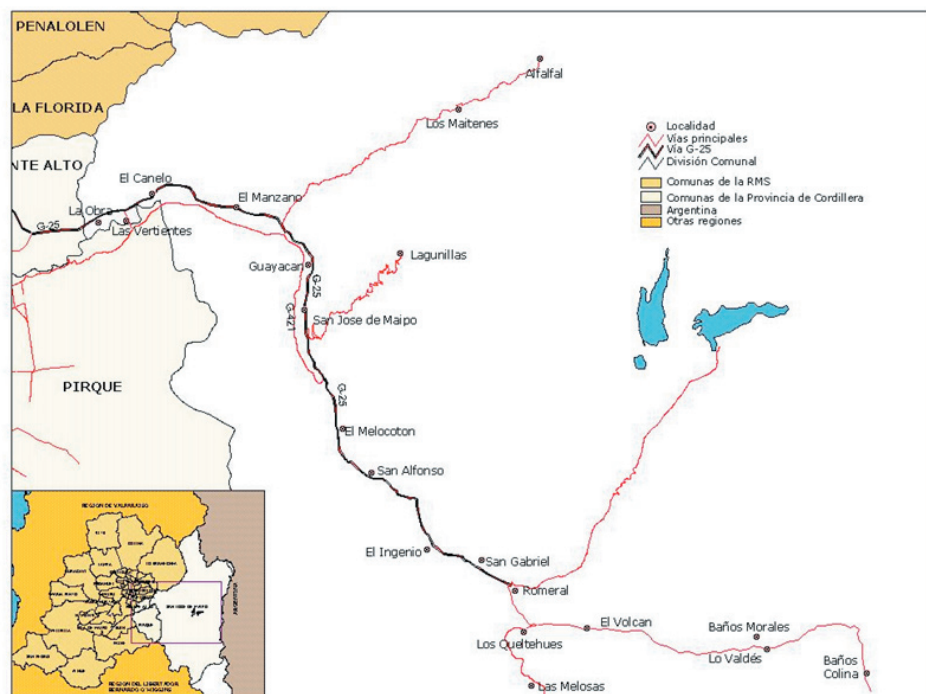
a. Localidad El Manzano.

b. Localidad El Melocotón

5.4 PRINCIPALES LOCALIDADES

El espacio ocupado por los habitantes es el **valle y el piedemonte**, que en San José de Maipo están directamente relacionados al emplazamiento de las terrazas fluviales del río Maipo y sus afluentes, entre éstos los ríos Colorado y Volcán.

A través de centros poblados distribuidos a lo largo de la cuenca del río Maipo y cuencas de los ríos Colorado y Volcán, éstos han ocupado los pequeños y medianos espacios que les ofrecen las terrazas fluviales, en la misma orientación que predomina en el río, y en algunos casos, sin posibilidades de extensión, debido a la restringida superficie ocupable geográficamente.



Localidades. Comuna de San José de Maipo. Fuente: Diagnóstico Plan Regulador Comunal 2005.



a.



b.

Asimismo, los centros poblados o localidades se distribuyen espacialmente unidos por una ruta que los recorre y estructura: el Camino al Volcán (Ruta G 25).

Las localidades son: La Obra, Las Vertientes, El Canelo, El Manzano, Los Maitenes, El Alfalfal, Guayacán, San José de Maipo, Lagunillas, El Toyo, El Melocotón, San Alfonso, El Ingenio, San Gabriel, El Romeral, Los Quettehues, Las Melosas, El Volcán, Baños Morales, Lo Valdés y Baños Colina.

Se distingue que es en el "Cajón" del río Maipo donde se ubica la mayor parte de las localidades. (66%)

a. Localidad San Alfonso

b. Localidad El Ingenio

5.5 EL ROL DE LA LOCALIDAD DE SAN JOSÉ, CABECERA COMUNAL

San José equivale a la centralidad del Cajón del maipo. Es la única localidad con características de ciudad o entidad urbana consolidada de la Comuna; en ésta se encuentran no sólo los servicios básicos de abastecimiento, educación y salud, sino también los bancos, servicios de internet y otros. Por lo tanto no tiene dependencias con ninguna localidad del Cajón. No obstante, por su tamaño poblacional y para su integral funcionamiento, depende de Santiago en cuanto a la toma de decisiones de inversión; de respuesta ante las catástrofes; de eficiencia del transporte público; de generación de empleos, etc.

Equipamiento	Localidad San José de Maipo
Culto y cultura	1 Parroquia catól. 1 capilla católica 2 iglesia metodist 1 iglesia voz des. 1 igl.adventista
Educación	1 Liceo municipal 4 Colegios privados E.Media 1 Escuela básica Municipal
Salud	3 Hospitales 1 Cementerio
Seguridad	1 Comisaría de Carabineros 1 Cia.Bomberos
Social	1 salón multiuso 1 sede deportiva
Comercio	35 locales
Servicios	Sede Municipio 2 Sedes bancarias 2 loc. c/Internet 1 taller mecánico
Deporte	1 Estadio
Esparcimiento	1 Parque recreacional CCAF 1 Medialuna 1 Camping con piscina

Equipamiento En la Localidad de San José de Maipo.
Fuente: Diagnóstico Plan Regulador Comunal 2005.

	Población 2002	Superficie Área Urbana Há	DENSIDAD (P) según Censo Hab/há	ESTIMACION DE POBLACION BRUTA	DENSIDAD según edificaciones Hab/há
EL CANELO	85	71,26	1,19	1101,600	15,458
EL MANZANO	1022	328,58	3,11	1672,800	5,091
LA OBRA		48,90	0,05	928,200	18,978
LAS VERTIENTES	2477(*)	92,37		2903,600	31,433
GUAYACAN	493	54,53	9,04	486,200	8,915
LAGUNILLAS	3	54,90	0,05	115,600	2,106
EL INGENIO	45	77,26	0,58	2084,200	26,975
EL MELOCOTON	1362 (*)	120,44	0,15	1237,600	10,275
SAN ALFONSO		86,11		1132,200	13,148
EL VOLCAN	96	25,53	3,75	268,600	10,519
BAÑOS MORALES	48	14,73	3,25	554,200	37,622
SAN JOSE DE MAIPO	4671	243,76	19,16	4610,400	18,913
SAN GABRIEL	761	52,16438567	14,58849731	792,200	15,187

Tabla Densidad de Población

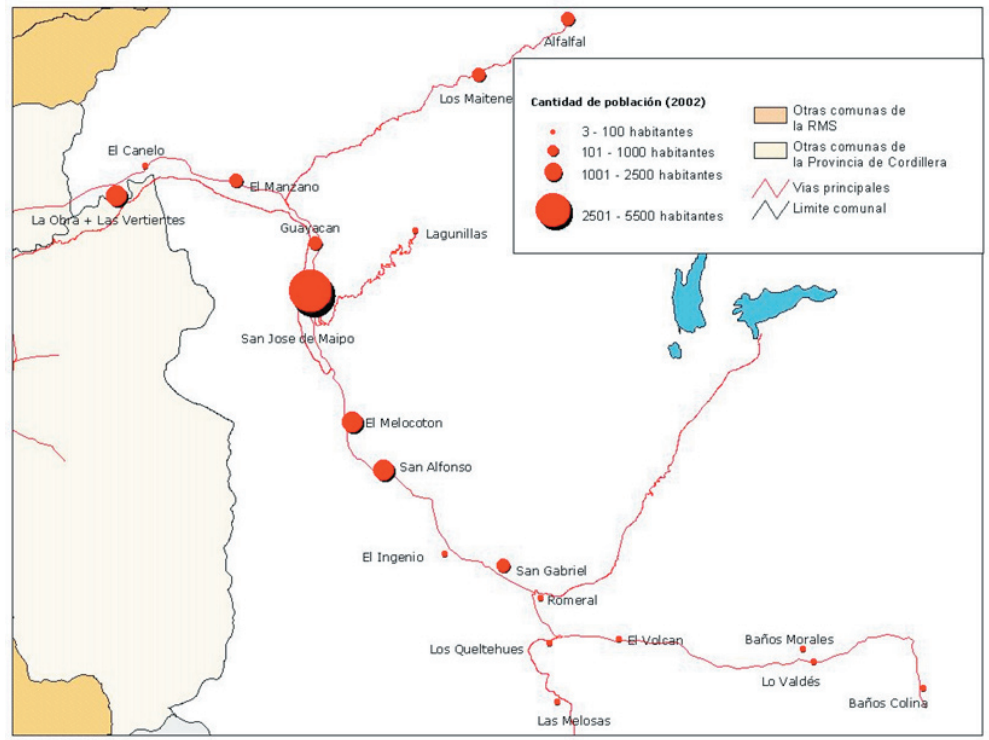
(*) Nota: para el censo 2002 estas localidades fueron censadas como una sola entidad

La tabla refleja las diferencias de densidad que se producen entre la población residente y la población temporal en localidades tales como Lagunillas, El Ingenio, El Melocotón, El Volcán, Baños Morales y otras más estables en cifras, tales como San José, El Manzano, Guayacán, lo que denota la permanencia de la población durante todo el año.

El Plan comunal de desarrollo San José de Maipo (PLADECO) describe la existencia de un centro turístico en la localidad de San José, "siendo aún este potencial, debido a la falta de una mayor cantidad y calidad de establecimientos de alojamiento, diversidad de restaurantes, servicios turísticos como agencias de viaje, información turística, red.banc, servicio de guías, entre otros."¹¹

¹¹PLADECO San José de Maipo, "Diagnóstico de la oferta turística comunal".

Tamaño de la población por localidad según censo 2002





a.



b.

5.6 PAISAJES NATURALES

En general se distinguen dos unidades de paisaje, uno que recorre el cajón del río Maipo y el otro que se localiza en el sector alto andino de la comuna

Sector Cajón del Maipo:

Se define como unidad de paisaje homogénea. Zona de penetración y uso intensivo de sus recursos, lo que da como resultado la existencia de un paisaje de dominancia antrópica pero de fuerte contenido estético y natural.

Sector Alto Andino de la comuna:

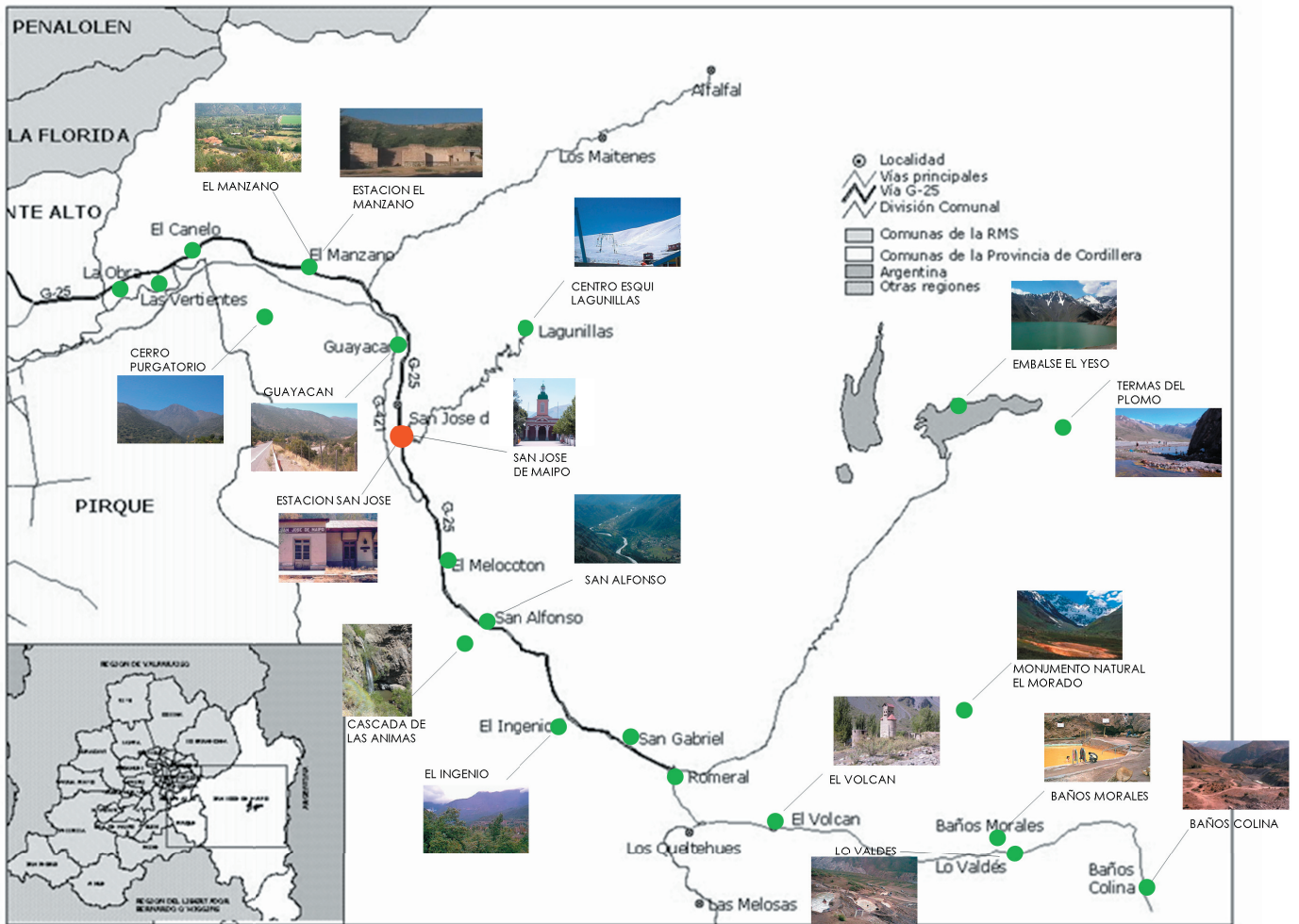
La unidad esta conformada por el cajón del río El Volcán y sus límites están dados por los cordones montañosos que le rodean. Las proyecciones visuales escapan hacia los sectores altos de la unidad y a planos más distantes acercando el paisaje lejano. La cubierta vegetal esta representada por arbustos ubicados en las partes medias y bajas de las laderas de los cerros y, en las orillas de quebradas y del río, existen especies arbóreas introducidas en los sectores aledaños a los poblados. La intervención humana se ve representada por la presencia de los poblados de El Volcán, Baños Morales y Lo Valdés, además existe una importante actividad minera que presenta la mayor dominancia visual sobre el paisaje.

a. Panorámica Sector Cajón del Maipo

b. Panorámica Sector Alto Andino

5.7 RED DE ATRACTIVOS

Sernatur describe 32 atractivos turísticos en la zona comunal. Estudios como PLADeco y OTAS, describen el rol de la localidad de San José, como cabecera comunal y centro turístico de distribución.



6 FERROCARRIL DEL CAJÓN DEL MAIPO



Colección Museo Histórico Nacional
Cl.

6.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

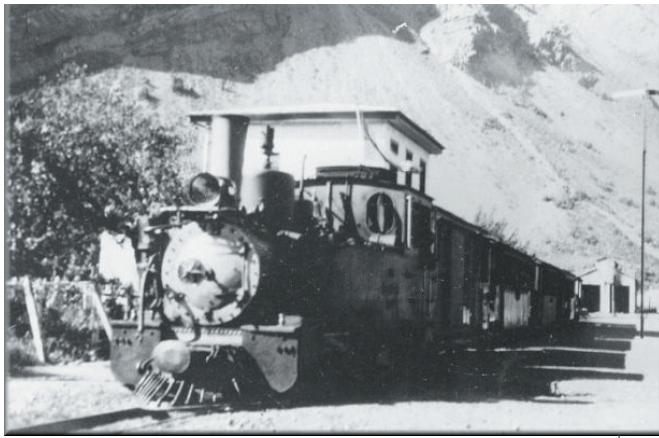
Los estudios para el proyecto del ferrocarril del Cajón del Maipo se inician en 1896 por parte del gobierno. Luego en 1906 comienza su construcción por ingenieros militares. Hacia el año 1910 completaba 10 kms. entre Puente Alto y la localidad El Canelo. Se termina de construir el tendido de la vía en 1913 hasta el pueblo minero El Volcán a 1.407 mts. de altura, completando 60 kms. de línea férrea.

El propósito principal del Ferrocarril del Cajón del Maipo, tal como finalmente construido, fue facilitar el transporte de la producción minera del valle, especialmente la cuprífera, que estaba enfocada en el sector de El Volcán (a 61,9 Kms. de Puente Alto y a 1.408 Mts sobre el nivel del mar). Originalmente el proyecto contemplaba su Terminal occidental en San Bernardo, donde iba a haber un intercambio con la línea principal de la Red Sur de Ferrocarriles del Estado, existiendo, además, una posibilidad de prolongarlo hasta Melipilla con el fin de facilitar la exportación de los productos mineros a través del puerto de San Antonio. Se anticipaba también un tráfico significativo de pasajeros, tanto locales como turistas, santiaguinos y otros, que quisieran aprovechar el aire puro y sano del sector de San José de Maipo. No fue contemplado que este Ferrocarril del Cajón del Maipo se extendiera hasta la República de Argentina, y, evidentemente, la reducida trocha adoptada, de solamente 60 cms, fue totalmente inadecuada para un ferrocarril internacional.

Los estudios realizados por ingenieros a principios de 1900 determinaron que la alternativa más económica, en términos de costo de construcción, era un ferrocarril de trocha angosta de 60 cms., sobre la ribera norte del río Maipo. Fue ésta la que en definitiva se adoptó, a pesar de que obligaría transbordos de pasajeros y carga en Puente Alto, que conectaba ese último punto con la comuna de Providencia en Santiago (Plaza Baquedano).

La mayor pendiente encontrada sobre el Ferrocarril del Cajón era de 3%, y el radio de la curva más cerrada era de 50 metros. En nueve puntos a lo largo de la línea, se instalaron "caballos" de agua, donde las locomotoras pudieron reabastecerse de ese líquido. El Ferrocarril incluyó diez puentes de significación, siendo el más largo el sobre el río Colorado, y el túnel El Tinoco, cuyo largo era de unos

a. Personal del Batallón de ferrocarrileros. Probablemente 1914. www.accpf.cl.



b.



Colección Ejército de Chile
c.

b. Tren Militar en Estación El Volcán.

c. Ferrocarril Militar en Estación de combinación con el Ferrocarril del Llano de Maipo en Puente Alto. Esta estación fue clausurada en 1964.
www.accpf.cl.

600 metros. Las principales estaciones del Ferrocarril Militar fueron las siguientes:

Estación	Kms. Desde Puente Alto	Altitud sobre el nivel del mar
Puente Alto	0.0	713 metros
La Obra	8.5	786 metros
El Canelo	12.0	843 metros
El Manzano	16.5	887 metros
San José de Maipo	24.2	967 metros
El Melocotón	35.8	1 023 metros
San Alfonso	38.0	1 102 metros
El Ingenio	48.5	1 191 metros
San Gabriel	51.0	1 258 metros
El Volcán	61.9	1 408 metros

Estado actual de alguna de las Estaciones de Ferrocarril del Cajón del Maipo. Fuente: Patricio Aldunate.



ESTACION LA OBRA KM 8,5



ESTACION EL CANELO KM 12



ESTACION EL MANZANO KM 16,5



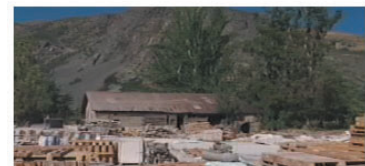
ESTACION SAN JOSÉ KM 24,2



ESTACION SAN ALFONSO KM 38,1



ESTACION SAN GABRIEL KM 48,9



ESTACION EL ROMERAL KM 53



a.



b.

En el año 1913 el Gobierno entrega el ferrocarril al Batallón Ferrocarrilero del Regimiento de Ingenieros de Puente Alto, quienes en adelante se hacen cargo de su funcionamiento y mantención, convirtiéndose en el único ferrocarril militar, de uso público, en Chile. Una vez casi terminado (sin contar la extensión nunca construida a San Bernardo), se le agregó esta segunda razón de existir, o sea, la capacitación del Ejército de Chile en la administración de ferrocarriles, los que en ese entonces, eran considerados estratégicamente importantes.

En 1937, el Ferrocarril del Cajón del Maipo poseía siete locomotoras a vapor de fabricación alemana, consumían carbón como combustible, y en su mayoría pesaban entre 16 y 24 toneladas.

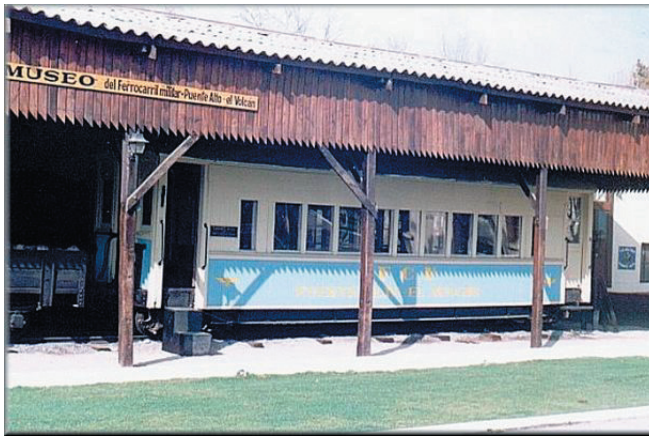
Posteriormente, los servicios para pasajeros, empezaron a ser proporcionados por automotores, es decir, ferrobuses o coches dotados con un motor propio, de combustión interna, probablemente a diesel. Vehículos de este tipo ya operaban en 1950. Poco a poco, los automotores habrían asumido la operación de una fracción cada vez mayor de los servicios, debido a su mayor competitividad en términos de tiempos de viaje y la tendencia hacia la baja en el volumen de equipaje y carga transportado. Es posible que, al llegar a principios de la década de los setenta, todos los servicios hayan sido proporcionados por automotores.

Para el transporte de pasajeros, principalmente turistas, el Ferrocarril Militar del Cajón del Maipo se hizo cada vez más relevante hasta mediados del decenio de los sesenta (aunque pudo haber estado perdiendo mercado, en términos relativos, por la competencia de buses y camiones). Los volúmenes de carga también se mantuvieron bastante bien, aunque, probablemente, su composición se habría cambiado, desenfatiando los productos de valores más altos, como el concentrado de cobre, reorientándose hacia los menos valiosos, como el yeso. El transporte de yeso habría rendido menos en términos de fletes que el cobre, de esa manera contribuyendo al deterioro financiero del Ferrocarril Militar.

Al entrar a la década de los setenta, ya era muy reducido el tráfico de carga y equipaje; por eso, sorprende la adquisición de parte del Ejército de cuatro locomotoras a diesel. Esas máquinas a diesel también eran de la marca Jung, de un

a. Automotor sobre Puente El Colorado, año 1965.

b. Postal del Consejo de Monumentos Nacionales



c.



d.

c. Coche comedor

d. Locomotora a vapor Koppel, "La Panchita".

e. Automotor asomandose desde Tunel El Tinoco, año 1965.

modelo más indicado para servicios en patios que el arrastre de trenes de pasajeros. Su peso unitario era de 26 toneladas, y pudieron arrastrar trenes de hasta 70 toneladas brutas. Se entregaron en 1976 y, desde el punto de vista tanto del pasajero (por menor velocidad) como de la operadora del Ferrocarril (por mayores costos de operación), habrían sido inconvenientes.

En 1978, el parque de tracción del Ferrocarril Militar consistía en cuatro locomotoras a diesel (las Jung nuevas), una a vapor (la "Panchita") y cinco automotores.

El Ferrocarril Militar del Cajón del Maipo habría dejado de operar en 1978 o 1979, y cualquiera operación que hubiera en esos años fue muy reducida en escala. Las cifras del Instituto Nacional de Estadísticas señalan que en esos dos años juntos, se movilizaron un total de 3 000 personas, que habrían necesitado la operación de unos 30 trenes a lo largo de 24 meses. Claramente, en ese periodo, el Ferrocarril, efectivamente, ya había sido suprimido.

Contribuyeron al abandono del FCM varios sucesos, incluidos los siguientes: (i) el ferrocarril en general, había perdido importancia estratégica, lo que hizo innecesario capacitar a oficiales del Ejército en su operación, y; (ii) el surgimiento de una refortalecida competencia camionera, lo que fue relacionado con la desreglamentación del transporte no urbano de pasajeros, ocurrida en 1977 y 1978. El tendido de Rieles y durmientes del ferrocarril, como también algunas estructuras metálicas de puentes, fue levantado y vendido a partir de 1988.¹

Mediante el Decreto Supremo número 423 del 5 de noviembre de 1991, se concedió la condición de Monumento Histórico Nacional a las construcciones existentes a lo largo del trazado del ferrocarril de Puente Alto a El Volcán.

¹ Ian Thomson Newman, "Una nueva perspectiva de la Historia del Ferrocarril Militar del Cajón del Maipo". www.monumentos.cl



e.

7 PROYECTO BICENTENARIO: RECUPERACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL EX FERROCARRIL MILITAR

7.1 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La idea de recuperar el ferrocarril militar del Cajón del Maipo ha tenido una historia de más de una década. Uno de los principales antecedentes en este camino es el "Perfil de Proyecto Ferrocarril del Cajón del Maipo", elaborado por el Ministerio de Obras Públicas en 1998, donde se proponía la recuperación y puesta en valor de las 9 estaciones del ferrocarril militar con actividades culturales y turísticas.

El 21 de Diciembre 2002, en un acto público, se suscribió el Convenio entre el Consejo de Monumentos Nacionales, la Ilustre Municipalidad de San José de Maipo, el Ministerio de Bienes Nacionales, SERNATUR, el Ejército de Chile y el Museo Histórico Nacional, con el que las instituciones se comprometen a llevar a cabo el Anteproyecto de Restauración y Puesta en Valor de la Estación de El Manzano del Ex Ferrocarril Militar Puente Alto - El Volcán. En el ámbito de este convenio, la Dirección de Arquitectura, asesora técnica y miembro del Consejo de Monumentos Nacionales, se hace cargo del Proyecto de Arquitectura a mediados del 2004, por encargo de dicho Consejo de Monumentos.

En Enero de 2006, la Comisión de Recuperación del Patrimonio Ferroviario e Histórico del Cajón del Maipo, logra colocar en la Agenda de Gobierno la Recuperación del Ferrocarril del Cajón del Maipo como Proyecto Obra Bicentenario de la República.

a. Puente en el tramo a restaurar

b. Paisaje del Río Maipo en el tramo El Manzano - San José



[Inicio](#) | [El Periódico](#) | [Las Últimas Noticias](#) | [La Región](#) | [Diario Regional](#) | [Ayuda](#) | [Contacto](#)

Las Últimas Noticias

Lunes 9 de Enero de 2006 | [Página 3](#) | [Inicio](#) | [Página 2](#) | [Página 4](#) | [Página 5](#) | [Página 6](#) | [Página 7](#) | [Página 8](#) | [Página 9](#) | [Página 10](#) | [Página 11](#) | [Página 12](#) | [Página 13](#) | [Página 14](#) | [Página 15](#) | [Página 16](#) | [Página 17](#) | [Página 18](#) | [Página 19](#) | [Página 20](#) | [Página 21](#) | [Página 22](#) | [Página 23](#) | [Página 24](#)

Economía Noticias

¿Suavía se casa a idea a futura estación? Relanzarán el tren al Cajón del Maipo
 Lunes 2 de enero de 2006

Mario Álvarez

Primer tramo costará \$400 millones y uniría El Manzano con San José.

Foto: David Velazquez

El mítico tren que subía al Cajón del Maipo está en camino de renacer. Si todo sale como los impulsores de su rehabilitación esperan, el pequeño ferrocarril llegará a una renovada estación en San José de Maipo a fines del año 2007.

Sin embargo, no se tratará del trazado original de 60 kilómetros, que salía desde la plaza de Puente Alto hasta el poblado minero de El Volcán. En una primera etapa, lo que se proyecta ahora es un trayecto turístico de 12 kilómetros, entre El Manzano y San José.

"Estamos cerca de obtener la certificación que la acredita como obra de la Comisión Bicentenario. Luego de eso se iniciarán los estudios para hacer un diagnóstico del estado de las vías y los costos de su puesta en marcha. Estimamos que en esta etapa se requerirán de unos 400 millones de pesos", dijo el gobernador de la provincia de Cordillera, Osvaldo Correa.

Para una segunda parte quedaría la rehabilitación del tramo entre El Melocotón y San Alfonso, donde se encuentra el línea Tronco y para una tercera etapa se podría llegar hasta El Volcán. Todo el proyecto, para el cual ya se han formado comisiones de trabajo, demandaría cerca de 1.000 millones de pesos y se terminaría hacia el año 2011.

Iba a Argentina

ENLACE REGIONAL La Nación.cl

[Inicio](#) | [El Periódico](#) | [Las Últimas Noticias](#) | [La Región](#) | [Diario Regional](#) | [Ayuda](#) | [Contacto](#)

Intendenta Rincón dio el vamos a proyecto de tren al Cajón del Maipo

Lunes 9 de enero de 2006

La intendenta de la Región Metropolitana, Ximena Rincón, dio hoy el vamos a la entrega de certificación del Proyecto del Tren Militar al Cajón del Maipo, iniciativa que forma parte del Proyecto Bicentenario.

A la ceremonia también asistieron el seremi de Obras Públicas, José Antonio Muñoz, el seremi de Transporte, Ricardo Trincado, el seremi de Salud, Mauricio Zabala, el alcalde de San José de Maipo, Víctor Caceres, el gobernador de Cordillera, Osvaldo Correa, autoridades del Ejército, Bienes Nacionales y la comunidad.

Rincón manifestó que "queremos transformar a Santiago en una región de clase mundial, desde diversos ejes, todos enfocados a entregar mejor calidad de vida a sus ciudadanos y a proyectar a la región. El proyecto que hoy celebramos hoy, contribuye a potenciar la identidad local, rescatando valores arquitectónicos y patrimoniales, además de brindar nuevas oportunidades de desarrollo económico para todo San José".

Cabe recordar que en año 2002 en la plaza de San José de Maipo y ante toda la comunidad, diversas instituciones comprometidas con el patrimonio del antiguo Ferrocarril Militar Puente Alto al Volcán, firmaron un Convenio donde comprometen su participación en el proyecto de puesta en valor de la Estación El Manzano, el que se consideró de gran interés debido a que el Ferrocarril Militar Puente Alto, el Volcán, junto a sus instalaciones asociadas, es parte fundamental de la historia de los habitantes de la comuna de San José de Maipo.

La estación junto a las otras construcciones existentes a lo largo del trazado del ferrocarril, fueron declaradas Monumento Histórico (DS Nº 423.05/11/1991) de acuerdo a la Ley Nº 17.288 de Monumentos Nacionales, sumándose la Capilla El Manzano y la Aduana El Manzano.

La estación está bajo administración del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) en virtud del permiso provisorio otorgado por la seremi de Bienes Nacionales con fecha 27/07/1991, que por decreto 1138, el año 2001, la comuna de San José de Maipo fue declarada de Interés Turístico.

Es así como durante los años 2003 y 2004, el Ejército, el Servicio Nacional de Turismo, el Museo Histórico Nacional, la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales y la Inspección Municipal de San José de Maipo han participado activamente del trabajo coordinado desde la seremi del CMN.

El proyecto

El proyecto se ha denominado "Estación Cultural El Manzano", que incluye el Museo Histórico del ferrocarril Militar cuya colección, debido al traslado del Regimiento de Ingenieros de Puente Alto a la ciudad de Los Andes, se encuentra temporalmente en la Estación del Melocotón y en el Museo Militar de Santiago.

De las piezas del Museo destaca su material rodante entre el que se cuenta la mítica locomotora "La Reichart" de fabricación alemana (marca Koppel año 1906), un vagón de pasajeros y un carro carbónero.

Desde el año 2004, se ha iniciado el proceso de traslado del patrimonio de Bienes Nacionales

c. Diario Las Últimas Noticias, 2 de enero 2006, "Relanzarán el tren al Cajón del Maipo".

d. Diario La Nación, 9 de enero 2006, "Intendenta Rincón dio el vamos a proyecto de tren al Cajón del Maipo"

El proyecto se describe como:

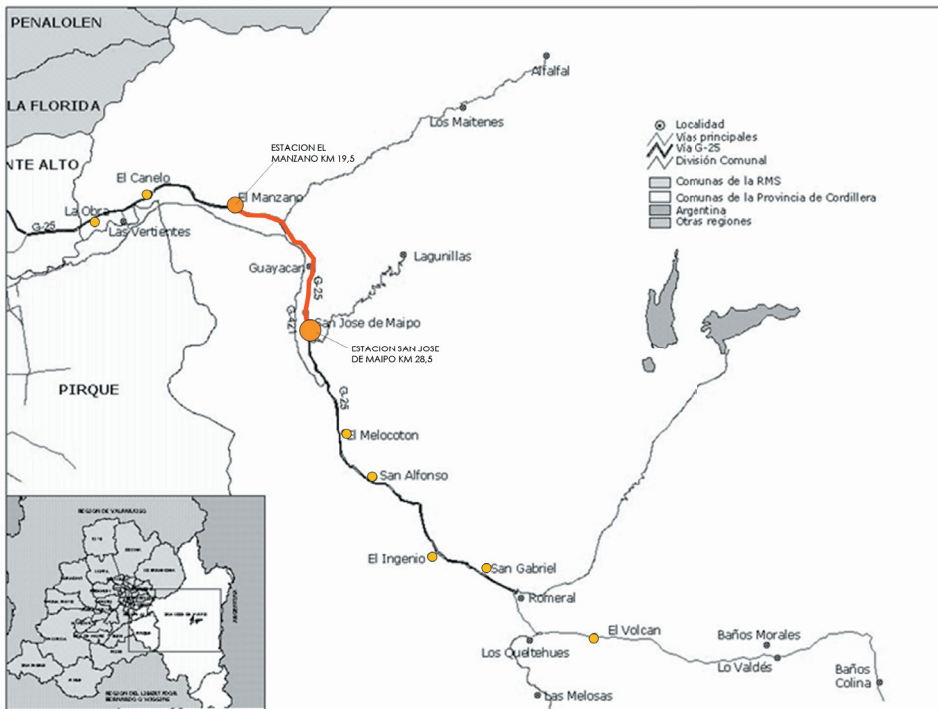
a. Restauración de las Estaciones ferroviarias

Estación el Manzano habilitándola como Museo del Ex Ferrocarril Militar del Cajón del Maipo
 Estación San José de Maipo con programa para la cultura y equipamiento turístico.

b. Implementación de los recintos de ambas estaciones con equipamiento cultural y turístico.

c. Reinstalación de la vía férrea y recuperación del funcionamiento del ferrocarril en 11 Km.

d. Recuperación Material rodante, locomotoras y carros.



Tramo de Recuperación del Ferrocarril Militar.



a.



b.

7.2 AVANCE DEL PROYECTO

EL proyecto de Recuperación del Ex FFCC Militar ente El Manzano y San José de Maipo, cuenta actualmente con el desarrollo del anteproyecto para la habilitación del Museo Ferroviario en la estación de El Manzano (con planta en Anexo), desarrollado en forma conjunta por Departamento de Patrimonio de la Dirección de Arquitectura del MOP y el Área de Arquitectura de la secretaría ejecutiva del Consejo de Monumentos Nacionales.

El proyecto ocupará la totalidad del terreno de la ex Estación de El Manzano (1.6 Ha) e incluye la restauración de ésta y la construcción de nuevas infraestructuras para desarrollar actividades culturales, creando así un lugar de encuentro para los habitantes de la comuna y los visitantes del Cajón del Maipo. El Proyecto cuenta con el siguiente programa de recintos y espacios públicos:

- Locales de información turística y cultural de la comuna (ex carros del ferrocarril, restaurados)
- Restauración y habilitación de la ex estación como Museo del Ex Ferrocarril. Habilitación del patio interior como cafetería (202 m²).
- Salón Cultural de uso múltiple para capacitación y eventos. Sobre el techo un mirador y sombreadero (129 m²).
- 12 módulos de locales de muestra y confección de artesanías (96 m²).
- Galpón abierto para el resguardo y exposición de la locomotora histórica "La Panchita" y el coche comedor que se usará como Cafetería (283 m²).
- Galpón abierto para el resguardo y exposición de la locomotora "Joung", una de las cuatro que poseía el ferrocarril antes de pararse definitivamente (283 m²).
- Terrazas, servicios higiénicos, estacionamiento de autos, buses y bicicletas.
- Zona de resguardo en torno al Rehue, para ceremonias mapuches.
- Zona de espectáculos y representaciones artístico culturales, ubicada al frente de la estación restaurada, la que servirá de respaldo, como escenario y telón de fondo.
- Tendido de línea entre los extremos del terreno para movimiento interno de la locomotora.
- Tratamiento de espacios exteriores conservando y protegiendo la vegetación existente (superficie total de terreno: 16.000 m²).

a. Estación el Manzano, estado actual. Fot. Patricio Aldunate

b. Detalle Albañilería. Fot. Patricio Aldunate



C.

c. Autoridades de la Comuna de San José de Maipo y participantes del proyecto junto a la Intendenta Regional en la entrega de la Certificación del proyecto como obra Bicentenario. Enero 2006. www.mhm.cl

XIII REGIÓN METROPOLITANA RECUPERACIÓN EX FFCC MILITAR ENTRE EL MANZANO Y SAN JOSE DE MAIPO. PROYECTO BICENTENARIO

PROVINCIA: Cordillera
 COMUNA: San José de Maipo
 UBICACIÓN: El Manzano a 37 Km y San José de Maipo a 48 Km al Sur Oriente de Santiago. Ruta G25.
 PROTECCION: Ley N° 17.288 de MN - Categoría MH .
 Min.Economía SERNATUR : ZOIT.

I. DESCRIPCIÓN: Restauración de Estaciones ferroviarias de El Manzano (para Museo ex FFCC Militar) y San José de Maipo (cultura). Implementación de los recintos de ambas estaciones con equipamiento cultural y turístico. Reinstalación de la vía ferrea y recuperación del funcionamiento del ferrocarril en 11 Km. Recuperación Material Rodante Locomotoras y carros .

II. DESTINO POSIBLE. Turístico Natural y Cultural

III. INTERRELACION CON ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y CULTURALES: Organizaciones Sociales Locales, Operadores Turísticos y Culturales. Agrupaciones de Artesanos, Artistas y Folcloristas.

IV. PROYECTOS MOP ASOCIADOS: Proyecto Vialidad Ampliación Ruta G25 (Perfil 52.mt. R.Internacional).

V. ACTORES RELEVANTES: Municipalidad de SJM. Asociaciones de Artesanos, de Artistas y Folcloristas. Corporación Cultural Comunal. Comunidad Mapuche. Camaras de Turismo y Comercio.CMN.MBN.SERNATUR. Ejercito de Chile.

VI. TIPOS DE INTERVENCIÓN Y COSTOS ASOCIADOS:

Resatau.2 Estac.y Equip.Tur.Cultural	M\$	800.000
Entornos.Jardines.Terrazas	M\$	100.000
Recuperación Ferrocarril	M\$	2.900.000
Plan de Gestión y Autosustentabilidad	M\$	50.000
Plan de Manejo	M\$	20.000
Publicaciones	M\$	20.000

**VII. INVERSION ESTIMADA: M\$ 3.890.000
 US\$ 6.484.000**



ESTACION DE SAN JOSE DE MAIPO



ESTACIÓN EL MANZANO



LOCOMOTORA "LA PANCHITA" Y SU COCHE COMEDOR HISTORICOS

FORMULACIÓN PROYECTO BID SUBDERE PARA PUESTA EN VALOR PATRIMONIAL

Ficha elaborada por el Departamento de Patrimonio de la Dirección de Arquitectura del MOP, para postulación a los fodos BID.

8 ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN

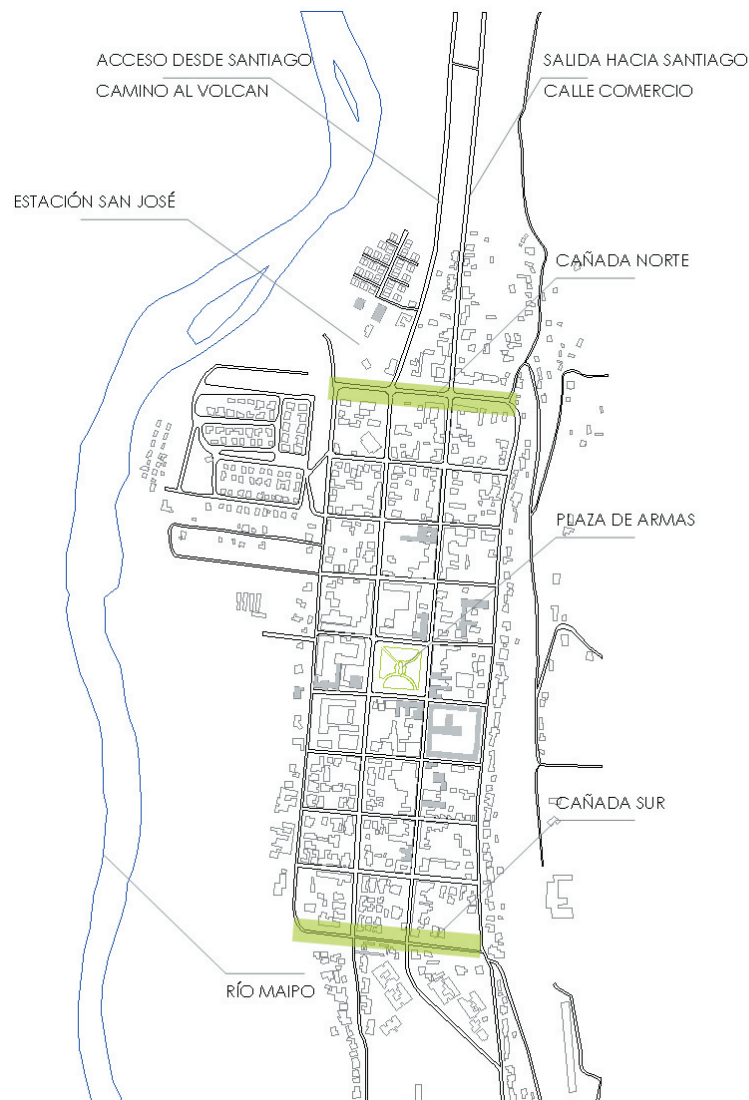
9 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO



8 ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN

8.1 ESTRUCTURA DE SAN JOSÉ

San José se caracteriza por su condición de valle aterrazado con escarpes, el damero histórico de 27 manzanas (9 x 3), la plaza de armas y las Cañadas Norte y Sur en la terraza intermedia, la presencia de masas de árboles en los escarpes, los sanatorios en la terraza superior, los balnearios y extracción de áridos en terraza inferior.



- a. Plaza de Armas San José de Maipo
- b. Vivienda Calle Comercio

Trama Urbana de San José de Maipo



c.



d.

c. , d. Viviendas en Calle Comercio

Terrazas fluviales en San José de Maipo. Vista a vuelo de pájaro de norte a sur, google. earth





a.



b.

Actualmente se encuentra en trámite la declaratoria de Zona Típica para el centro histórico de San José. La propuesta fue hecha por el Departamento de Patrimonio de la Dirección de Arquitectura del MOP. El trazado incluye la Plaza de armas de San José, el eje de Calle Comercio y construcciones aledañas y la Estación de Ferrocarril.

- a. Iglesia de San José de Maipo.
- b. Sanatorio Laennec



PROPUESTA DE ZONA TÍPICA EN SAN JOSÉ

MONUMENTOS HISTÓRICOS

- 1 Estación del FFCC de San José de Maipo
- 2 Iglesia San José de Maipo y Casa Parroquial
- 3 Sanatorio Laennec
- 4 Casa de Salud de Mujeres Carolina Deursther

EDIFICIOS DE INTERÉS ARQUITECTÓNICO

- 5 Casa Esquina de San José de Maipo
- 6 Municipalidad
- 7 Casa Colindante Casa Esquina
- 8 Casa Colorada
- 9 Corporación Cultural
- 10 Ex restaurante Colo Colo
- 11 Hospital
- 12 Casa Villa
- 13 Ex Teatro Municipal
- 14 Club Rotarios
- 15 Casa Comercio
- 16 Casa Ambrosio O'Higgins



c.



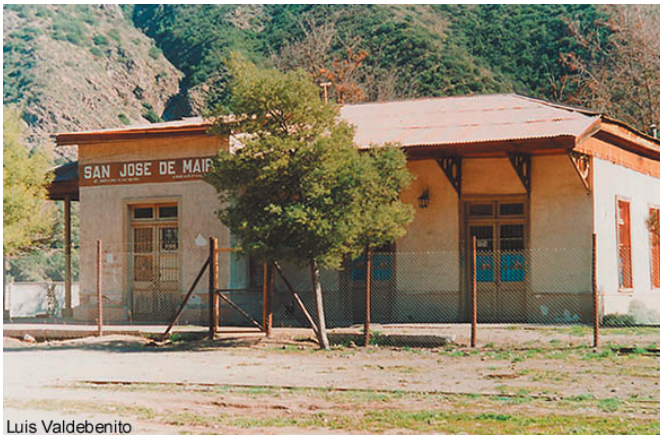
d.

- c. Casa de Salud de Mujeres
Carolina Deurster
- d. Cañada Norte

Cañada Norte y Cañada Sur

Son las principales áreas verdes de uso público junto con la Plaza de Armas. Definen tanto al norte como al sur al damero fundacional de San José. En el sentido transversal de la localidad, vinculan la terraza superior con la inferior.





Luis Valdebenito

a.



b.

8.2 ESTACIÓN SAN JOSÉ Y TRAZADO ORIGINAL DEL FERROCARRIL

Corresponde a la cuarta estación del trazado ferroviario hacia el interior del cajón, a continuación de la estación El Manzano. Se localiza en el sector norte de la localidad de San José contiguo a la Cañada Norte.

Esta estación jugó un importante rol en su época, permitiendo la comunicación entre la capital de la comuna y el resto de las localidades existentes en el Cajón del Maipo.

Fue entregada por el Ejército en concesión a la I. Municipalidad de San José de Maipo, la Estación fue restaurada y actualmente es usada para la Biblioteca Municipal, mientras la bodega se ha convertido en un Salón Cultural.

a. Edificio de la Ex Estación de San José de Maipo.

b. Interior de la Estación



Esquema estado actual del recinto de la Estación y Trazado Original de la Línea férrea.



c.



d.

c. Edificio de la Ex Bodega.

d. Interior actual Salón Cultural, se aprecia estructura a la vista.

e. Carro de Pasajeros en mal estado.

f. Interior Carro de Pasajeros.

g. Caballito de Agua

8.2.1 Estado actual de las construcciones

- Estación de ferrocarril (Monumento Histórico): construcción de 1 piso, 220 m². Fue usada como Biblioteca municipal hasta su clausura por problemas de humedad. Actualmente usada como sala para actividades de extensión municipal y taller de pintura.

- Bodega (Monumento Histórico): construcción de un piso, 350 m². Galpón usado por la Municipalidad como Salón Cultural, donde se realizan obras de teatros y eventos municipales.

- Dos carros de pasajeros: abandonados y deteriorados por causa de la humedad y la lluvia.

- Caballito de agua (Monumento Histórico): En desuso, originalmente surtía de agua a las máquinas de vapor.

- Existen otras construcciones posteriores de uso municipal, como la casa del cuidador y unos baños con una arquitectura que desencaja con la original. También existen lotes cercados entregados en comodato para la instalación de antenas de canales de televisión.

- También existe un espacio abierto con unas galerías de metal, destinado a anfiteatro, donde se han desarrollado algunos eventos de magnitud, como festivales en verano.



e.



f.



g.



a.



b.

8.2.2 Valor patrimonial de la Estación San José

Histórico. La estación de San José posee un gran peso histórico al haberse convertido en la principal estación del recorrido del ferrocarril y con ello haber sido pieza imprescindible en la fundación y desarrollo de las localidades del Cajón del Maipo.

Paisaje. La volumetría de las construcciones no se pueden considerar aisladas de su entorno escénico. En sí, los volúmenes, la relación entre ellos, y la de éstos con el paisaje, es un valor ineludible a la hora de intervenir en el recinto de la estación. Este valor del paisaje es otorgado gratuitamente por la Cordillera de los Andes, y es el que invade a lo largo del Cajón del Maipo a todas las localidades.

Sencillez formal. Las dos construcciones, Estación y Bodega, no ostentan grandes recursos formales en sus fachadas ni en su interior. Pequeños detalles en sus estructuras y composición general son los que dan acento a sus sobrias volumetrías.

Social. Las dos construcciones de la estación han seguido sirviendo a sus habitantes con programas comunitarios desde el término del servicio del ferrocarril hasta la fecha, con programas diversos como biblioteca municipal, talleres municipales, gimnasio, y explanada para eventos en el exterior. Los pobladores de San José continúan en una estrecha relación con el recinto.

Memoria. El patrimonio tiene la capacidad de evocar. La estación de ferrocarril cuenta una historia que sus habitantes conocen, que aun sigue viva en gran parte de las generaciones, porque fueron ellos quienes recorrieron en el tren las localidades y paisajes.

- a. Edificio Ex Bodega
- b. Fachada Ex Estación
- c. Carro de Pasajeros



c.



d.

d. Vista en 180° del cordón montañoso en el recinto de la Estación de San José. A la izquierda el cerro Iglesia, a la derecha el cerro Divisadero.

e. Visión desde la Terraza Superior, Se aprecia el Cerro Iglesia y las construcciones de la localidad.

8.3 PAISAJE CORDONES MONTAÑOSOS

La imponente presencia del cordón montañoso a lo largo del Cajón del Río Maipo se deja ver en cualquier punto de las localidades. En San José se identifican dos cerros omnipresentes desde cualquier ubicación, hacia el poniente el Cerro La Iglesia (2.323 msnm) y hacia el oriente el Cerro Divisadero (1.472 msnm)



e.



Vuelo de pájaro de sur a norte del cordón montañoso en la localidad de San José. google.earth



a.



b.

8.4 EL RIO MAIPO

La cuenca del río Maipo, pertenece a la zona centro norte de ríos en torrente de régimen mixto en la zona sub-húmeda de Chile. En relación a sus nacientes -cordilleranas- y a su desarrollo, pertenece a las cuencas andinas. La situación geográfica e hidrológica de la cuenca del río Maipo, y sus principales afluentes, comprende una extensión de 15.380 km². Sus cabeceras se generan en uno de los sectores más altos de la Cordillera de Los Andes, con cumbres como:

Nombre de la Cumbre	Altitud
Nevado del Juncal	6.111 m
Nevado del Plomo	6.050 m
Cerro Tupungato	6.570 m
Nevado de los Piuquenes	6.190 m
Cerro Marmolejo	6.108 m
El Volcán San José	5.856 m
El Volcán Maipo	5.264 m
El Pico del Barroso	5.160 m

El proyecto OTAS (Ordenamiento Territorial Ambientalmente Sustentable de la Región Metropolitana de Santiago, 2002) define en uno de sus programas estratégicos la Recuperación del Borde del Río Maipo en la localidad urbana de San José de Maipo. Plantea proyectos como *Diseño de paseo peatonal en borde fluvial*, *Apertura de conexiones hacia la trama urbana*, *Reforestación de terrenos degradados* y *la Re-localización de viviendas* entre otros.¹

a. , b. Vistas del Río Maipo en ladera próximas a la Estación de San José.

Fuente: Muñoz, C.; Orellana, J. "Caracterización medio-ambiental", 1997

¹ Informe Final del Proceso de Areas Piloto Estrategicas (Ape) Comuna San José de Maipo

8.5 FACTOR CLIMÁTICO

La identificación climática de la zona de San José de Maipo se enmarca dentro del clima denominado "Templado Cálido con estación seca prolongada". Se caracteriza por presentar lluvias invernales, temperatura media del mes más frío entre los 3 y 18° C y una estación seca que dura entre 7 y 8 meses al año.

TEMPERATURA (°C)			PRECIPITACIÓN (MM)			HUMEDAD (%)		
Media anual	Mín. media	Media máx.	Anual	Máx.	Mín.	Anual	Máx.	Mín.
12,6	2,2	27,8	544	129,8	4,2	61	52	70

Sector climático Precordillera San José de Maipo

La localidad de San José de Maipo se encuentra a una altura de 967 metros sobre el nivel del mar, ante esta condición, para este sector de la comuna corresponde la Zona Térmica 3.

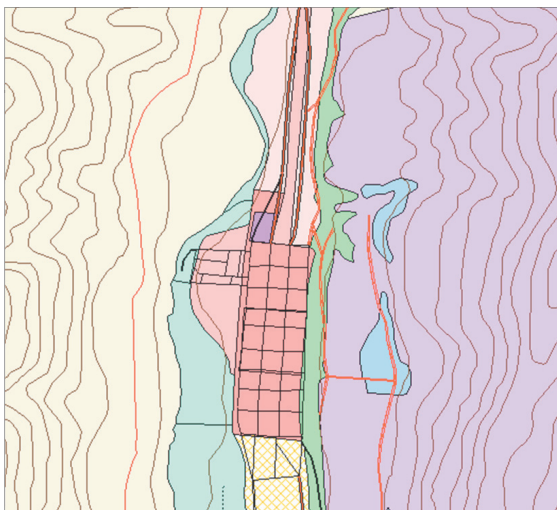
ZONA	TECHUMBRE		MUROS		PISOS VENTILADOS	
	U W/m ² K	Rt m ² K/W	U W/m ² K	Rt m ² K/W	U W/m ² K	Rt m ² K/W
1	0,84	1,19	4,0	0,25	3,60	0,28
2	0,60	1,67	3,0	0,33	0,87	1,15
3	0,47	2,13	1,9	0,53	0,70	1,43
4	0,38	2,63	1,7	0,59	0,60	1,67
5	0,33	3,03	1,6	0,63	0,50	2,00
6	0,28	3,57	1,1	0,91	0,39	2,56
7	0,25	4,00	0,6	1,67	0,32	3,13

Exigencias para techumbre, muros y pisos ventilados, según Zona Térmica

9 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto nace como un Soporte para El turismo del Cajón del Maipo, emplazado en la cabecera comunal y paso obligado hacia los atractivos de la comuna. La necesidad de crear este soporte turístico y cultural en este punto de la comuna, surge gracias al proyecto Bicentenario para la recuperación del ex Ferrocarril, y la preexistencia de las estructuras de la estación, las cuales bajo la administración municipal, han adquirido un uso cultural incipiente.

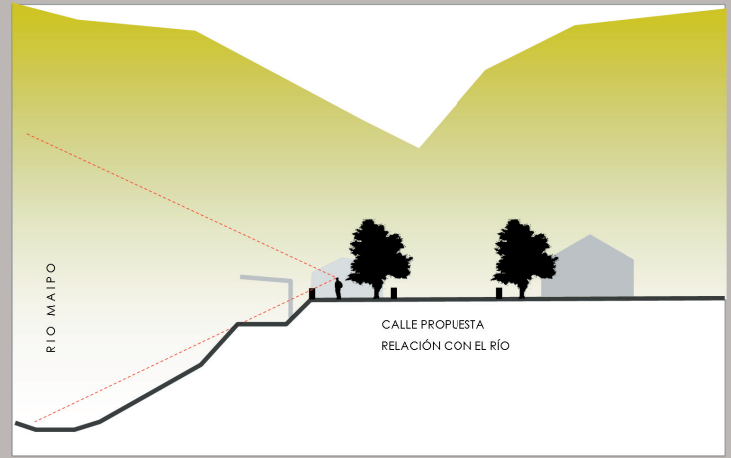
La estación de San José de Maipo, ha sido reconocida como zona de servicios y equipamiento cultural por variados estudios territoriales, entre ellos el PLADECO de 2004 y el Informe Final de Áreas Piloto Estratégicas (APE) desarrollado por Gobierno Regional Metropolitano.



- Area Urbana Consolidada
- Consolidacion de Centro Civico
- Area Urbana Semi-Consolidada
- Area Urbana de Baja Densidad
- Area de Expansion Urbana
- Area de Intervencion Social Prioritaria
- Infraestructura Cultural**
- Area de Proteccion Ambiental
- Inversion en infraestructura turistica
- Area de Recuperacion de Borde-Rio
- Area de Intervencion por Riesgos Naturales
- Desarrollo de Espacio Publico
- Interes del recurso paisajistico
- Turismo recreacional

Propuesta del Marco orientador territorial del estudio APE para el sector de San José. 2002

El proyecto parte reconociendo una problemática en el trazado urbano dejado por unidades habitacionales construidas hace una década en el sector, para luego definir las zonas de intervención. Estas unidades habitacionales fueron construidas a comienzos de la década de 1990, emplazándose al norte de los terrenos de la ex estación cedidos a la municipalidad de San José. Si bien, el trazado de la calle central de la villa reconoce el recorrido original de la línea férrea, eje por donde circulaba el ferrocarril, no existe una relación con los terrenos de la estación ni tampoco una integración con la trama de San José. Por otro lado, para una recuperación del recorrido ferroviario se hace necesario ingresar al recinto "esquivando" la villa emplazada sobre la línea antigua.



a. Villa Estación, unidades habitacionales pareadas con antejarín de albañilería armada.

b. Corte esquemático de calle propuesta.

9.1 PROPUESTA URBANA



A la izquierda: situación actual de la trama de San José de Maipo. A la derecha, propuesta costura urbana, apertura de calle para la Villa Estación

·Se reconoce el aislamiento de la villa “Estación”, se propone una costura urbana por medio de una calle local que permita comunicarla con la trama del pueblo.

A su vez, la calle bordea la terraza fluvial intermedia de San José, convirtiéndose en la única calle de la trama con vista al río Maipo y por lo tanto, un atractivo mirador y un punto en donde se fortalece la relación del pueblo con el Río. La apertura de este eje define dos situaciones, hacia el poniente el sector Estación de tren con su respectivo andén, y, hacia el oriente el sector Turístico – Cultural. La calle se propone con un tratamiento de piso que permita al vehículo transitar con velocidad moderada, a la vez mantiene el nivel de la vereda para una percepción más unitaria del conjunto.

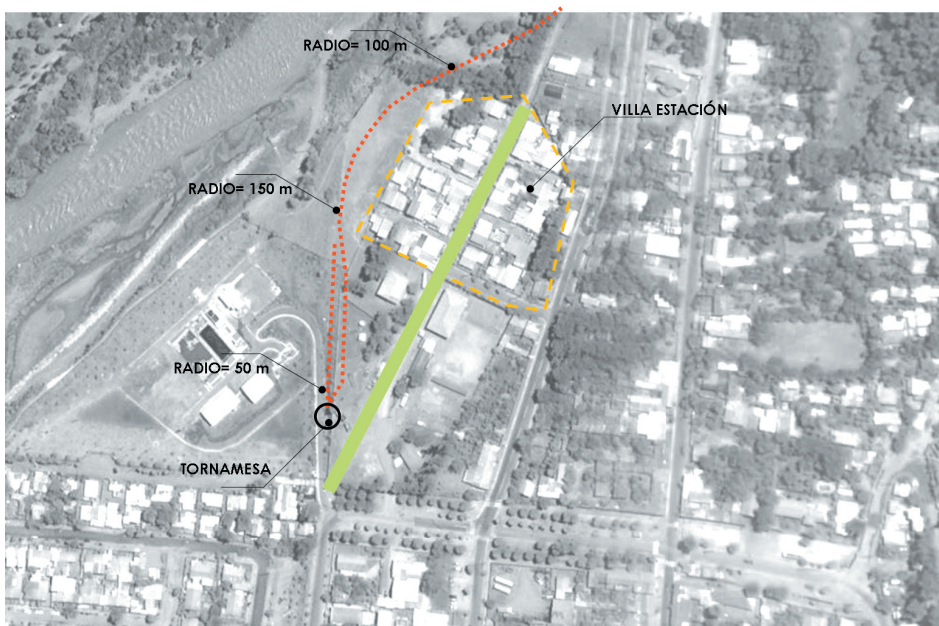


a.



b.

· **Nuevo trazado del tren por el borde poniente del recinto.** Debido a la superposición de la Villa Estación sobre el trazado original del ferrocarril se hace necesario un nuevo trazado bordeando la Villa Estación y que permita ingresar al recinto respondiendo a los radios de giro mínimos aceptados para el ferrocarril de trocha angosta (radio mínimo 50 metros para trocha de 60cm). El ingreso de la línea al recinto por el sector poniente permite definir la zona ferroviaria reutilizando nuevamente la antigua estación con su uso original. A su vez, queda abierta la posibilidad de prolongar el recorrido ferroviario hacia el resto del Cajón del Maipo.



Se propone la implementación de elementos que permitan el funcionamiento del ferrocarril, ante la necesidad de retorno de la locomotora se hace necesaria la construcción de un **tornamesa**, elemento presente antiguamente en las estaciones del Cajón del Maipo, pero hoy desaparecido, y la reubicación del **caballito de agua**.

· **Recuperación paseo Cañada Norte,** se propone la recuperación con vegetación y pavimentos de este límite norte del damero de San José, conservando su carácter de paseo peatonal actualmente degradado. Se reconoce como un elemento que limita al norte la trama de San José, pero que a su vez se convierte en el acceso al pueblo para el turista.

a. Tornamesa en ramal Talca - Constitución, Su funcionamiento es mediante un operador.

b. Caballito de agua

c. Cañada Norte



c.

· **El paseo Cañada Norte se integra al conjunto de la estación y se convierte en el espacio público soporte para diversas actividades culturales al aire libre:** ferias, fondas, exposiciones, con vegetación nativa que se convierte en una exposición permanente de interpretación de la flora cordillerana. Este se convierte en un espacio donde el pueblo de San José, es visto y usado, tanto por el habitante de la localidad, como por el turista que encuentra un punto de partida para su recorrido cultural por el pueblo o hacia el interior de la cordillera.



El espacio se contiene por las construcciones que apoyan con servicios al turista, pero además, en un segundo plano, la omnipresencia de las montañas del cajón enmarca el paisaje como un segundo límite.



9.2 LAS EDIFICACIONES

Se plantean como tres conjuntos separados programáticamente Estación del ferrocarril – Difusión Cultural y Servicios para el turista – Distribución turística y Comercio.

Son los contenedores de servicios y complementan el desarrollo del turismo en el cajón, respondiendo a la zonificación descrita y perceptualmente al contexto natural o construido.

Las edificaciones se piensan como elementos flexibles en el tiempo, y como contenedores de actividades que pueden ir variando. Por esta razón se ha optado por definir para ellas, una estructura modular en base a perfilería de acero y en general tabiquería de metalcón.





volumetría de la Ex bodega



9.2.1 Referentes para las nuevas edificaciones

67

El valor de la sencillez de las construcciones existentes se ha reconocido, y ellas ofrecen especialidades y sistemas constructivos para su reinterpretación: sistema de albañilería estucada (en la antigua estación), sistema de tabiquería en madera (en la ex Bodega). Ambas construcciones son de color blanco.

La volumetría de las construcciones es otra premisa a considerar para el diseño de las nuevas construcciones. Resalta como elemento característico y pregnante la techumbre con grandes aguas de la ex bodega, que a su vez se refleja en la especialidad interior con cielos inclinados.

Para el diseño de las edificaciones se ha optado seguir la característica que ofrece la ex Bodega de la Estación. Este edificio patrimonial posee una cualidad espacial flexible, la cual prestó servicios para el acopio de minerales y otros productos en décadas pasadas y en la actualidad es ocupa como salón cultural con escenario y camarines en el subterráneo.

9.2.2 Programa para edificios Patrimoniales.

El proyecto propone la conservación de ambos edificios y de las demás estructuras patrimoniales pertenecientes al funcionamiento del ferrocarril. Ya hemos mencionado el valor en la memoria de los habitantes de estas estructuras y por ello se ve necesario el cuidado y la revaloración por medio del uso. Como hemos visto en los nuevos conceptos del tratamiento de edificaciones patrimoniales, no existen leyes cerradas para el tratamiento y conservación de ellas, y la manera de proceder va a responder al análisis de cada caso en particular para definir los valores los criterios de intervención cuando sean necesarios.

Por lo tanto, ya verificado el buen estado de las construcciones y determinada la decisión de conservar estas estructuras, nos preguntamos por el uso de las edificaciones.



Fachada estación San José

Reutilización de la Estación con su uso original

Teniendo en mente que las edificaciones poseen un cierto rango de "capacidad" para albergar nuevas actividades, revisamos el caso de la ex Estación de Ferrocarril. Esta construcción, luego de dejar su funcionamiento propiamente tal, con boletería y oficina o casa para el jefe de estación, ha soportado el uso de biblioteca municipal y en la actualidad, de talleres para actividades grupales vecinales. Sin ir más lejos en la amplia gama de actividades que podría llegar a soportar dicha edificación, nos centramos en la posibilidad de volver a albergar las funciones de estación ferroviaria gracias al proyecto Bicentenario descrito. Y sin duda, volver a recibir este uso ferroviario, revaloriza parte de su esencia y su origen.

Se mantiene el uso actual de Salón Cultural para la Ex Bodega

La ex bodega, gracias a su cualidad espacial, ha aceptado el nuevo uso de salón cultural municipal o de eventos, en donde se ha montado un escenario y camarines en el subterráneo, remodelación hecha por la municipalidad. El uso de esta estructura en la actualidad es permanente. Por lo tanto en cuanto a sus capacidades, el edificio responde bien a su nuevo uso y para efectos de este proyecto se mantendrá esta nueva condición.

9.2.3 Materialidades

El proyecto se ha desarrollado en base a una estructura modular de acero, bajo el concepto de la arquitectura de bodegajes y su capacidad de flexibilidad. La expresión de la estructura en acero también se relaciona con el carácter del ferrocarril y la pesadez del hierro.

Las fachadas se han proyectado buscando una mimesis con el entorno, de esta manera se manejará con tonalidades del lugar que principalmente oscilará en una gradiente de tonalidades cafés y grises que otorgan el entorno montañoso. Estas tonalidades estarán presentes en vidrios de colores, fibrocementos y madera.

La mimesis de las nuevas edificaciones con el entorno, contrasta con el blanco de las edificaciones patrimoniales.

Como elemento delimitador de algunos perfiles en el espacio público se utilizará la pirca. Este elemento se encuentra presente a lo largo de todo el Cajón del Maipo, y se presenta en los varios senderos que bajan por las pendientes del cajón.

9.2.4 Referentes arquitectónicos

MUSEO Y PARQUE KALKRIESE

SOPORTE TURISTICO RECREATIVO PARA CHUQUICAMATA, PROYECTO DE TÍTULO, PAULINA FERNANDEZ

MUSEUM BELVEDERE

PACKING GREENWICH, MARTIN HURTADO

YOUNG MUSEUM, HERZOG & DE MEURON

MUSEO DE CIENCIAS NATURALES DE MATSUNOYAMA, TEZUKA ARCHITECTS





- FLUJO PEATONAL
- FLUJO VEHICULAR - BUSES
- FLUJO FERROCARRIL

Esquema de flujos

9.3 PROGRAMA

PROGRAMA	SUPERFICIE
Antigua Estación, (M. H.): Estación San José de Maipo	190 m ²
Antigua Bodega(M.H.): Salón Cultural - Auditorio Municipal c/ camarines	185 m ²
PABELLÓN DIFUSIÓN CULTURAL Y SERVICIOS	
Sala estar y de información de atractivos y actividades	189 m ²
Sala de exposiciones itinerantes	214 m ²
Sala de Internet	25 m ²
Baños públicos	70 m ²
Oficina de Administración	35 m ²
Bodega	25 m ²
Comedor Gastronomía típica	118 m ²
Cocina	70 m ²
Información y custodia	18 m ²
Torre Mirador	170 m ²
PABELLÓN DISTRIBUCIÓN TURISTICA Y COMERCIO	
Feria de productos locales	120 m ²
Modulos oferta turística	70 m ²
Baños públicos	40 m ²
Servicios para operarios y caseta de control	18 m ²
Andén marquesina ferrocarril	240 m ²
Andén Buses	250 m ²
Superficies techadas y estructura	540 m ²
Total construido	2.590 m²
Espacio público recinto estación	10000 m ²
Estacionamiento Buses + vehiculos particulares	1000 m ²
Estacionamiento vehículos particulares Estación	300 m ²
Total proyecto	14.000 m²

9.4 GESTIÓN

Mandante del Proyecto: Municipalidad de San José de Maipo, Comisión del Patrimonio Ferroviario y Cultural de San José de Maipo, Corporación del Patrimonio Histórico Militar.

Estudio y Diseño del proyecto: Departamento de Patrimonio de la Dirección de Arquitectura del MOP.

Financiamiento para ejecución:

- 1 Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR)
- 2 Banco Interamericano de Desarrollo
- 3 Ley Valdés de Donaciones Culturales
- 4 Donaciones de Empresas Locales
 - Gas Andes
 - Gener (Plantas Hidroeléctricas)
 - Aguas Andinas
 - Empresas mineras

Administración y Mantenición:

- 1 Municipalidad de San José de Maipo
- 2 Corporaciones Culturales
- 3 Concesiones.

BIBLIOGRAFÍA

72

LIBROS

BIGNÉ, J.E., FONT, X. y ANDREU, L. "Marketing de Destinos Turísticos: Análisis y Estrategias de Desarrollo". 2000. Esic Editorial. Madrid.

GNEMMI B., HORACIO. "Aproximaciones a una Teoría, Conservación del Patrimonio Construido". 2004. Editorial Brujas. Universidad Nacional de Córdoba.

GONZALES VARAS, IGNACIO. "Conservación de Bienes Culturales, teoría, historia, principios y normas", Manuales, Arte Cátedra.

GUARDA, GABRIEL. "Historia Urbana Del Reino de Chile". Editorial Andrés Bello. Santiago. 1978

HERMOSILLA, EDMUNDO, FERNAÁNDEZ H., MANUEL "La Transformación de Santiago. Vicuña Mackenna 1875", en "Juan Parrochia Beguin / Premio Nacional de Urbanismo 1996. 6 PLANES PARA SANTIAGO" Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, Colegio de Arquitectos de Chile, Arquitaller y Editorial Antártica. Santiago 1996

ESTUDIOS Y HERRAMIENTAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Diagnóstico primera etapa, Plan Regulador Comunal San José de Maipo 2005

Informe final del proceso de áreas piloto estratégicas (ape) comuna san José de Maipo, gobierno regional región metropolitana.

Plan de Acción de Turismo 2006-2010, Gobierno de Chile, SERNATUR 2006

Plan Comunal de Desarrollo San José de Maipo (PLADECO), Ilustre Municipalidad San José de Maipo, Santiago, Chile, Consultores Urquieta y Domínguez, 2004

Plan Regulador Metropolitano de Santiago

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

www.accpf.cl
www.amigosdeltren.cl
www.cajondelmaipo.com
www.cascada.net
www.dedaldeoro.cl
www.icomos.org
www.mhm.cl
www.monumentos.cl
www.omt.org
www.pasosonline.org
www.protege.cl
www.sernatur.cl

ANEXOS

1 SITUACIÓN ACTUAL DE LAS EDIFICACIONES Y MATERIAL
RODANTE DEL EX FERROCARRIL MILITAR

2 LISTADO DE LA FLORA NATIVA DE LA CORDILLERA DE LOS
ANDES, ZONA CENTRAL

3 ANTEPROYECTO ESTACIÓN CULTURAL EL MANZANO

SITUACIÓN ACTUAL DE LAS EDIFICACIONES Y MATERIAL RODANTE DEL EX FERROCARRIL MILITAR

76

El Ferrocarril contó originalmente con 9 estaciones, actualmente dos de ellas están demolidas, la primera de Puente Alto, y la última estación de El Volcán.

Descripción:

ESTACIÓN DE PUENTE ALTO: Era la más importante de todas las estaciones de este tren, fue construida en 1900, vecina al regimiento de Ingenieros. 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 LA OBRA: Abandonada y abierta, se encuentra en un estado de conservación regular.

Su cubierta de fierro galvanizado está oxidado, a pesar de lo cual su estructura de techumbre está en buen estado. Sus muros deteriorados y piso interior destruido, frontones de madera, marcos de puertas y ventanas están deteriorados o son inexistentes. El pavimento de la galería exterior –de ladrillo tendido- está con su desgaste natural por el paso del tiempo. Es propiedad del Ejército.

ESTACIÓN EL CANELO: Ubicada a 100 metros al Sur de la ruta G-25, en medio de árboles y vegetación en el centro del poblado del mismo nombre. Actualmente es ocupada por la

Cuarta Compañía de Bomberos y aunque se le han agregado recintos a la planta original, está en buen estado de conservación.

ESTACIÓN EL MANZANO: Ubicada a unos 60 metros al Sur de la carretera está totalmente abandonada y convertida en basural. Sólo se mantienen en pie sus altos muros de albañilería.

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 actualmente es usada para la Biblioteca Municipal, mientras las bodegas se han convertido en un Salón Cultural. Se mantienen además el caballito de agua y tres locomotoras, además de otras construcciones anexas y pequeños lotes entregados en comodato a canales de TV.

ESTACIÓN EL MELOCOTÓN: Se ubica a unos cuarenta metros al poniente de la carretera y mira hacia el oriente. Construida con muros de ladrillo está fundada sobre mampostería de piedra.

Posee además recintos de madera adicionados con el correr del tiempo. Esta estación está en manos de la Comandancia en Jefe del Ejército y es usada, aparentemente, como bodega por la Institución.

ESTACIÓN SAN ALFONSO: Se ubica en la parte baja del pueblo, en un amplio terreno, propiedad del Ejército. Colinda con el Santuario de la Naturaleza Cascada de Las Ánimas. Es una construcción de dos pisos con una superficie de aproximadamente 170 metros cuadrados.

Está desocupada y su estado general es bastante regular.

Se caracteriza porque la fachada se retira en primer piso dando lugar a un corredor de pilares de madera y piso de ladrillo, donde los pasajeros esperaban el tren.

ESTACIÓN EL ROMERAL: Se ubica en la localidad del mismo nombre junto a la Ruta Al Volcán, dentro del recinto de la Planta de yeso El Romeral. Está abandonada, con mucha basura a su alrededor y en regular estado.

ESTACIÓN DE EL VOLCÁN: contaba con bodegas y galpón para guardar 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 las líneas en 1988.

EL TRAZADO

la vía férrea era de trocha angosta (60 cm), contaba con catorce cruces a nivel sobre el camino público, sin barreras ni guarda vías, a lo largo de 60 km. Sólo disponía de señalizaciones que anunciaban los cruces a escasa visibilidad, situación que no constituía mayor problema ya que el ferrocarril corría sólo a 17 kilómetros por hora y no tenía "derecho a vía" ante los escasos vehículos y el ganado que transitaba por la ruta. Actualmente los cruces han desaparecido bajo la carpeta de la Ruta G-25.

LOCOMOTORAS Y CARROS

El tren contó con:

- Tres locomotoras Diesel con una capacidad de arrastre de 70 ton.
- Tres automotores para el servicio de pasajeros
- Seis carros de pasajeros (hay tres en la Estación de San José, que fueron restaurados en 1996 y que se han deteriorado por falta de destino)
- Un coche comedor
- Locomotora a vapor Koppel, "La Panchita"

PUENTES

El trazado del tren contó originalmente con 20 puentes, de ellos se conservan sólo algunos, entre los que destacan por su tamaño y belleza los de El manzano y Río Colorado que se caracterizan por sus estribos en mampostería de piedra con arcos de medio punto y una interesante estructura metálica.

TÚNEL

Entre San Alfonso y Boyenar, se encuentra en la zona de Jaboncillo el Túnel del Tinoco, único de todo el trazado. Con un largo de 600 metros fue construido en la roca viva del cerro del mismo nombre, sobre la ribera norte del Río Maipo. Destaca el portal nor poniente de entrada al túnel, construido en mampostería de piedra canteada y hormigón con un arco de medio punto que forma su boca principal. Otros nueve arcos laterales caen sobre la ruta G-25 como ventanas. Su estado de conservación es bueno, a pesar de estar abandonado y rayado con graffitis.

Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Arquitectura, Departamento de Patrimonio: "Perfil de Proyecto Ferrocarril del Cajón del Maipo", Santiago, 1998.

LISTADO DE LA FLORA NATIVA DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES, ZONA CENTRAL, CLASIFICADAS POR COLORIDO EN PERIODO DE FLORACIÓN

HIERBAS	ROJO	AMARILLO	BLANCO	AZUL	VIOLETA-ROSADO	VERDE
PERENNES	AJICILLO <i>Alonsoa meridionalis</i> 1,5m		HUILLI <i>Leucocoryne ixioides</i> 0,15 - 0,35 m	AZULILLO <i>Pasithea coerulea</i> 0,5m	ALSTROEMERIA PÁLIDA <i>Alstroemeria pallida</i> 0,6m	
	AÑAÑUCA <i>Rhodophiala advena</i> 0,2m		LENGUA DE LORO <i>Chloraea bleitoides</i> 0,3 - 0,8m	ESTRELLA AZUL <i>Malesherbia linearifolia</i> 1,0m	BOCA DE VIEJA <i>Calceolaria purpurea</i> 0,8m	
	FLOR DEL GALLO <i>Alstroemeria ligtu</i> 0,25 - 0,6m		MACAYA <i>Placea arzae</i> 0,3 m	PAJARITO <i>Conanthera bifolia</i> 0,12 - 0,2 m	LIRIO DEL CAMPO <i>Alstroemeria angustifolia</i> 0,85 m	
	SOLDADITO <i>Tropaeolum tricolor</i>					
ANUALES	SANGRE DE TORO <i>Clarkia tenella</i> 0,1 - 0,3 m (tallo recto)	CAPACHITO <i>Calceolaria glandulosa</i> 0,4 - 0,8m	ORTIGA CABALLUNA BLANCA <i>Loasa pallida</i> 0,6 m (ramif)		MARIPOSITA <i>Schizanthus pin-natus</i> 0,2 - 0,5 m	
		ORTIGA CABALLUNA <i>Loasa tricolor</i> 1 m (ramif)				
SUCULENTAS						
	CACTO ROJO <i>Eriosyce curvis-pina</i> 0,15 m		QUISCO <i>Echinopsis chiloensis</i> 7 m	CHAGUALILLO <i>Puya coerulea</i>		CHAGUAL <i>Puya berfero-niana</i>
ARBUSTOS						
	HUAÑIL BLANCO <i>Proustia cuneifolia</i> 2 - 3 m (espinoso)	CORCOLEN <i>Azara dentata</i> 1 - 1,2 m	BOLLÉN <i>Kageneckia oblonga</i> 1 - 4 m	GUAYACÁN <i>Portleria chilensis</i> 4 m (siempre verde)	BREA <i>Tessaria absinthoides</i> 1 - 1,5 m (siempre verde)	CRUCERO <i>Colletia hystrix</i> 1,5 - 4 m espinoso
	ÑIPA <i>Escallonia illinita</i> 1 - 2 m	HUIGÁN <i>Schinus polygama</i> 1 - 2,5 m (espinoso)	PICHI <i>Fabiana imbricata</i> 1 - 2 m	TOMATILLO <i>Solanum ligustrinum</i> 1 - 2 m	COLIGUAY <i>Colliguaja integririma</i> 1 - 2 m (siempre-verde)	HUAÑIL <i>Proustia ilicifolia</i> 2 - 4 m
		MIRA MIRA <i>Gochnatia foliolosa</i> 2 - 2,5 m	TRALHUÉN <i>Trevoa quinque-nervia</i> (espinoso)		COLLIGUAY <i>Colliguaja odorifera</i> 1 - 1,5 m (siempre-verde sitios aridos pedregosos)	

ARBUSTOS	ROJO	AMARILLO	BLANCO	AZUL	VIOLETA-ROSADO	VERDE
		<p>MITIQUE <i>Podanthus mitiqui</i> 2 - 2,5 m (siempreverde)</p> <p>PINGO PINGO <i>Ephedra chilensis</i></p> <p>TEVO <i>Retanilla trinervia</i> (espinoso)</p>	<p>HUILLI <i>Leucocoryne xixioides</i> 0,15 - 0,35 m</p> <p>LENGUA DE LORO <i>Chloraea blethioides</i> 0,3 - 0,8m</p> <p>MACAYA <i>Placea arzae</i> 0,3 m</p>	<p>AZULILLO <i>Pasithea coerulea</i> 0,5m</p> <p>ESTRELLA AZUL <i>Malesherbia linearifolia</i> 1,0m</p> <p>PAJARITO <i>Conanthera bifolia</i> 0,12 - 0,2 m</p>	<p>ALSTROEMERIA PÁLIDA <i>Alstroemeria pallida</i> 0,6m</p> <p>BOCA DE VIEJA <i>Calceolaria purpurea</i> 0,8m</p> <p>LIRIO DEL CAMPO <i>Alstroemeria angustifolia</i> 0,85 m</p>	
ARBUSTO BAJO	<p>HIERBA DE LA PERLILLA <i>Margyricarpus pinnatus</i> 0,3 m</p>	<p>MICHAY <i>Berberis actinacantha</i> 0,3 - 0,5 m (siempreverde)</p> <p>ROMERILLO <i>Baccharis linearis</i> (siempreverde)</p>	<p>ORTIGA CABELLUNA BLANCA <i>Loasa pallida</i> 0,6 m (ramif)</p>			<p>RETAMILLA <i>Ephedra chilensis</i></p>
ÁRBOLES						
	<p>ARRAYÁN BLANCO <i>Luma chequen</i> 3 - 15 m (siempreverde)</p>	<p>ESPINO <i>Acacia caven</i> 2 - 6 m</p> <p>LILÉN <i>Azara petiolaris</i> 2 - 4 m</p> <p>LITRE <i>Lithrea caustica</i> 1 - 4 m (siempreverde)</p> <p>MAITÉN <i>Maytenus boaria</i> 3 - 15 m (siempreverde)</p> <p>MAQUI <i>Aristolelia chilensis</i> 3 - 4 m (siempreverde)</p>	<p>BOLDO <i>Peumus boldus</i> 3 - 6 m (siempreverde)</p> <p>CANELO <i>Drimys winteri</i> 5 - 7 m (siempreverde)</p> <p>FRANGUEL - OLIVILLO <i>Kageneckia angustifolia</i> 0,7 - 3 m</p> <p>MADROÑO <i>Escallonia pulverulenta</i> 10 m (siempreverde)</p> <p>QUILLAY <i>Quillaja saponaria</i> 5 - 15 m (siempreverde)</p>			<p>CIPRÉS DE LA CORDILLERA <i>Austrocedrus chilensis</i> 15 - 20 m (siempreverde)</p> <p>PEUMO <i>Cryptocarya alba</i> 5 - 15 (siempreverde)</p>

ANTEPROYECTO DE ARQUITECTURA ESTACIÓN CULTURAL EL MANZANO

Desarrollado por Departamento de Patrimonio de la Dirección de Arquitectura del MOP y el Área de Arquitectura de la secretaría ejecutiva del Consejo de Monumentos Nacionales

PLANTA GENERAL ANTEPROYECTO FINAL, 2004

