

Intervención arquitectónica mediante la Resignificación de la ex-estación Juncal del Ferrocarril Transandino Chileno (FTC)

Estudiante Arquitecta y Urbanista Laís Soares
Profesora Guía Dra. Arquitecta Laura Gallardo Frías

Santiago . 2022

OBRIGADA Y GRACIAS .

A mi marido, Rodolfo Ewert,
por la inspiración y su incondicional apoyo y cariño.

A mi orientadora, Laura Gallardo,
por la paciencia y conocimiento compartido.

MOTIVACIONES .

El primer acercamiento que tuve con mi objeto de estudio fue en 2011, cruzaba la cordillera de los Andes en mi automovil manejando de mente y corazón abierto a una aventura que cambiaría mi vida. Los recuerdos de este inmenso y maravilloso paisaje fueron mi inspiración para llegar a Chile como inmigrante en 2018 a vivir y seguir en busca de mis sueños.

La realización de este Magíster es uno de ellos. En 2013 me gradué como arquitecta y urbanista en Brasil y desde de eso siempre me quise dedicar a trabajar con la restauración de la arquitectura. Su belleza y romanticismo me fascinan, de la misma forma que la cordillera y las ruinas.

La ex estación del trasandino es un lugar muy especial, tanto por la cultura ahí representada por sus vestigios, sus rieles y durmientes, como por su paisaje impactante. Me siento privilegiada cada día aprender un poco más sobre la historia de Chile y poder estar presentando en este AFE un lugar tan único como Juncal.

ÍNDICE DE CONTENIDOS .

0. RESUMEN		09
1. EL ORIGEN	<i>presentación general</i>	
1.1 EL FERROCARRIL TRANSANDINO CHILENO (FTC)		12
1.2 JUNCAL	<i>la ex-estación</i>	
1.2.1 El problema de proyecto		18
1.2.2 Pregunta de proyecto		20
1.2.3 Objetivos de proyecto		21
2. LOS CONCEPTOS	<i>fundamentación teórica</i>	22
2.1 EL PAISAJE CORDILLERANO		24
2.2 PATRIMONIO INDUSTRIAL EN RUINAS		26
2.3 APROXIMACIÓN A LA RESIGNIFICACIÓN (RSG)		28
3. LA METODOLOGIA RSG		31
4. LA INTEVENCIÓN		32
4.1 IDENTIFICAR	<i>juncal macro</i>	
4.1.1 vialidad		34
4.1.2 paisaje		36
4.1.3 hitos		38
4.2 ANALIZAR	<i>juncal micro</i>	
4.2.1 ocupación histórica		40
4.2.2 espacialidad		42
4.3 Referentes de Intervención Arquitectónica		44
4.4 RESIGNIFICAR	<i>juncal con límites de intervención</i>	
4.4.1 potencialidades		46
4.5 Propuestas de intervención		50
4.5.1 acceso + portales + rampas		54
4.5.2 estaciones mirador + puente		56
4.5.3 senderos iluminados + museos		58
4.5.4 estar y anfiteatro		60
4.5.5 huellas FTC		62
4.5.6 mirador		64
5. LA RESIGNIFICACIÓN	<i>sinopsis</i>	67
6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS		68
7. ANEXO		70

RESUMEN .

El FTC (Ferrocarril Transandino Chileno) es una construcción de proporciones épicas que cruza la cordillera para conectar Chile y Argentina, cambiando el modo de vida de una época al unir dos grandes polos comerciales: Los Andes y Mendoza.

Las dificultades de operaciones por aspectos geográficos, climáticos, políticos, financieros y de ingeniería causaron el deterioro y posterior abandono de la mayoría de las estaciones. Fue en 1984 que la ex estación Juncal (inaugurada en 1906), suspende sus trabajos definitivamente. Su ubicación cordillerana es el punto más extremo y por eso fue el centro de operaciones de toda la línea en su lado chileno. Esta función le otorgó mucha importancia para el funcionamiento del FTC, presente hoy en la memoria colectiva de usuarios y funcionarios.

La presente AFE se propone identificar en esos vestigios de la memoria de la ex estación su valor arquitectónico, geográfico y tecnológico. Así como poner de manifiesto su relevancia patrimonial dentro de su contexto e historia.

En este proceso se tratará la problemática de la desconexión tangible con el sistema original (el ferrocarril) y su conexión intangible con el sistema actual (ruta turística). Su identificación y diagnóstico deberán revelar su potencial turístico a través de una propuesta de mínima intervención mediante la Resignificación (RSG) de su uso.

Palabras claves: ruina – paisaje cordillerano – patrimonio.

el origen .

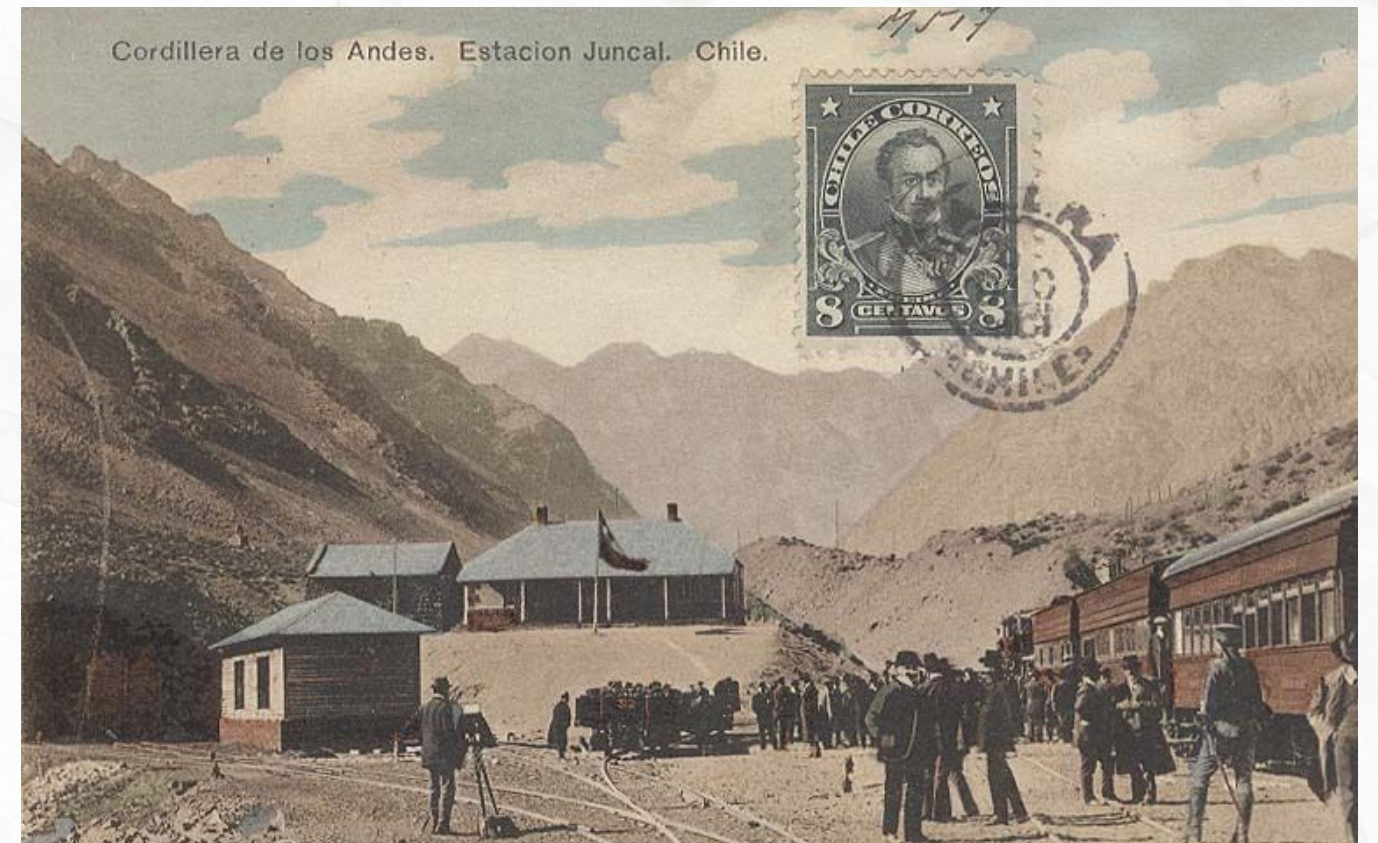


Figura 01, 02 y 03. Facebook. (s.f.) [Postales de la época de apogeo y de contrucci[on de la estacion Juncal] Recuperado el 10 de diciembre, 2021. https://web.facebook.com/groups/210169736685536/?_rdc=1&_rdr.

1.1 El FTC Ferrocarril Transandino Chileno .

El proyecto más emblemático de la historia del ferrocarril latino fue el del ferrocarril trasandino.

Este es proyectado para conectar las redes de Chile con la red de Argentina (figura 04) por una línea férrea que atravesaría la Cordillera de los Andes uniendo naciones. Además, fue parte de un proceso con la intención de enlazar el océano Atlántico y el Pacífico.

Esta obra tuvo gran impacto en el país y también en la ciudad de Los Andes. La expansión urbana de la ciudad está muy vinculada a las industrias de principios del siglo XX y al Ferrocarril Transandino, que trajo a la comuna aumento de tráfico internacional y consecuentemente un aumento económico-industrial. Sin embargo, el primer antecedente de una obra que buscó la conexión interoceánica fue el telégrafo trasandino, línea que unió telegráficamente Chile e Argentina. Ambas obras fueron proyectadas por los hermanos Juan y Mateo Clark.

Ellos que fueron los grandes incentivadores de la idea del ferrocarril trasandino y en 1872 propusieron su construcción. Debido a los inconvenientes políticos y económicos de ambos países, las obras se iniciaron recién en 1887 en el lado argentino y en 1889 en el lado chileno. (BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE. Accedido en 2022.)

Pese a las claras dificultades, políticas y geográficas en su gran mayoría, la construcción se llevó a cabo y en 1903 la línea argentina llegó hasta la frontera de Cuevas, mientras que en 1906 se habilitó en el lado chileno hasta la estación Juncal.

Finalmente, el 5 de abril de 1910, el año del centenario, se produjo el primer cruce entre Chile y Argentina de un tren internacional a través de la cordillera de los Andes (Seisdedos, 2009) (figura 05).

Dadas las complejidades tecnológicas que imponía la geografía cordillerana, sin duda, el trasandino fue una de las más grandes obras de ingeniería de la época y que hasta el día de hoy hace esfuerzos por defenderse de su clima y su geografía (figura 06), así como de la acción destructiva humana.

Según la investigación de Urzúa (2018), actualmente la mayor parte del recorrido a través de la montaña, se encuentra abandonado y destruido por las avalanchas y cursos de agua, pero se conserva en operaciones un tramo que va desde Los Andes hasta la localidad de Río Blanco, en Chile, desde donde cumple la función de extraer los minerales de la mina de cobre de Saladillo, perteneciente a la División Andina de Codelco.

A pesar de la desconexión que provoca toda la historia del Transandino, existe todavía un esfuerzo de la comunidad para preservar esa memoria. El Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) tiene nominada la estación Río Blanco como Monumento histórico chileno y también la Estación y Maestranza de Los Andes. Estas están unificadas en un recorrido turístico que hace paseos con una góndola antigua restaurada por particulares que tenían la intención de preservar y reavivar su historia.

La estación Juncal es el caso de estudio de este AFE, la elección se hace con una investigación de antecedentes que justifica su gran valor patrimonial. Esta estación y su ubicación central en el recorrido del FTC en su línea de tiempo se transforma en una de las estaciones más representativas del ferrocarril trasandino, simboliza el esfuerzo y la fuerza trabajadora de una época.

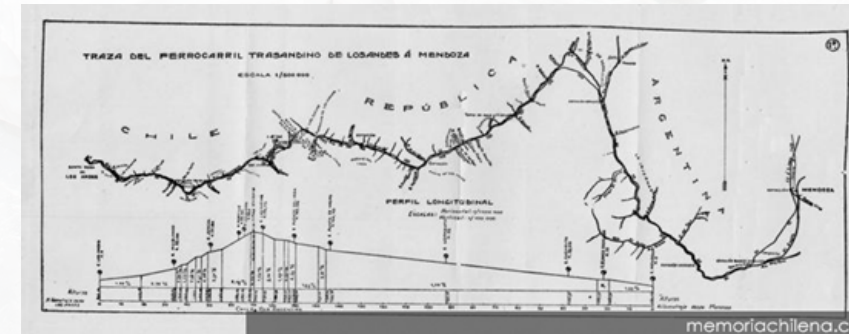


Figura 04. Trazado del ferrocarril Trasandino de Los Andes a Mendoza, hacia 1900. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-72024.html>. Accedido en 8/12/2021.

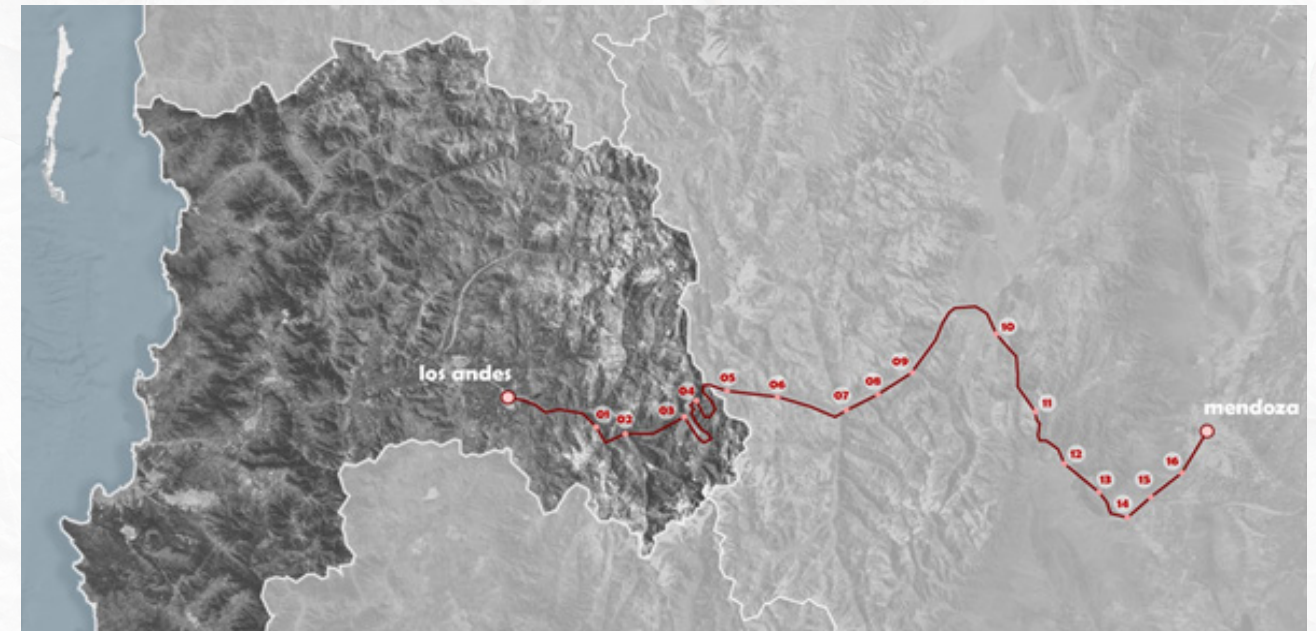


Figura 05. Estaciones del Transandino (Los Andes a Mendoza): Lado Chileno: 01-Salto del Soldado/02-Río Blanco / 03-Juncal / 04-Portillo Lado Argentino: 05-Las Cuevas / 06-Puente del Inca / 07-Punta de Vacas / 08-Zanjón Amarillo / 09-Río Blanco / 10-Uspallata / 11-Guido / 12-Potrerrillos / 13-Cacheuta / 14-Petroleo / 15-Blanco Encalada / 16-Paso de los Andes. Elaboración propia a partir de base de Google Earth.

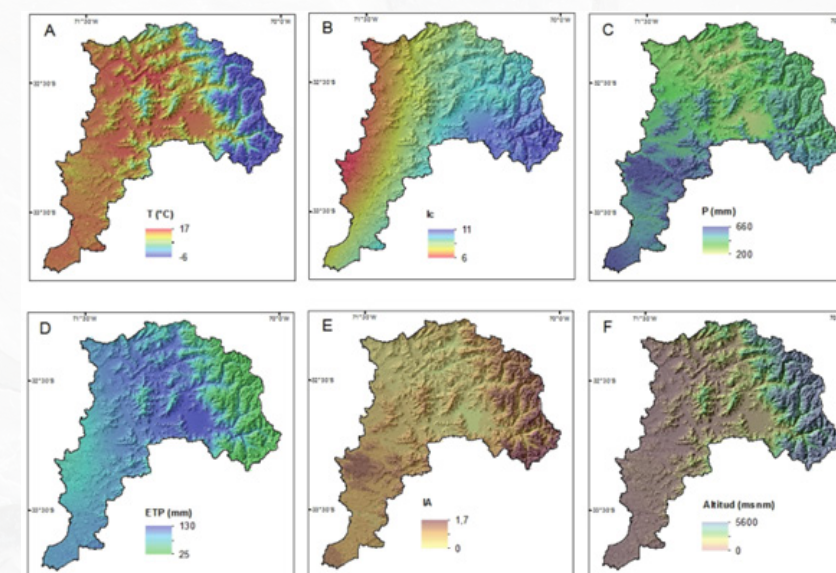


Figura 06. Distribución espacial de las variables climáticas en la Región de Valparaíso: A- Temperatura media anual(T) B- Índice de continentalidad(Ic) C- Precipitación media anual(P) D- Evaporización potencial(ETP) E- Índice de aridez(IA) F- Altitud. Fuente: Variabilidad climática y bioclimas de la región de Valparaíso, Chile. Federico Luebert y Patricio Plissock. 2012.

1.2 Juncal La ex-estación .

Inaugurada en 12 de febrero de 1906, inicialmente fue muy importante para los trabajadores que continuaban la construcción de la obra de la línea férrea, ya que la infraestructura sirvió como local de llegada para los viajeros y más tarde, por encontrarse en el centro de mayores pendientes, se transformó en un lugar clave para la operación de la línea.

Aquí se estableció una central eléctrica para abastecer al tramo superior e instalaciones anexas, también se instaló el centro de servicios para el mantenimiento de las vías (Alliende, 1997)(plano base de la estación en figura 07). La elección de este caso de estudio proviene de una investigación de valores históricos, arquitectónicos tecnológicos y geográficos de paisaje. Reconociendo su gran relevancia que sobresale sobre otras estructuras abandonadas del FTC.

Su historia se conecta directamente con las personas que habitaban ese lugar en su momento de apogeo.

A partir de relatos sacados del libro “Los Andes, puesta en valor de la identidad y patrimonio como eje de desarrollo sostenible” (Leighton, Rubín y Delso, 2020), se evidencia que una de las principales características de la vida en estos poblados era lo sacrificado que resultaba habitar esa zona cordillerana debido a su alejamiento (en este caso con la ciudad de Los Andes) y las duras condiciones climáticas.

Los meses de invierno los dejaba muchas veces aislados, como cuenta el Sr. Octavio Orellano, también en el libro:

“En esa época nevaba muchísimo, y cuando se cortaba la vía férrea entre Los Andes y la cordillera, sobre todo de Rio Blanco para arriba, sobre todos rodados, porque había mucho rodado, quedábamos a veces semanas enteras encerrados, y teníamos que seguir nuestra vida y adecuarnos al aislamiento, y todo se hacía en la montaña. Los niños íbamos a la escuela en esquíes, teníamos clases todo el día, volvíamos en la tarde a nuestras casas y la entretención era ir a los cerros esquiar.” (En Leighton, Rubín y Delso, 2020. Pág. 142)

El autor relata con mucho cariño como su padre fue funcionario de vías y obras, por lo que pasó algunos años de su infancia en Juncal, en lo que ellos llamaban de villa Hermanos Clark, poblado que contaba con distintos servicios y equipamiento para el personal ferroviario y sus familias.

Además de la memoria de sus habitantes, la importancia del FTC está conectada al transporte de informaciones y el telégrafo transandino, la investigación lleva a ubicar un importante hito: el refugio de los correos (figura 08) considerado monumento histórico desde 1984 y que se vincula con la historia de Juncal.

Además de este se construirán ocho refugios en el camino entre San Felipe y Mendoza durante los años 1766 y 1772, creados para resguardar a los mensajeros y a los viajeros de los temporales cordilleranos durante todo el año entre ambos lados de la cordillera (CMN). Otra vertiente de su historia es su vocación con el turismo.

Históricamente el viaje en el transandino era una experiencia turística desde su concepción. Evidencia de esa práctica queda en una estación próxima a Juncal, la estación Portillo, donde se instala un hotel de alta montaña, permitiendo el aprovechamiento de las aguas termales de la zona y todo lo que el entorno cordillerano tiene a ofrecer, hotel que funciona como hito turístico.

Valores .

Evidencias **HISTÓRICAS** que dejan de manifiesto la importancia de la estación dentro de un sistema que en su vida útil fue el centro de operaciones del transandino del lado chileno. (figura 07 y 08)

Su **ARQUITECTURA** en constante evolución y representativa de varios periodos, pasa por momentos de transformación, de acuerdo con los cambios en el uso de recursos energéticos (carbón, electricidad o diésel), constructivos del uso de materiales (de la roca al ladrillo) y humanos (aumento de la planta de trabajadores), que van mutando la fisonomía inicial de la estación. (figura 09, 10 y 11)

Su riqueza **TECNOLÓGICA** proviene de sus técnicas constructivas y arquitectónicas. Desde edificaciones de albañilería, como es el caso del edificio de la subestación, en muy buen estado de conservación, está compuesto de muros confinados en pórticos de acero. La mayor parte de sus edificaciones está hecha en mampostería de piedra, pero existen muchos elementos metálicos característicos de esta tipología de uso.

Lo que requiere un levantamiento más completo de cada parte del complejo de edificaciones para que exista una real puesta de valor al sitio (Anexos).

El emplazamiento de la subestación de energía fue un hito tecnológico e histórico para Juncal ya que la electrificación del Ferrocarril Trasandino que debería intensificar el tonelaje por convoy y reducir los tiempos de viaje.

La subestación (figuras 12 y 13) de transformación de corriente alterna a continua fue la primera de 3.000 voltios con funcionamiento automático construida en América. Resultando en un marco tecnológico latino americano (Torres, Gallardo, Maino, Mocarquer e Illanes, 2018).

En cuanto sus aspectos **GEOGRÁFICOS** no hay duda que el espectador se siente desbordado ante la grandiosidad de la cordillera nevada, por el paisaje cordillerano y la sensación de estar en un lugar remoto (figura 14).

Más allá de lo material, es necesario destacar el bello **PAISAJE** de montaña que enmarca a la estación, donde se vislumbra el río Juncal, los grandes montes que rodean al valle y las caídas de agua de los deshielos cordilleranos.

A unos kilómetros de la estación se encuentra el Parque Andino Juncal, sitio Ramsar que destaca por sus humedales, su flora y fauna.

Una parte de esta biodiversidad tiene su refugio o merodea por el complejo ferroviario, enriqueciendo su condición de paisaje cultural de montaña.



Figura 08. Refugio de los correos llamado refugio Juncal. Disponible en <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/refugio-correos>. Accedido en 08/12/2021.



Figura 09 y 10. Facebook. [Fotografías de la estación juncal en distintas épocas y funcionamiento, tomadas desde usuarios y de uso público en la red social Facebook en 2021] Disponible en https://web.facebook.com/roups/210169736685536/?_rdc=1&_rdr. Accedido en 12/2021.

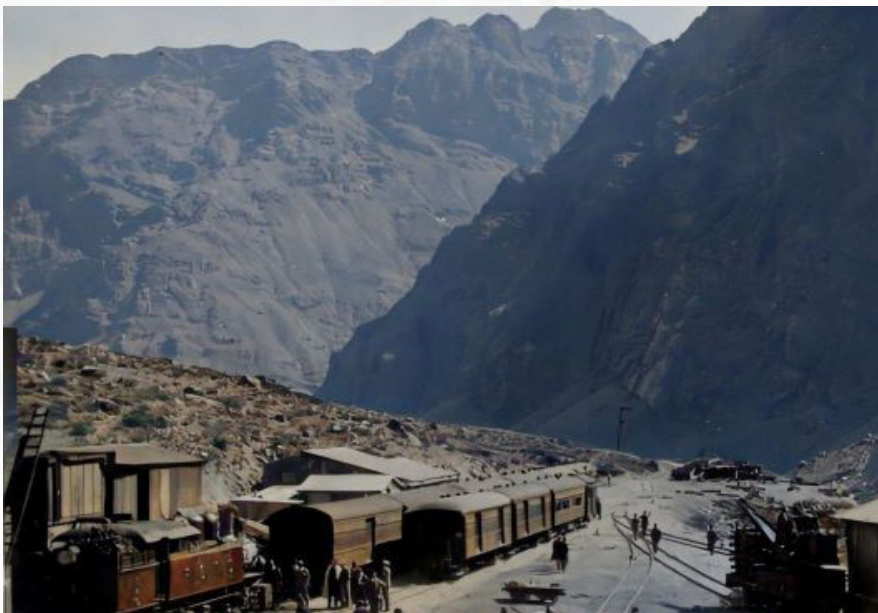


Figura 11, 12 y 13. Imágenes aleatorias sacadas en el complejo Juncal. Fotografías propias (diciembre de 2021).

Figura 14 y 15. Imagen de la subestación actualmente. Fotografía propia (diciembre de 2021).



1.2.1 El problema de proyecto .

Los aspectos que permean la problemática encontrada en el sitio de Juncal se enumeran a continuación. Su individualización pretende aclarar la importancia y la relevancia de una intervención arquitectónica en el sitio así como identificar sus potenciales de RSG.

el aislamiento

La gran pendiente, sus accidentes geográficos y las condiciones climáticas de su ubicación en plena cordillera, provocan un aislamiento funcional de esta estación relacionado a las demás estaciones del FTC.

la accesibilidad

A pesar de su ubicación, actualmente se encuentra adyacente a una de las principales vías de acceso a nuestro país, pero su condición de inaccesibilidad se evidencia cuando los visitantes de esta localidad la pueden contemplar visualmente desde la vía, pero no existe un claro acceso, solo huellas no consolidadas.

el abandono

Este aspecto del problema está relacionado al estado de abandono actual de sitio y de las edificaciones que aún permanecen, algunas solo como vestigios de su existencia debido a su actual obsolescencia como línea de ferrocarril.

la degradación

Las estaciones del FTC fueron en su momento hitos representativos de una actividad productiva que generó un nuevo modo de vida en torno a la comunicación, el transporte y en consecuencia una nueva forma de habitar territorios al expandir y conectar fronteras.

Esa capacidad transformadora del territorio y su paisaje propone una reflexión en cuanto a la importancia de preservación de estos vestigios existentes de esta historia, su degradación y desaparición gradual es parte de esta problemática.

la identidad

Actualmente la ex estación es parte de un recorrido turístico llamado: La ruta del Aconcagua. La siguiente arista de la problemática de proyecto proviene justamente de la falta de inversión e identificación patrimonial adecuada para potencializarla con su nuevo significado en esta ruta.

el cambio de contexto

Esta desconexión con su antigua red propone un cambio de contexto y una resignificación de su vocación para un nuevo uso y así promover su sustentabilidad y funcionamiento. Las estaciones eran importantes porque suscitaban esta posibilidad de respiro o descanso en un recorrido, las mismas fueron abandonadas al perder su uso una vez que el tren fue sustituido por otros medios de transporte.

Este cambio de contexto no es solo funcional, también se refleja en sus aspectos de contexto social.



La identificación de la problemática permite concluir que existe nos días de hoy una gran desconexión entre la ex estación con su contexto, tanto física cuanto histórica. Naturalmente esa condición provoca un cambio de contexto en ese lugar y genera nuevo uso además de una nueva perspectiva de valoración.

En vista de esta potencial reconexión y en ese nuevo uso RESIGNIFICADO, Juncal podría recuperar su valor e impedir que sus vestigios desaparezcan en el tiempo.

Figura 16 . Figura grafica de elaboración propia.

1.2.2 **Pregunta** de proyecto .

¿De qué forma una intervención arquitectónica podría **resignificar y generar** un nuevo uso a la ex estación Juncal?

1.2.3 **Objetivos** de proyecto .

OG . objetivo general

OG **PROPONER** una intervención arquitectónica que posibilite la Resignificación del uso de la ex estación Juncal.

Potencializar la vocación turística del sitio y así difundir su propia historia, reconociendo, respetando y representando sus reales dimensiones de paisaje (geográficas), arquitectónicas y tecnológicas.

OE . objetivos específicos

OE 1 **IDENTIFICAR** las condiciones macro y micro preexistentes a través del estudio y elaboración de levantamientos históricos, urbanos y arquitectónicos.

OE 2 **ANALIZAR** los elementos pre-existente en conjunto con los levantamientos de la situación actual.

OE 3 **RESIGNIFICAR** el uso de la ex estación Juncal a través de un proyecto urbano - arquitectónico que respete criterios vinculados con la conservación y la mínima intervención.



CINCUENTA años han transcurrido desde que fuera inaugurado oficialmente el ferrocarril transandino que une nuestra ciudad de Los Andes con la de Mendoza en la República Argentina. El 5 de abril de 1910 se hizo realidad la comunicación de Chile y Argentina por Juncal y Tupulata, según la idea concebida y realizada por los ingenieros chilenos señores Juan y Mateo Clark. Al recorrer la línea de este ferrocarril, invariablemente la imaginación se remonta a los ya lejanos años en que los imponentes cordones cordilleranos no habían sido apurados aún por el riel y la consideración de ello impulsa a rendir un tributo de admiración a los hombres que, con los limitados medios de entonces, hicieron realidad esta obra gigantesca y abrieron a través del macizo andino este surco de titanés que el destino ha puesto hoy en nuestras manos para conservarlo y mantenerlo, dentro de nuestras modestas posibilidades.

Si bien es cierto que la circulación del ferrocarril transandino ha sido de enorme importancia durante el lapso transcurrido desde su inauguración, no es menos cierto que su mantenimiento y explotación representan sacrificios de todo orden, que no han sido rebajados desde el punto de vista económico, lo que se explica al considerar lo accidentado de su trazado, sobre todo en el sector chileno, y las rigurosas condiciones del clima de las regiones que atraviesa.

Esta vía, de trocha 1 metro, se extiende a lo largo de 250 km. y asciende desde los 535 metros sobre el nivel del mar, altura de la ciudad de Los Andes, hasta los 2.200 metros, elevación que alcanza dentro del túnel internacional; descendiendo luego hasta los 768 metros, altura de la ciudad de Mendoza. El recorrido es mucho más escarpado en el sector chileno que en el argentino; basta hacer notar que en una longitud de 71 km. el ferrocarril asciende en el lado chileno 2.265 metros, en cambio en el lado argentino

dispone de 170 km. para salvar un desnivel de 2.432 metros. La división entre los sectores chileno y argentino está marcada en el interior del túnel internacional por los escudos de ambas naciones, y de los 3.167 metros de longitud

El descenso en el sector argentino se hace en pendientes más suaves, pero siempre con vía en cremallera en diversos sectores, hasta la estación de Polvaredas, a unos 50 km. del límite; el trazado va orillando el río Las Cuevas y posteriormente el río Mendoza, ambos encajonados entre imponentes cordones de cerros. La aridez de la cordillera solamente nos abandona en el oasis de Uspallata y al término de nuestro viaje en los interminables viñedos y campos arbolados que rodean Mendoza.

De los 250 km. del ferrocarril, se encuentran electrificados 76, que corresponden a la totalidad del sector chileno, y a 5 km. en territorio argentino. La energía eléctrica necesaria es entregada al ferrocarril por la Compañía Chilena de Electricidad en 44.000 volts; el ferrocarril transandino, por intermedio de su subestación eléctrica instalada en Los Andes, entrega a la línea eléctrica corriente continua de 3.000 volts para atender ordinariamente el sector Los Andes-Río Blanco. En la estación de Hnos. Clark, antiguamente llamada Juncal, existe otra subestación eléctrica del ferrocarril, que recibe 44.000 volts y entrega corriente continua de 2.000 volts destinada a alimentar el sector de vías en cremallera de Río Blanco a Las Cuevas, primera estación argentina. La

Por HUGO PAVEZ R.

del túnel, deja 1.385 para Chile y 1.782 para Argentina. De más estaría recalcar en estas líneas la importancia de esta ruta, evidente desde todo punto de vista. En un rápido recorrido por ella, ascendemos por el verde valle del Aconcagua hasta que, más allá de Guardia Vieja, la fertilidad nos deja para dar paso a la aridez cordillerana, reflejada en cerros de roca gris de diversas tonalidades, cuya majestuosidad hace notar nuestra pequeñez ante la inmensidad de la naturaleza. Desde el Km. 85, un poco más allá de la estación de Río Blanco, debe recurrirse al sistema de cremallera Abt de tres barras para hacer posible la circulación de los trenes, sistema que se encuentra en diversos sectores de la vía con un total de 23 km. y con gradientes hasta del 8%. Pasado el túnel internacional, el paisaje totalmente diferente nos evidencia que estamos en otra tierra, en donde hasta el color café y rojizo de los cerros y de las corrientes de agua nos parece extraño.

El descenso en el sector argentino se hace en pendientes más suaves, pero siempre con vía en cremallera en diversos sectores, hasta la estación de Polvaredas, a unos 50 km. del límite; el trazado va orillando el río Las Cuevas y posteriormente el río Mendoza, ambos encajonados entre imponentes cordones de cerros. La aridez de la cordillera solamente nos abandona en el oasis de Uspallata y al término de nuestro viaje en los interminables viñedos y campos arbolados que rodean Mendoza.



Partida en la ruta internacional del ferrocarril transandino por Juncal. En esta localidad se encuentran las lunetas canchales de espal, mudamente conocidas

EL FERROCARRIL TRANSANDINO POR JUNCAL

FF. CC. del E. - Chile
LOS ANDES TRAMS.
Nº 1
ADICIONAL PULLMAN
A Mendoza
Total en M/Ch. 370

F. C. Transandino
Of. Serv. Internacional
LOS ANDES
a
LAS CUEVAS
MEDIO
2ª clase
\$ 186,00 m/cte.
más
\$ 1,16 m/arg.
Con impuestos
00283

FF. CC. del E. - Chile
TRANSANDINO
VENDE: L. ANDES Nº 1
MEDIO
TRAM SALAMINERO
(F. C. Argentina)
Mendoza
A Buenos Aires
ADICIONAL PULLMAN
Total en M/Ch. 00094



Figura 14. Mendoza antigua. 1970. [Ferroazafatas del FCT]. Disponible en <https://mendozantigua.blogspot.com/>. Accedido en diciembre de 2021.
Figura 15 y 16. Mendoza antigua. 1970. [periodico y boletos del FTC]. Disponible en <https://mendozantigua.blogspot.com/>. Accedido en diciembre de 2021.

los conceptos .

2.1 El Paisaje Cordillerano .

En relación con el concepto de paisaje que menciona este marco teórico, se entenderá la cordillera no solo como espacio geográfico, sino por sobre todo un paisaje en el que la naturaleza y la cultura se vinculan. De todas las formas, el paisaje cordillerano está atravesado por esos intentos del ser humano en hacer la montaña más habitable y transitable mediante caminos, construcciones, medios de transporte e infraestructura.

Uno de esos intentos dio origen al FTC, debido al nivel de importancia que tuvo el tren en la vida cotidiana de las personas, y en el crecimiento y desarrollo del país, toda obra ferroviaria dejó huellas en la sociedad. Estas huellas han quedado insertas en el territorio, siendo parte del paisaje cordillerano del FTC construido que a lo largo del tiempo y mimetizado con el paisaje.

Más allá del estado de abandono que se encuentra la estructura del transandino es posible comprender que durante más de 50 años, la vida cotidiana de cientos de familias de Aconcagua se organizaba en torno del ferrocarril transandino y hasta el día de hoy los lazos de parentesco son existentes continúan y se realizan manifestaciones sociales que mantienen viva la llamada "cultura ferroviaria" en la zona.

Sobre el ramal en estudio, un trecho de la vía es hoy reutilizada para el transporte de cobre y en ocasiones para el turismo, por lo que aún parte de su patrimonio se mantiene vivo. Sin embargo, lo mayor de su infraestructura no está en uso, conformando un paisaje en abandono y con un fuerte deterioro.

La investigación también identifica componentes físicos que generan dificultades de acceso al emplazamiento en algunas veces y también de uso.

Cabe enumerar y destacar que esta investigación identifica algunos de los componentes estructurales de este paisaje:

1. **La estación de Los Andes**, considerada patrimonio histórico chileno por el Consejo de Monumentos (CMN).

2. **Tour Góndola Carril a Rio Blanco**, que con su antigua Góndola, considerado patrimonio histórico chileno por el CMN, hace recorridos turísticos en la ruta desde Los Andes hasta la estación Rio Blanco.

3. **Estación Rio Blanco** (considerado patrimonio histórico chileno por el CMN).

4. **Maestranza de Los Andes**, que posee maquinas en su interior que están declaradas Monumento nacional por el CMN.

5. **Estación de ferrocarriles Juncal** – Hermanos Clark, objetivo de este AFE.

Esos puntos están considerados por su importancia histórica-patrimonial y por su condición actual (de infraestructura existente y de turismo) en el FTC (lado chileno del ferrocarril). A partir de una mirada sistémica esos puntos identificados ayudarán a reconocer una forma de resignificar y poner en valor a la memoria del ferrocarril mediante la ex estación Juncal.

La relación entre el ser humano y la cordillera puede no solo ser vista en términos de obstáculo, sino también como espacio geográfico que otorga disfrute de modo contemplativo, expresable en sus atractivos turísticos, hoteles y actividades de

1954



1955



1910



1920



1910



2015



2018



2020



2021



2021



Figura 17. Los andes online. 1954. [antigua estación de Los Andes]. Recuperado el 29 de noviembre, 2021, de <http://www.losandesonline.cl/noticias/22007/dan-a-conocer-alcances-del-proyecto-de-recuperacion-de-la-ex-estacion-de-ferrocarriles.html> Figura 18. Amigo del tren. 2015. [actual estación de Los Andes]. Recuperado el 29 de noviembre, 2021, de <https://www.amigosdeltren.cl/fotos-estacion-los-andes> Figura 19. Facebook. 1955. [antigua gondola ferrocarril]. Recuperado el 29 de noviembre, 2021, de https://web.facebook.com/FotosHistoricasDeChile/photos/g%C3%B3ndola-carril-en-estaci%C3%B3n-portillo-provincia-de-losndes-c1955/1041809189306147/?_rdc=1&_rdr Figura 20. Los andes online. 2018. [actual paseo gondola ferrocarril]. Recuperado el 29 de noviembre, 2021, de <http://losandesonline.cl/noticias/32576/gondola-carril-del-trasandino-realizo-uno-de-los-ultimos-viajes-patrimoniales-de-la-temporada.html> Figura 21. Memoria Chilena. 1910. [antigua estación Rio Blanco]. Recuperado el 29 de noviembre, 2021, de <https://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-72027.html> Figura 22. Facebook. 1920. [antigua maestranza de los andes]. Recuperado el 29 de noviembre, 2021, de https://mobile.facebook.com/groups/210169736685536/?_rdc=1&_rdr de <https://mapio.net/pic/p-107714454/> Figura 23. Mapio.2020. [estación Rio Blanco]. Recuperado el 29 de noviembre, 2021, de <https://mapio.net/place/8850591/> Figura 24. Mapio. 2020. [maestranza de los andes]. Recuperado el 29 de noviembre, 2021, de <https://www.elferrocarrilchile.cl/el-trasandino-los-andes-mendoza> Figura 25. El Ferrocarril en Chile. [estación Juncal]. Recuperado el 29 de noviembre, 2021, de <https://www.elferrocarrilchile.cl/el-trasandino-los-andes-mendoza> Figura 26. Fotografía sacada en la ex estación en agosto de 2019.

2.2 Patrimonio Industrial en Ruinas

Originadas desde un proceso natural de deterioración surgen las ruinas industriales, en su mayoría provenientes del abandono debido a su propia obsolescencia productiva.

Este proceso de deterioro, se acelera pasando rápidamente de un estado de abandono y luego a una condición de ruina. “Para hablar de una ruina arquitectónica, debe existir un estado de derrumbe o fragmentación donde se ha diluido paulatinamente o violentamente el cobijo de los actos propios de la obra arquitectónica. Esta pérdida de habitabilidad puede originarse por varias circunstancias, produciéndose una transformación de vida a muerte al pasar de la presencia a la ausencia, del ruido al silencio” según Gallardo y Torres, 2018 (pag.3).

La ex estación Juncal, juntamente con el tramo de rieles que se acerca a ella, está en situación de ruina y deterioro constante. Se trata de una obra arquitectónica que mantiene en su estructura una identidad en sus vestigios, una lectura de lo que existió.

Conceptualmente se puede decir que actualmente una de las principales discusiones acerca del patrimonio industrial en ruinas está en la nostalgia, potencia y en la belleza que producen esos vestigios de un tiempo. Muchos de ellos considerados esculturales en su paisaje contextual, su memoria y su historia.

Según Marrodán (2007), esos paisajes industriales “En su estado de ruina, las formas industriales han pasado a vincularse definitivamente a la experiencia estética.” (p.107). Esto se da debido al sentimiento muy particular de cada uno producido por el estado de abandono de esta ruina. Esta reflexión en el caso de estudio se hace muy presente pues sus características estéticas y de paisaje todavía producen una experiencia a su visitante.

La ruina trae lo que es gran parte de este valor. Esta que, como afirmó Eugène Emmanuel **Viollet-le-Duc**, el principal teórico de esta vertiente “Restaurar un edificio no es mantenerlo, ni repararlo, ni rehacerlo, es restablecerlo en un estado completo que pudo no haber existido nunca” (Viollet-le-Duc, 2017. Pag.72).

En contraposición a las ampliaciones de la concepción viollet-le-ductiana de la restauración, el crítico de arte inglés **John Ruskin** afirmó, que la restauración es “la destrucción más total que un edificio puede sufrir: una destrucción al fin de la cual no resta ni mismo un pedazo auténtico a recolectar, una destrucción acompañada por la falsa descripción de la cosa que se destruyó” (1849, pág. 55). Ruskin reconocía así el valor del tiempo recurrido en los vestigios existentes de memoria.



Figura 27. Interior del edificio de la Subestación. Fotografía de 2021.

2.3 Aproximación a la Resignificación .

Para comprender con mayor profundidad el objetivo que se ha planteado en este trabajo y su respectivo desarrollo, es importante definir el concepto de resignificación, el cual se encuentran directamente relacionados con el objetivo del AFE.

Resignificar es la acción que permite cambiar la perspectiva de algo que ya no tiene más su significado inicial. Muy utilizado por la psicología el término posibilita una transformación de experiencias. El objetivo de utilizarlo en el contexto arquitectónico está conectado con el preexistente porque posibilita que el uso edificado y urbano pueda ser transformado a partir de la actualización de su significado y potencializa el criterio de la mínima intervención.

El caso de Juncal ejemplifica un espacio representativo de una ruptura de la historia y consecuentemente de su significado debido a su estado físico de abandono. La interacción social se encuentra prácticamente inexistente, debido al término de la línea de ferrocarriles en este punto y a la dificultad del acceso al sitio.

Existe una tentativa de reconexión actualmente mediante el vínculo con la Ruta Patrimonial Turística del Valle del Aconcagua, con un área de gran importancia turística para la región.

Además, de eso en el territorio es posible identificar lugares, manifestaciones, dinámicas y organizaciones establecidas alrededor de actividades deportivas y turísticas de contemplación lo que pone en valor como los habitantes reconocen y **configuran su nueva identidad como espacio.**

Según Molina (2013), se recurre a la RSG para promover cambios y tiene relación con la *“conservación del patrimonio como estrategia protectora de la tradición de grupos y comunidades”* o la *“modificación de hábitos en relación con el uso del espacio urbano”* (p. 43).

Fernández, Ricci, Valenzuela y Ramos (2016), comentan que de una cualidad de elementos, tangibles e intangibles puede cambiar en el tiempo, por las dinámicas propias de la selección de bienes y manifestaciones, así como las de la RSG, que tienen como motivación: *“una valoración económica. Es decir, esos elementos pueden ser concebidos como bienes que podrían ser intercambiados en un mercado, adquiriendo con ello la categoría de formas simbólicas mercantilizadas”* (p. 22).

La RSG diferente de la rehabilitación tiene su concepto centrado en la valoración de lo existente representado como forma de preservar la condición de ruina y la acción del tiempo como consecuencia natural del uso y de la memoria de este espacio. La rehabilitación por otro lado se refiere a restituir algo a su antiguo estado, habilitándolo nuevamente. La perspectiva utilizada en esta AFE utiliza el primer concepto porque el objetivo en el caso de Juncal es preservar su real estado de uso y su configuración de paisaje natural/cultural como potencial de intervención.



Figura 28, 29 y 30. Fotografías sacadas en 2021 de edificaciones del complejo Juncal que hicieron parte del Fondart de Estación de Los Andes. Link: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_xt&pid=S0718-23762018000100281

3. la metodología RSG .

La propuesta metodológica nace de las teorías de Molina (2013) sobre el concepto de RSG. El objetivo es lograr un resignificar que empiece por un acto de transformación de una realidad y su definición. Él se vale de las de las teorías de Butler (1990) cuando dice "La metáfora espacial de un sistema, cualquiera que sea su naturaleza, es análoga a la expuesta en otras teorías, permitiendo inferir que los procesos de cambio o RSG contemplan al menos esas cuatro condiciones que se resumen así:

- (a) Debe identificarse de forma precisa la condición existente que pretende ser transformada;
- (b) Los cambios operan en condiciones estratégicas;
- (c) La probabilidad inicial efectiva de una transformación es inversamente proporcional a la consistencia de la condición que desea ser transformada;
- (d) El proceso de transformación siempre supone un intercambio activo con el contexto. " (p. 57).

Así, a partir de estas cuatro condiciones, definidas en el párrafo anterior, se propondrá una metodología de análisis a través de una propuesta de intervención y transformación del caso de estudio en relación con la RSG.

Se empezará con la elaboración de levantamientos y dibujo de mapas, **identificando** las condiciones provenientes de la problemática donde surgirán las potencialidades y condiciones estratégicas de cambio para lograr una transformación funcional y tal vez formal de este espacio/lugar por medio de una **resignificación** de su uso.

Para materia de esta investigación se sintetizarán las condiciones en tres objetivos específicos: **identificar, analizar y resignificar.**

A través del siguiente cronograma se definen los pasos para que la RSG sea efectiva en el presente caso de estudio como comparación con la teoría de Butler / Molina.

la metodología .

la intervención .

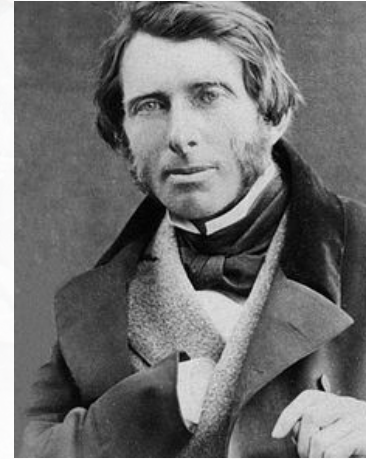


Figura 31. Wikipedia. (s.f.) [retrato del pensador John Ruskin] disponible en https://es.wikipedia.org/wiki/John_Ruskin. Accedido en 29 de noviembre de 2022.

Figura 29. Ashmolean. (1819/1900) [Study of a blind Arch in the Colosseum - acuarela hecha por John Ruskin]. Disponible en http://ruskin.ashmolean.org/collection/8995/per_page/100/offset/100/sort_by/relevance/object/14593. Accedido en 29 de noviembre de 2022.

4.1 IDENTIFICAR

juncal macro .

4.1.1

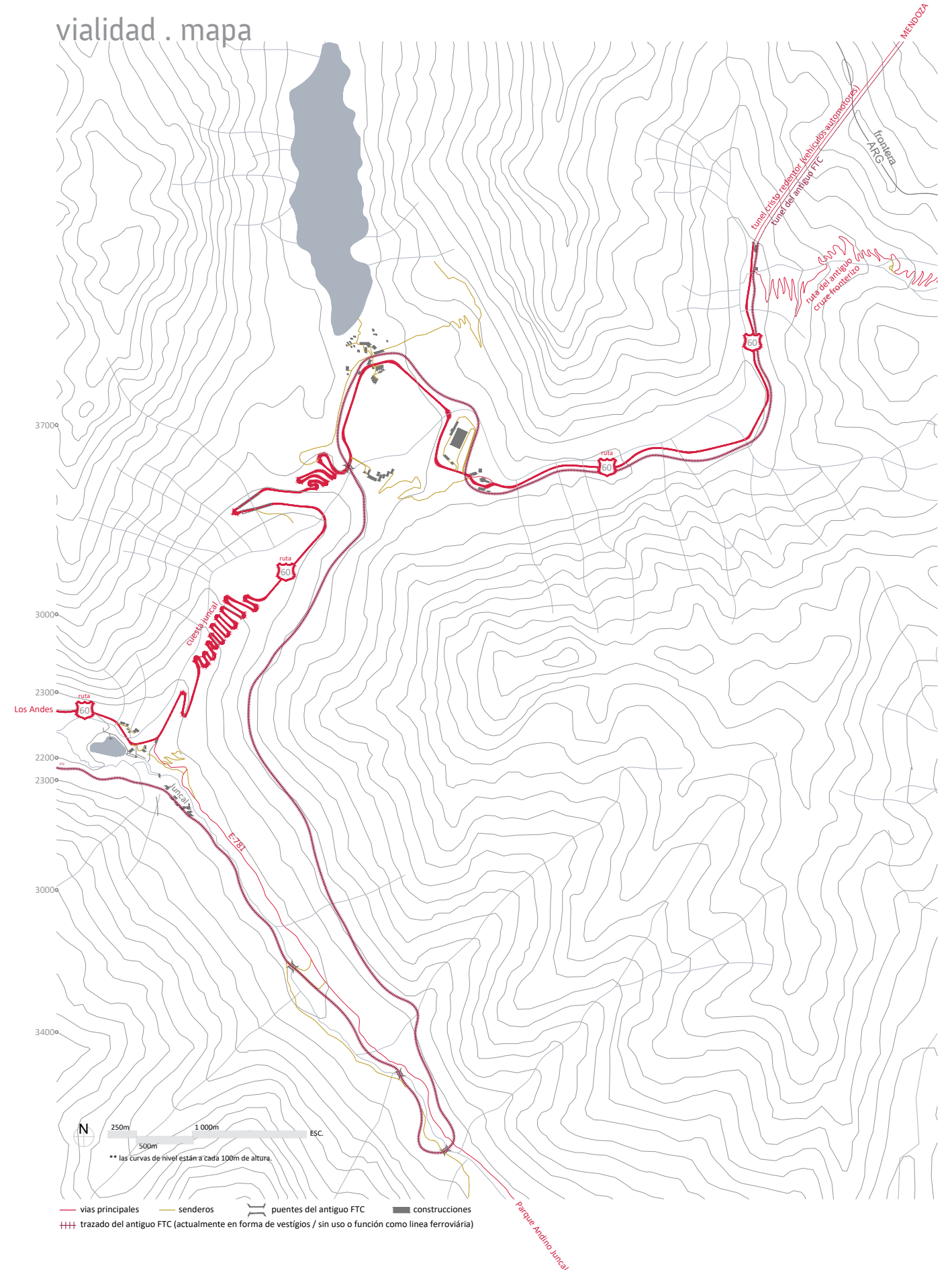
vialidad

La principal forma de acceso es mediante la carretera (ruta 60) que comienza en Valparaíso y termina en el acceso del túnel fronterizo con Argentina, luego sigue en el país vecino como ruta 7.

La ruta 60 posee una bifurcación con la **E-781**. Esta ruta da acceso al parque Andino Juncal (a aproximadamente 1.1km de la ex estación) y mismo que no tenga de un acceso físico directo al sitio de Juncal es la conexión mas profunda con la misma, visualmente. Esta se encuentra en buen estado de funcionamiento pero no tiene pavimentación consolidada, es una via/camino de tierra entre montaña y cursos de agua.

El trazado del ferrocarril que antes proporcionaba esa conexión internacional y muy importante con su contexto ya no existe además de sus vestigios que se limitan a rieles abandonados y edificaciones en ruinas.

vialidad . mapa



4.1.2 paisaje

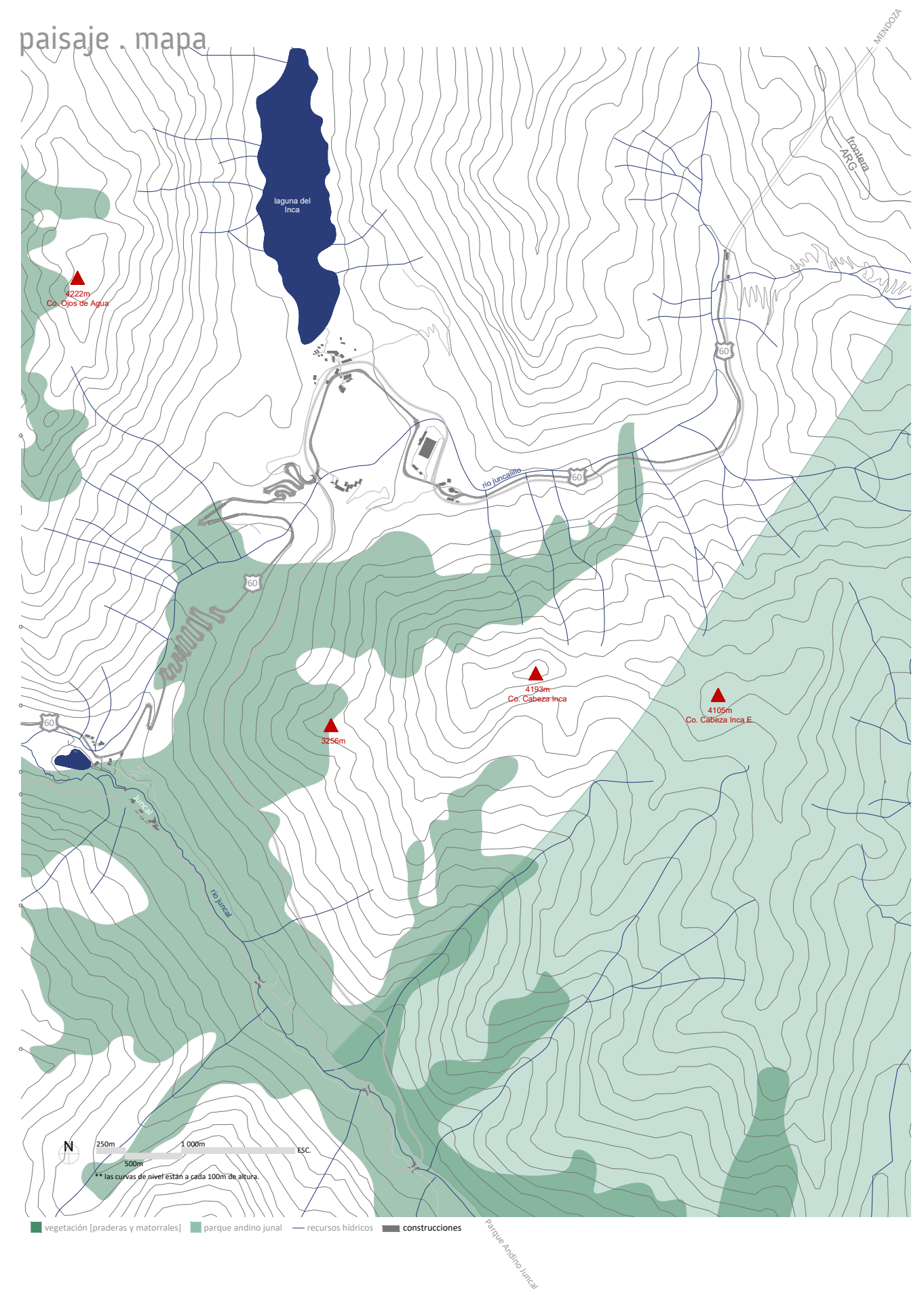
El paisaje cordillerano en el cual esta ubicado el trazado del FTC y consecuentemente la ex estación Juncal es de una diversidad única y es un componente de análisis muy importante.

El principal actor del escenario es la cordillera que nos brinda con sus picos de grande altura.

El no menos importante Parque Andino Juncal está ubicado a aproximadamente 8.7km de Juncal (eso considerando el acceso del Parque).

Sus cursos de agua que nacen como consecuencia del clima cordillerano y sus deshielos anuales conforman el Río Juncal que actúa como limitante del sitio en estudio y también bloquea su acceso desde la E-781 que conecta el Parque andino con la ruta 60.

paisaje . mapa



4.1.3

hitos

Los hitos del contexto cercano analizados son conectados en historia y funcionalidad. En su mayoría actualmente se tornan locales turísticos y tienen importancia regional y nacional.

En ese contexto se encuentran los vestigios de la ex estación Juncal que también posee valores turísticos y gran potencial funcional para su área de contexto cercano.

SIMBOLOGIA DEL MAPA DE HITOS

- 01 - ruina antiguos hoteles
- 02 - casucha de los correos (reconstruida)
- 03 - refugio militar (antigua posada)
- 04 - casa de la Colbun (empresa hidrétrica)
- 05 - antiguas posadas
- 06 - antigua posada
- 07 - puente (estructura empresa colbun)

juncal

- 08 - sub estación eléctrica juncal
- 09 - vestigios de la ex estación
- 11 - puente de ferrocarril 01
- 12 - puente de ferrocarril 02
- 13 - puente de ferrocarril km 55 03
- 14 - antiguo refugio transandino
- 15 - campamento ejército de Los Andes
- 16 - nacimiento primer andarivel de Juncadillo
- 17 - antiguas caballerizas hotel
- 18 - antiguo hotel portillo
- 19 - refugio escuela de montaña del ejército
- 20 - instalaciones de vialidad
- 21 - pabellones hotel portillo
- 22 - antigua estación ferrocarril
- 23 - actual hotel portillo
- 24 - edificio libertadores
- 25 - antigua aduana los libertadores
- 26 - antigua estación caracoles ferrocarril

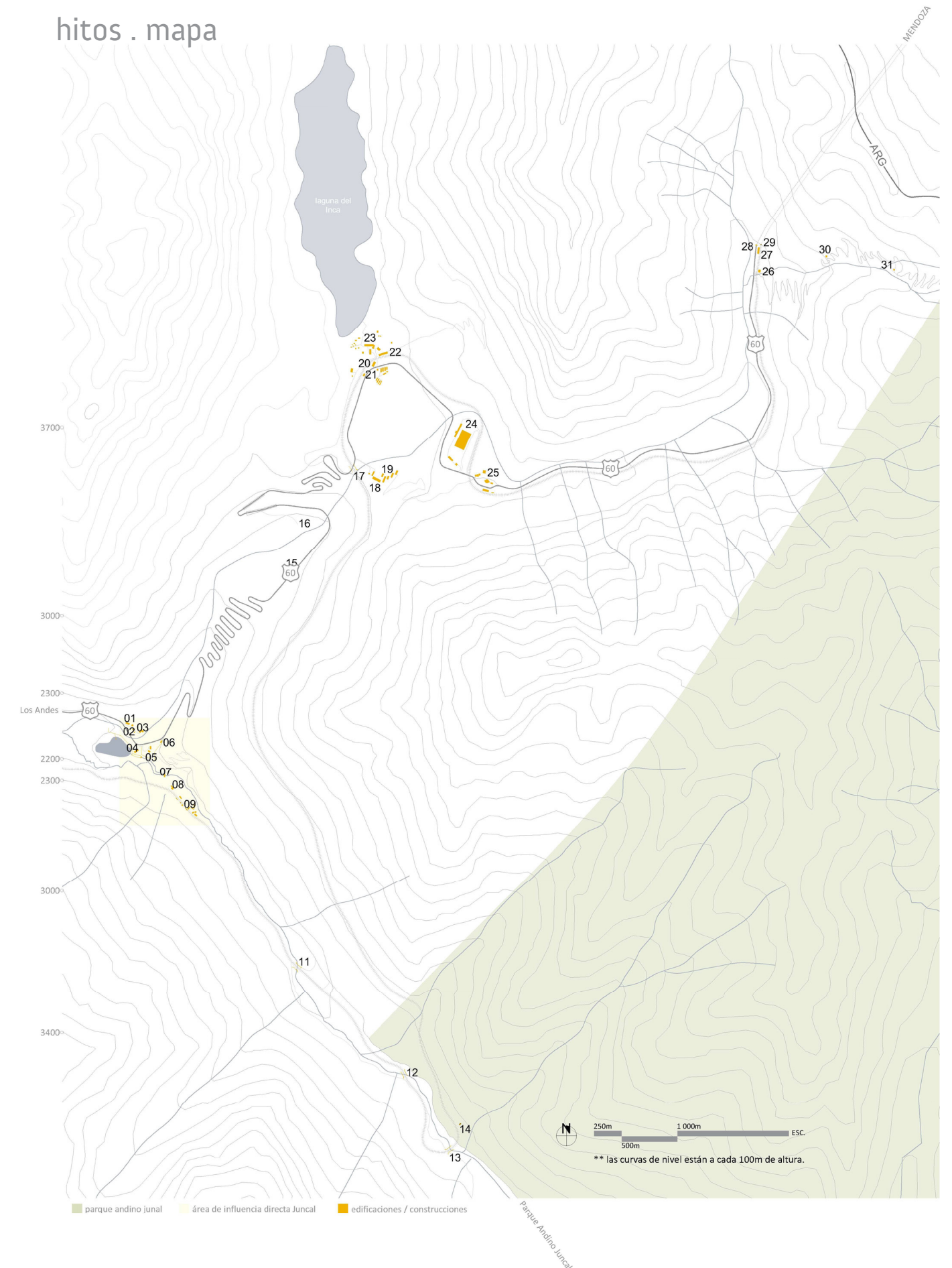
paso internacional los libertadores

- 27 - refugio vialidad de caracoles
- 28 - portal tunel cristo redentor (rodoviario)
- 29 - portal tunel de la cumbre (FTC)
- 30 - ruinas refugio viajeros (FTC)
- 31 - la casa del gringo (refugio)

ruta patrimonial rural

- 02 - refugio de correos

hitos . mapa



4.2 ANALIZAR

juncal micro .

4.2.1

ocupación histórica

08- CARBONERA
12- ESTACIÓN
14- CASA DE MAQUINISTAS

04- OFICINA
05- RETÉN DE CARABINEROS
06- PLATAFORMA DE CARBÓN +
ESTANQUE
07- TORNAMESA
09- CASA DE MÁQUINAS
10- CASA DE CAMINEROS

01- SUBESTACIÓN ELÉCTRICA
11- MONOLITO HERMANOS CLARK
13- CASA HABITACIÓN

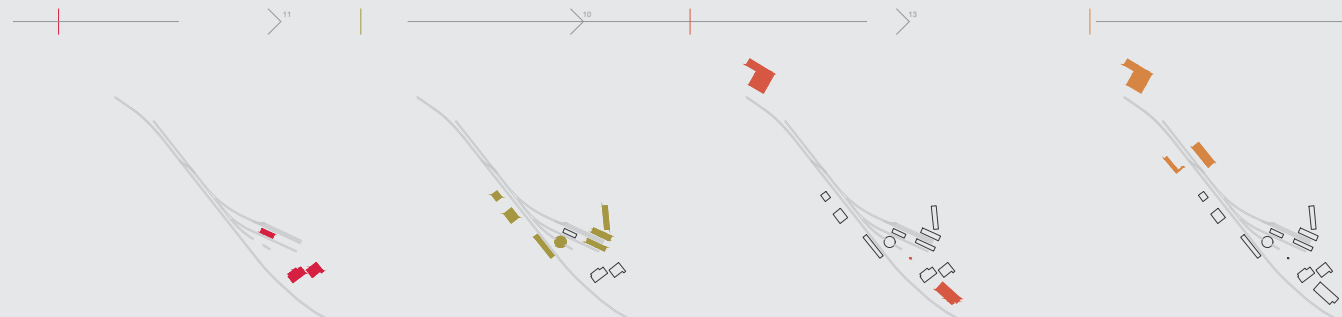
02- PLATAFORMA DE EMBARQUE
03- CORRAL DE EMBARQUE

1906

1917

1927

1940



ocupación histórica . mapa

simbología línea del tiempo

01 - 1927 - subestación eléctrica Juncal

02 - 1940 - plataforma de embarque

03 - 1940 - corral de embarque

04 - 1917 - oficina

05 - 1917 - retén de carabineros

06 - 1917 - plataforma de carbón + estanques

07 - 1917 - tornamesa

08 - 1906 - carbonera

09 - 1917 - casa de máquinas

10 - 1917 - casa de camineros

11 - 1927 - monolito hermanos clark

12 - 1906 - estación

13 - 1927 - casa habitaciones

14 - 1906 - casa de maquinistas



espacialidad . mapa

4.2.2

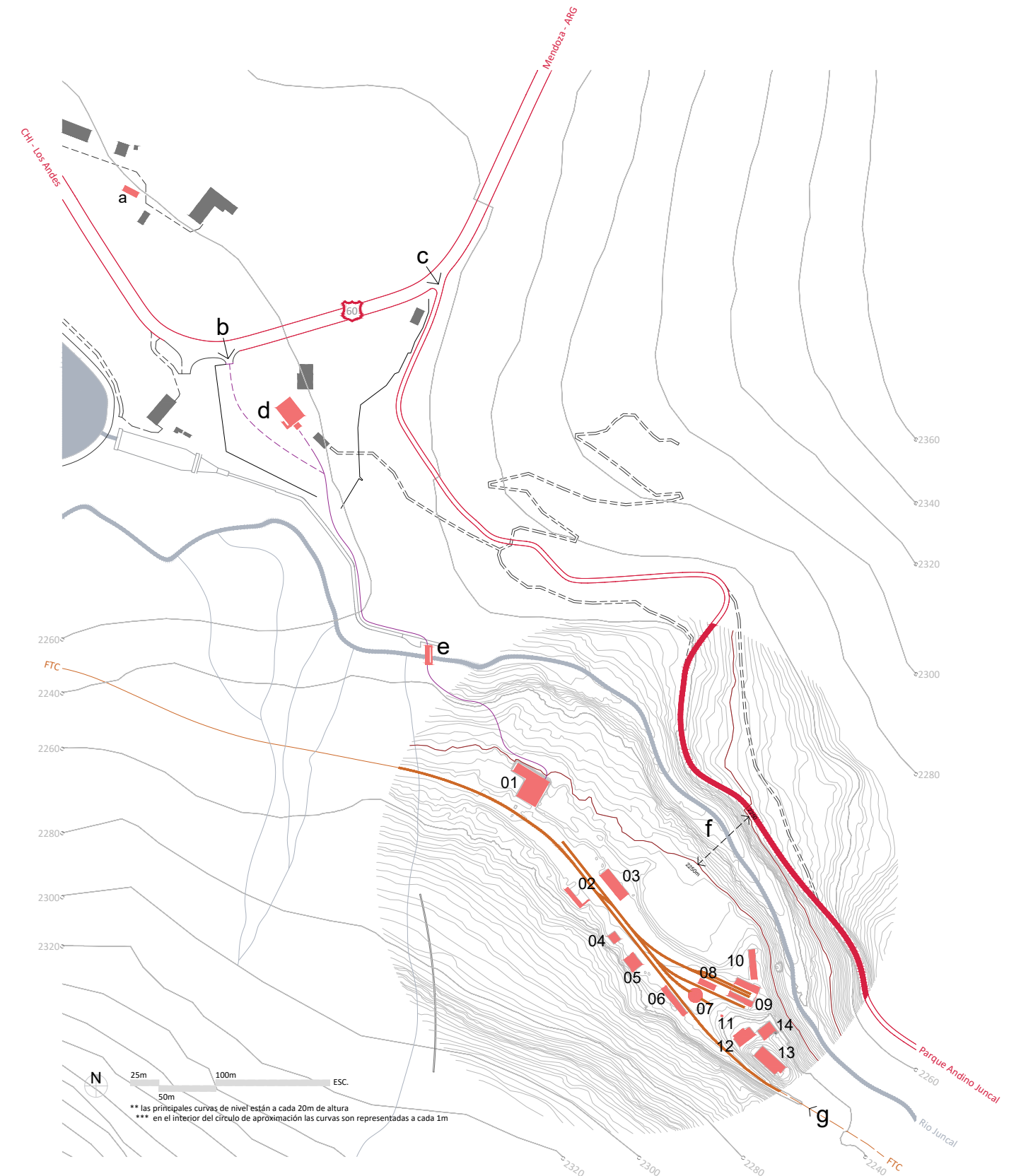
espacialidad

simbología complejo JUNCAL

- 01 - subestación eléctrica Juncal
- 02 - plataforma de embarque
- 03 - corral de embarque
- 04 - oficina
- 05 - retén de carabineros
- 06 - plataforma de carbón + estanques
- 07 - tornamesa
- 08 - carbonera
- 09 - casa de máquinas
- 10 - casa de camineros
- 11 - monolito hermanos clark
- 12 - estación
- 13 - casa habitaciones
- 14 - casa de maquinistas

simbología de colores

- construcciones aledañas existentes
- construcciones indicadas
- vialidad
- sendero de acceso existente
- vestígios línea férrea - FTC



4.3 Referentes de intervención arquitectónica .

Rehabilitación del núcleo urbano de Ruesta

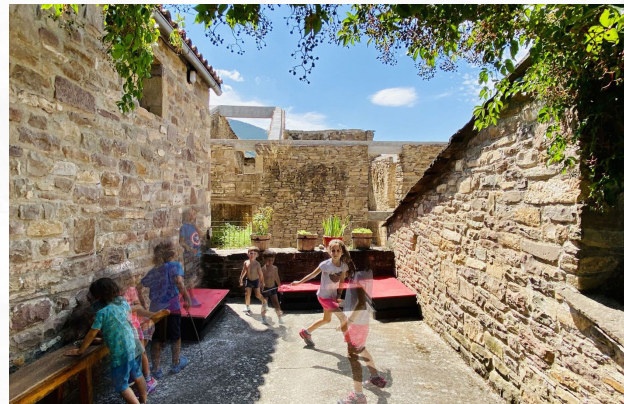
PLAN MAESTRO, RESTAURACIONES, PRESERVACIÓN HISTÓRICA.

URRIÉS, ESPAÑA.

Arquitectos: Sebastián Arquitectos

Área : 1100 m²

Año : 2018



“ Sebastián Arquitectos propone un camping en las ruinas desescombradas y consolidadas, un modelo sensato de rehabi(li)tación del turismo nómada que por allí pasa. No se trata de evitar el avance de la ruina ni la devolución de toda la materia arquitectónica al suelo del que pertenece, sino de, **asumiendo la realidad y la memoria del lugar**, proponer nuevos modos de habitar el tiempo fugaz de un lugar en el Camino de Santiago, una alternativa sensata y real a la despoblación de la España Vacía. “



Fuente citación y figuras:

https://www.archdaily.cl/cl/969116/rehabilitacion-del-nucleo-urbano-de-ruesta-sebastian-arquitectos?ad_source=search&ad_medium=projects_tab



Estudio del paisaje en/de Punta Pite

PAISAJISMO EN PUNTA PITE, PAPUDO.

V REGION, CHILE.

Arquitectos: Arquitecta Teresa Moller

Área : 110.000 m²

Año : 2005

“ Punta Pite es increíblemente humilde pero poderoso. La propuesta busca crear una experiencia que abrace el carácter del sitio; animándonos a caminar a través del paisaje costero, generando pisadas y escaleras sutiles construidas de la misma piedra que pasan casi desapercibidas, apareciendo solo como pequeñas guías y cuando es estrictamente necesario para poder continuar el paso.

Estos aspectos arquitectónicos están contruidos con granito cortado a mano, el mismo material que los propios acantilados. Es importante tener en cuenta que en ninguna dirección está marcado hacia dónde ir, la idea es invitar a las personas a caminar y descubrir sus propios caminos.”



Fuente citación y figuras:

<https://www.archdaily.cl/cl/02-167135/punta-pite-estudio-del-paisaje-teresa-moller-asociados>

4.4 RESIGNIFICAR

juncal con límites de intervención .

4.4.1 potencialidades

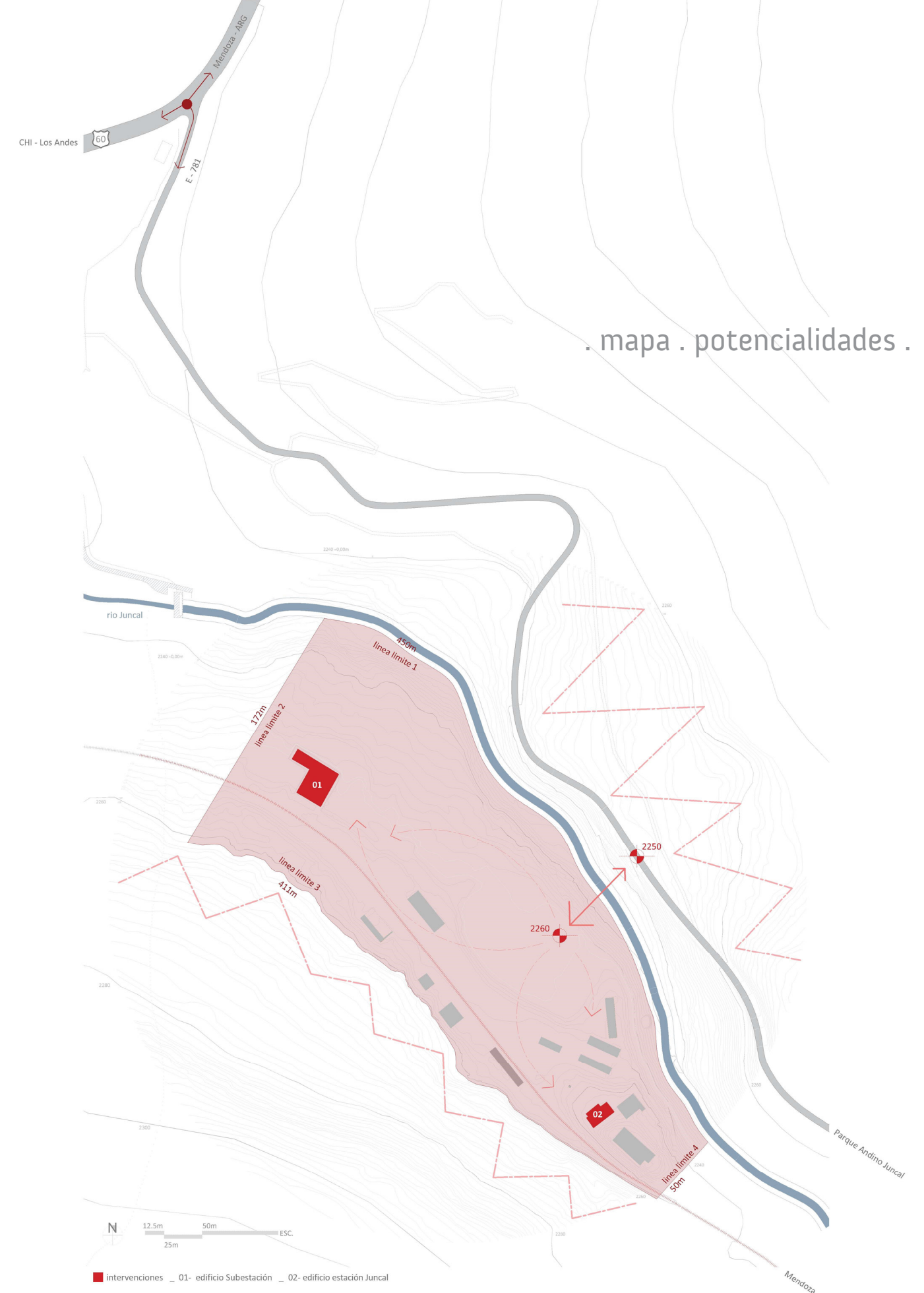
La ex estación está ubicada en un terreno rural sin claros límites de deslindes. De modo que había que definir límites para identificar los potenciales y proponer una intervención. Estas líneas fueron trazadas con base a dos límites geográficos claramente identificados: el Río Juncal y la configuración de cerramientos de las grandes pendientes formadas por el paisaje cordillerano.

Ese mismo paisaje se encuentra en un mismo nivel con un punto estratégico de la E-781 donde se reconoce una posibilidad de conexión visual y funcional con el sitio muy sensible.

Además, desde el punto central de la conexión se puede fácilmente acceder a los vestigios de las edificaciones del complejo.

Otro importantísimo potencial del lugar es la línea principal del FTC que todavía conserva en parte durmientes y algunos rieles, pero que conlleva un trazado de gran historia y ligeramente conecta todas las edificaciones de la estación.

Dos edificaciones puntualmente en dos extremos del sitio son fundamentales para que se entienda la historia de Juncal: la de número 01 es la antigua Subestación de energía y la de número 02 el edificio de la estación. Estos edificios por su relevancia histórica, además de su posición geográfica en el sitio, deben ser considerados como fuertes potenciales de una resignificación del contexto.



. mapa . potencialidades .

Juncal .



Figura 35. Fotografía panorama de a ex estacion en 2022. Lais Soares.

4.5 PROPUESTA de intervención .

La intervención del patrimonio arquitectónico en el complejo Juncal busca principalmente establecer la accesibilidad al patrimonio ahí establecido en su forma de ruinas.

La intención es que los futuros usuarios/visitantes de este espacio se apropien de él y su uso resignificado capaz de generar un plan maestro de funcional.

Este AFE tiene como objetivo proponer una intervención que cumpla con esa accesibilidad que haría esta puesta de valor tornarse posible.

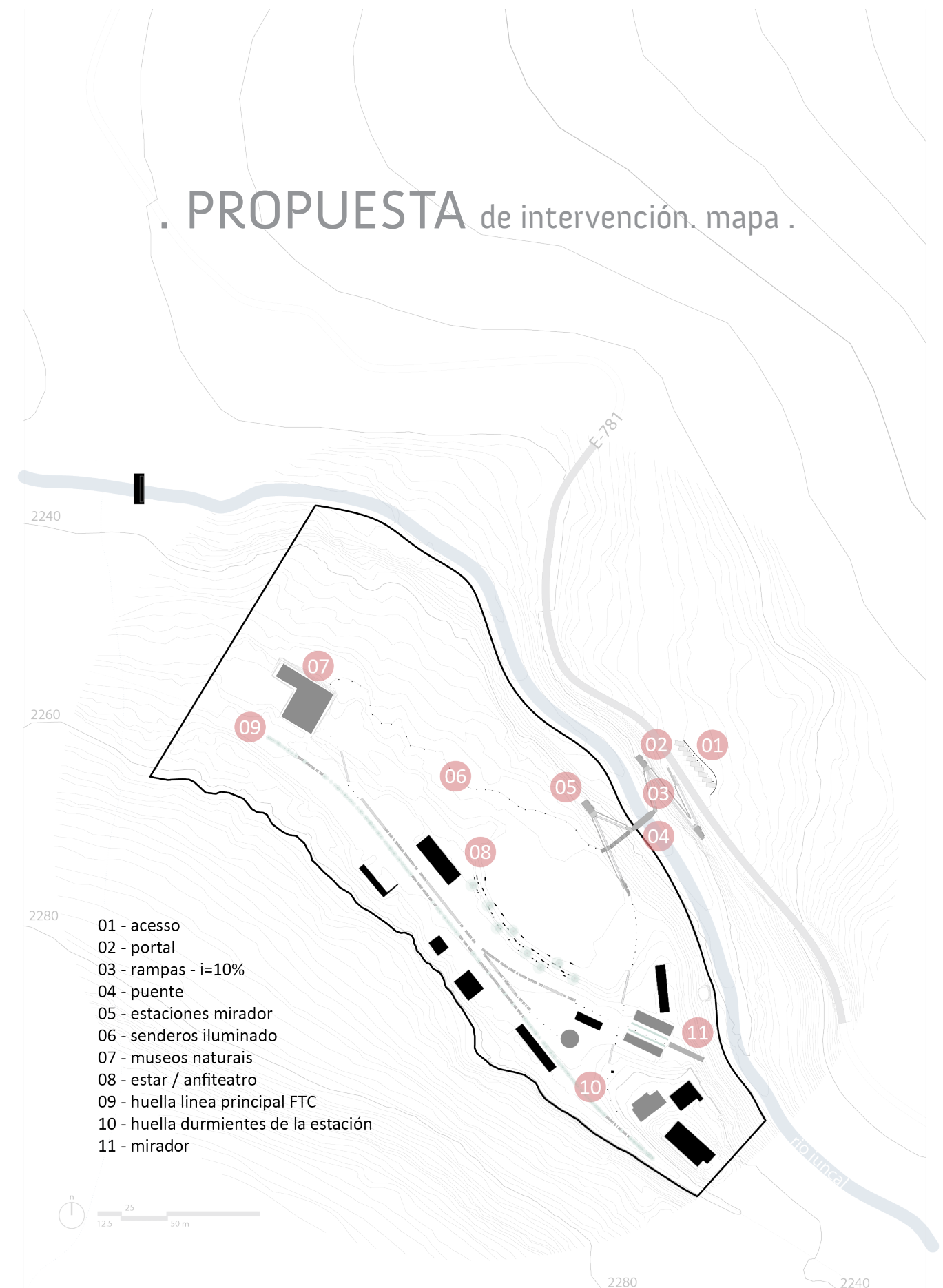
La propuesta debe cumplir con los siguientes criterios: conservación, autenticidad, contraste, reversibilidad y respeto a la acción del tiempo.

Una intervención arquitectónica conservadora y restauradora en un paisaje industrial es una cuestión compleja y muy particular. Los valores a conservar y restaurar, en la mayoría de esos paisajes, no son tanto la calidad arquitectónica y la singularidad. Habitualmente se componen de piezas, como su propia esencia de industriales indica, pero su interés no se reduce a las piezas aisladas sino en sus articulaciones entre sí y con el territorio; también en su semántica y simbolismo, en lo que representan para la memoria colectiva, para la identidad de los pueblos y las regiones (Lalana y Santos, 2009).

Figura 36. Fotomontaje de la intervención correspondiente al mirador. Intervención 11 (en leyenda del mapa lateral).



. PROPUESTA de intervención. mapa .



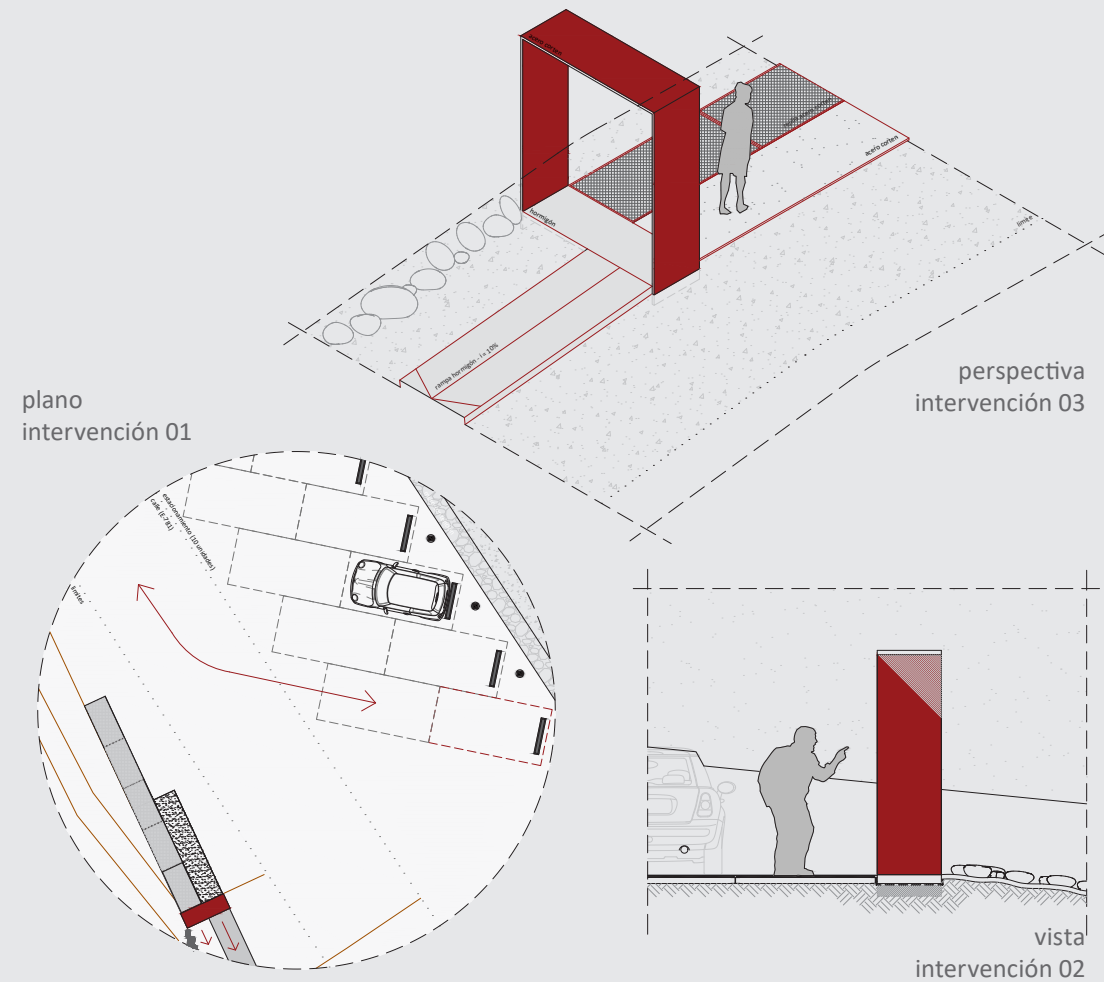
Juncal intervenida .



Figura 37. Fotomontaje hecha con base a una fotografía (sacada por la autora en 2022). Intervenciones propuestas.

4.5.1

acceso + portales + rampas .



referente



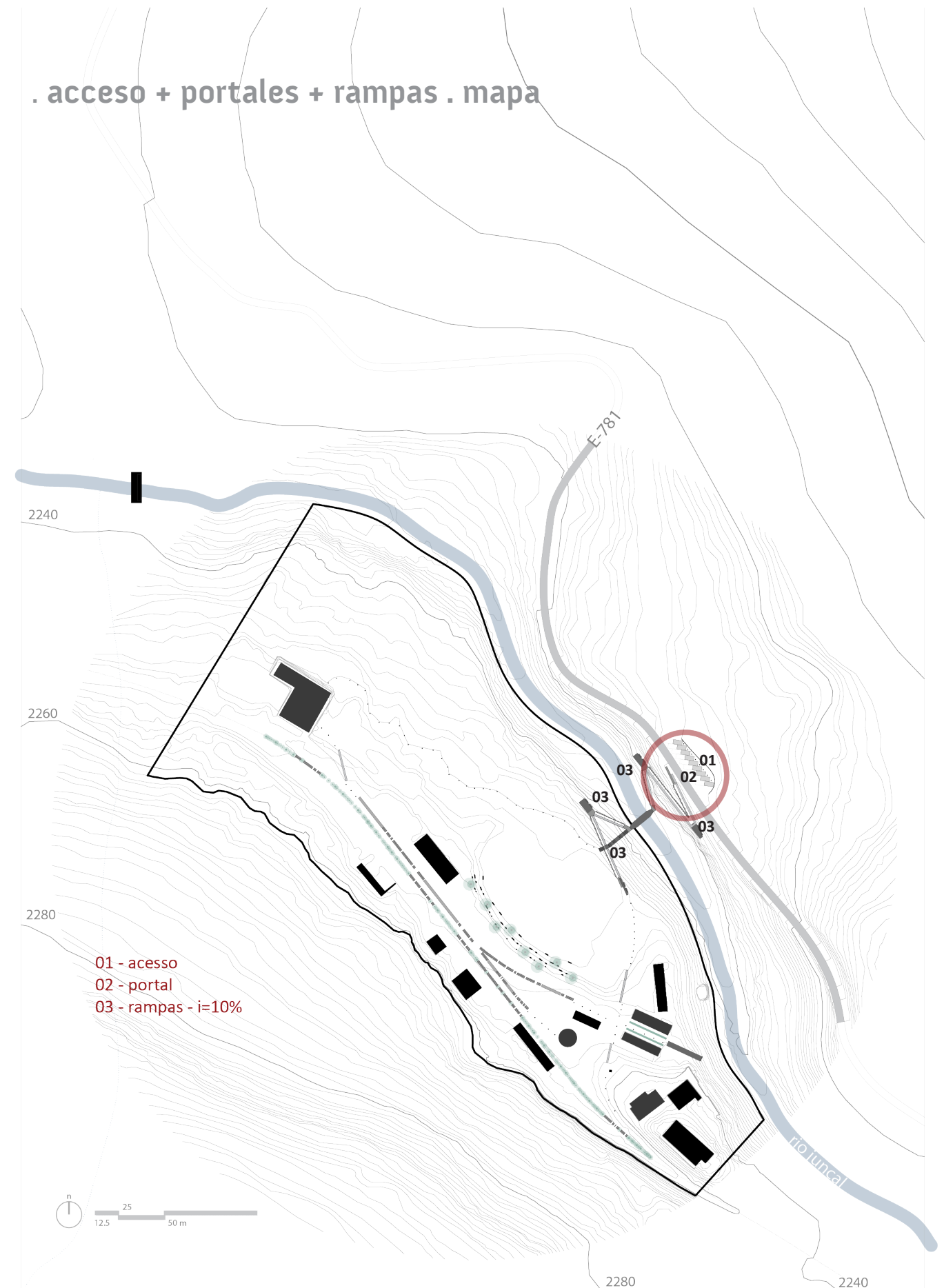
Figura 38. Divisare. [Camino turístico y ciclistico en Maule, de Aravena] recuperado el 29 de noviembre, 2022. <https://divisare.com/projects/280782-ELEMENTAL-Alejandro-Aravena-Tourist-Promenade-and-Cycle-Lane>

Acceso. De modo a promover y priorizar la entrada de peatones al local se instaura un estacionamiento junto a la E-781 (lado izquierdo, contrario del acceso de peatones).

Portales. Elemento ubicado en dos posiciones estratégicas que implementa un elemento de señalética al sitio. Este de características sólidas es perforado con textos que cuentan la historia del FTC (primero elemento justo al acceso principal) y también de Juncal (segundo elemento junto al acceso del complejo).

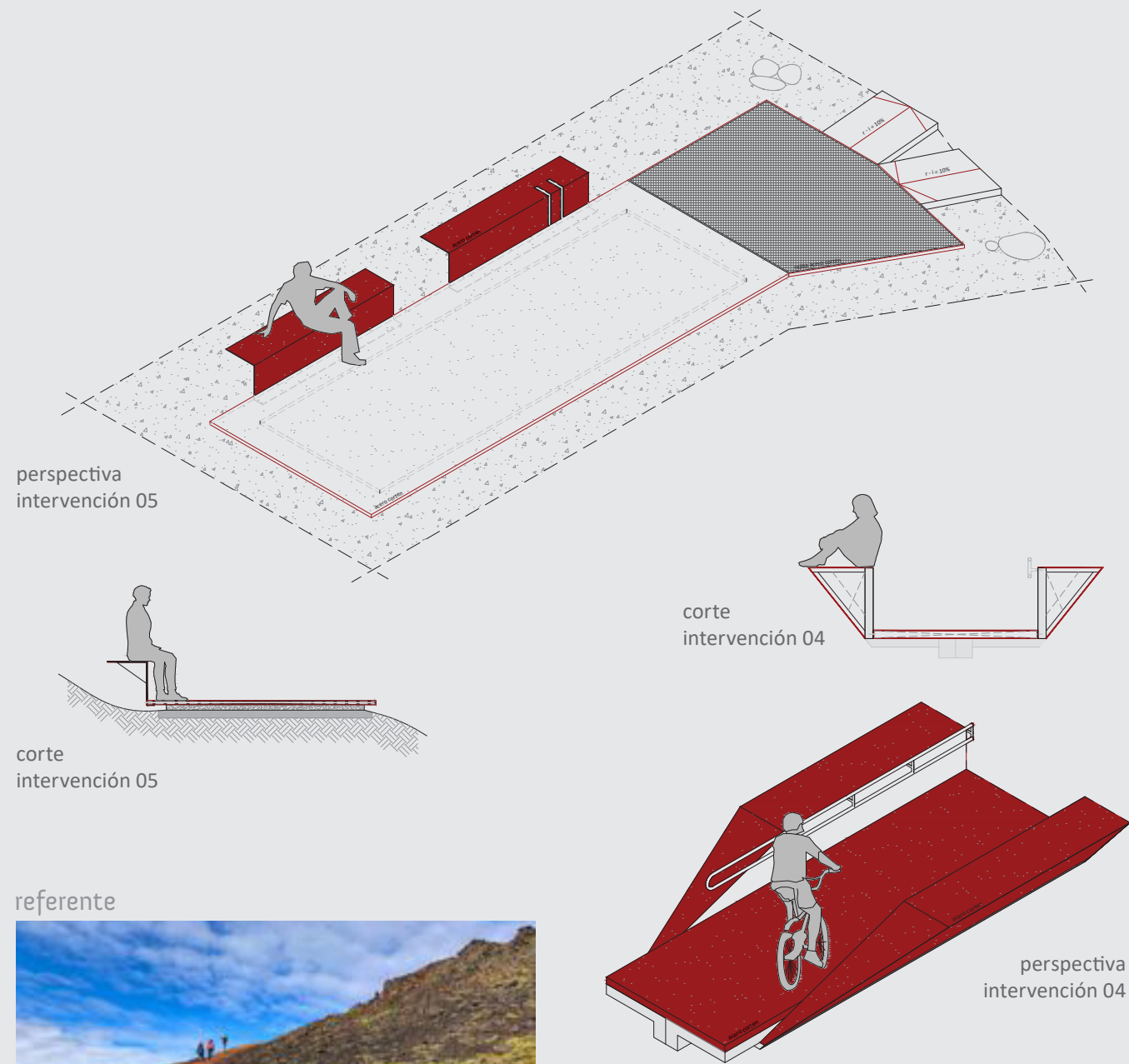
Rampas (i=10%). Estas están propuestas para marcar ese sendero descendente y ascendente que anticipa el acceso al complejo. Su materialidad y ubicación en el terreno y su topografía existente no generan gran impacto visual.

. acceso + portales + rampas . mapa

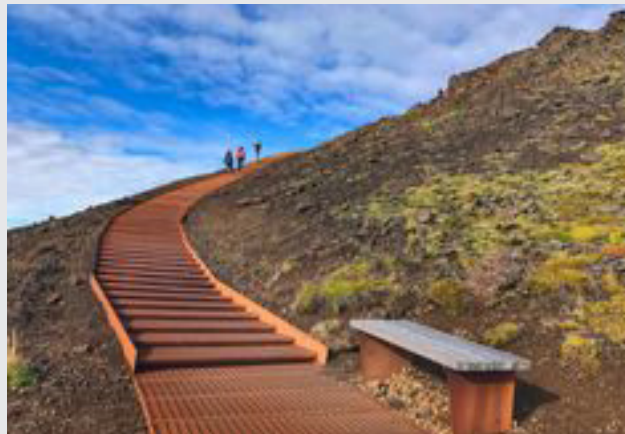


4.5.2

estaciones mirador + puente .



referente



Puente peatonal/ciclovía. El acceso anteriormente bloqueado por el río Juncal es resuelto con la ubicación de un puente que conecta los elementos "rampas". Este sirve de un impacto visual mayor que proporciona una identidad y una orientabilidad al acceso del sitio.

Estaciones. Así se llaman en honor a la RSG de Juncal. Son lugares de descanso ubicados estratégicamente en las curvas de las rampas de acceso.

Figura 39. Topos. [Performative landscapes] recuperado el 29 de noviembre, 2022. <https://toposmagazine.com/performative-landscapes/#Interview-Bild-11-631x440>

. estaciones mirador + puente . mapa

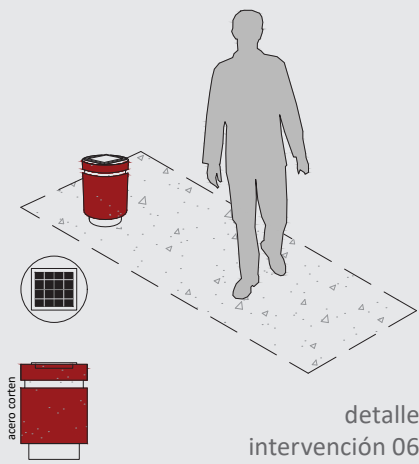


4.5.3

senderos + museos .



fotografías intervención 07



Museos Naturales. Son edificaciones contienen elementos arqueológicos (como maquinarias en ruinas, pisos, cerámicas y albañilería con su estampado de origen) en buen estado de conservación. Estos edificios son muy importantes para que se entienda la historia y el componente tecnológico de las construcciones.

Esta AFE no pretende desarrollar una rehabilitación para estos edificios pero toma conciencia de que el potencial existente debe ser tomado en consideración para una segunda etapa de este plan maestro.

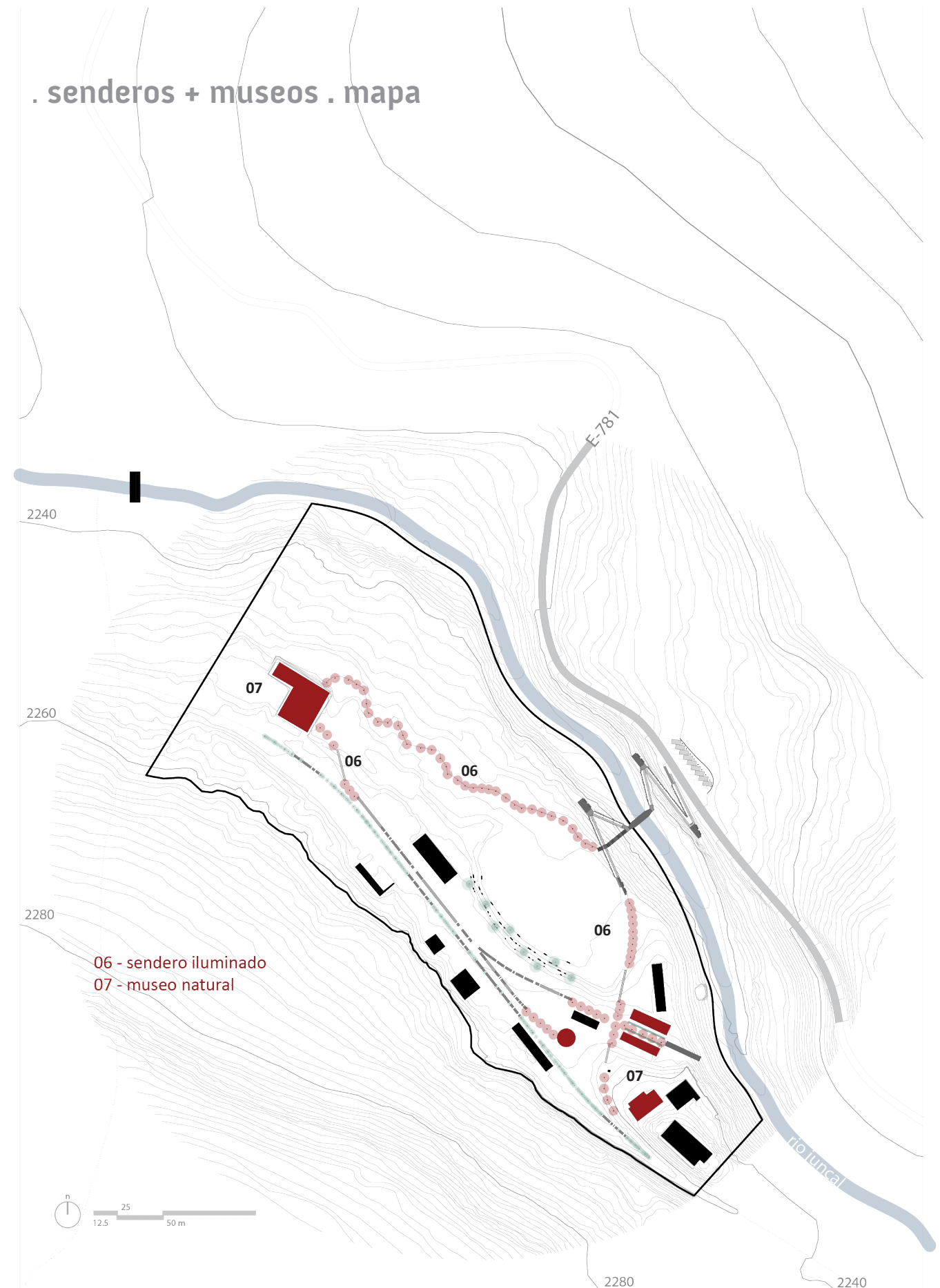
Senderos iluminados. Son caminos que hoy son huellas naturales que se proponen luminarias del tipo bolardo (fijas en el piso) que funcionan con energía solar y además servirán de indicación (diurna y nocturna) de estos senderos a los visitantes.

Figura 40. Maquinaria existente y preservado de la acción del tiempo. Fotografía sacada en 2022 desde el interior de la Subestacion de energía.

Figura 41. Estructura del Tornamesa existente. Fotografía sacada en 2020.

Figura 42. Maquinarias de origen británica, existente y preservado de la acción del tiempo. Fotografía sacada en 2022 desde el interior de la Subestacion de energía. Fotografías propias de julio de 2021.

. senderos + museos . mapa



4.5.4

estar y anfiteatro .



corte
intervención 08

referente

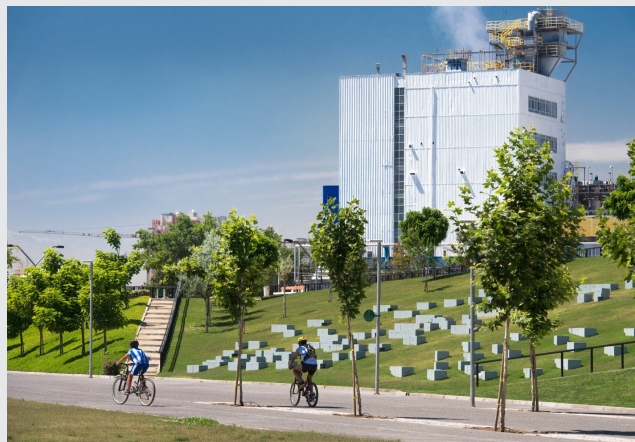


Figura 43. Archdaily. [Parque de la Familia] recuperado el 29 de noviembre, 2022. https://www.archdaily.cl/cl/793450/parque-fluvial-padre-renato-poblete-boza-arquitectos?ad_medium=gallery

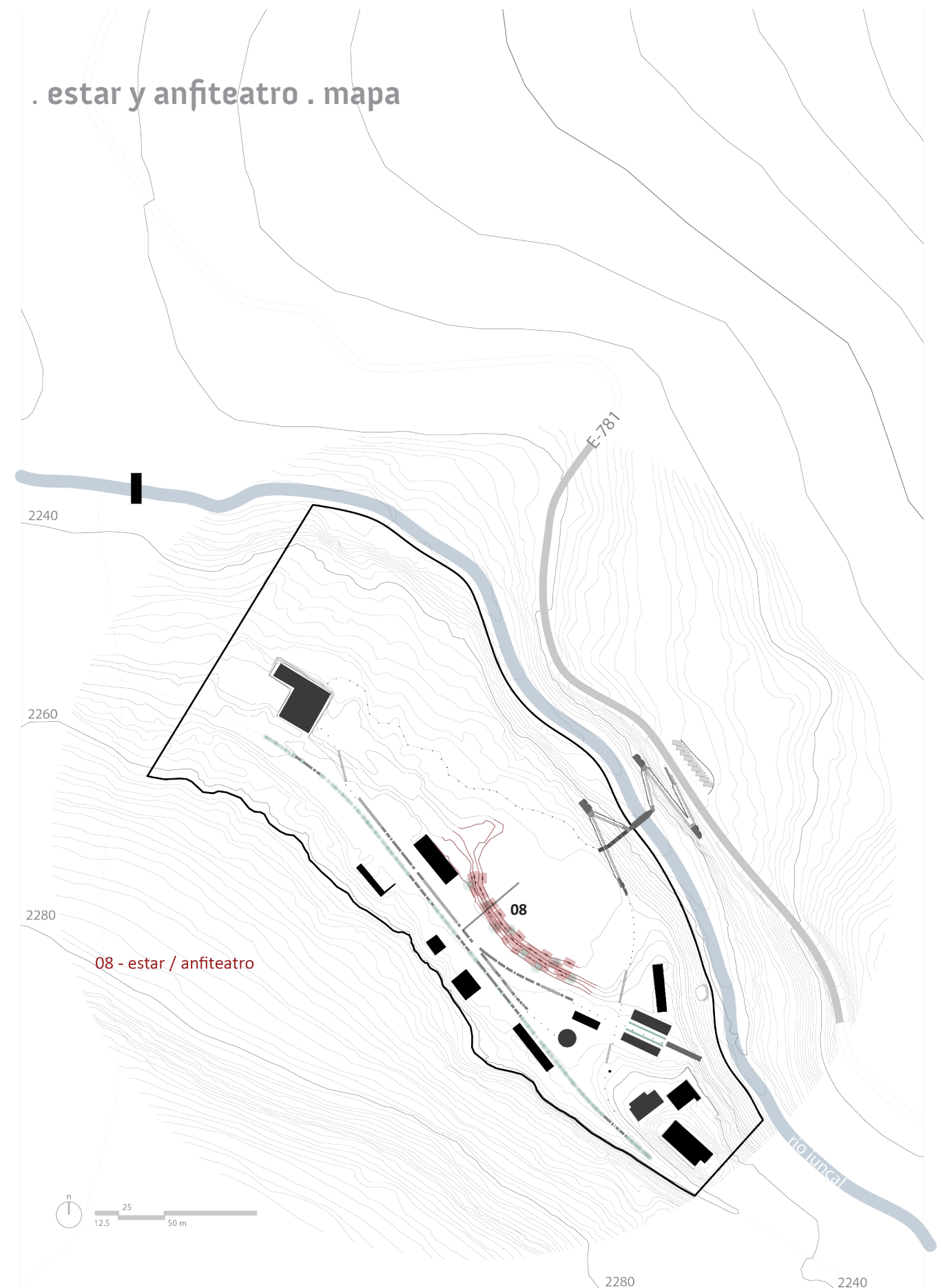
Estar/Anfiteatro. De modo de integrar y aprovechar un declive del terreno se ubican bancas con diferentes tamaños formando un gran anfiteatro orientado para el centro del área de acceso al complejo.

Local donde históricamente las personas se reunían para actividades de ocio, a través de relatos encontrados en investigación, este espacio servía de cancha de fútbol para los moradores de Juncal.

En esta área también se propone la plantación de árboles que son nativos y autóctonos de este clima como el "ciprés de la cordillera".

La necesidad de este tipo de paisajismo surge a partir de la investigación de referentes y el uso de este espacio como un "estar" requiere áreas sombreadas.

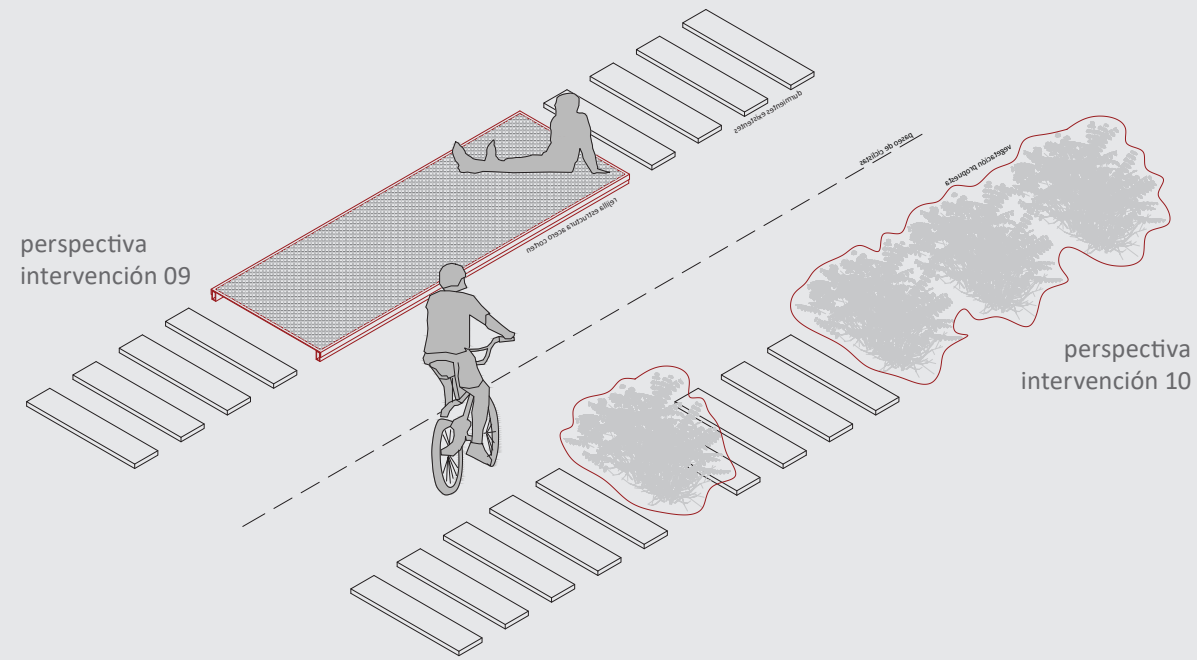
. estar y anfiteatro . mapa



08 - estar / anfiteatro

4.5.5

huellas FTC .



Huellas de los rieles del FTC. El más representativo de los elementos del FTC son esos parcialmente enterrados durmientes que un día contuvieron los rieles metálicos de una vía férrea de tamaño importancia. Estos serán tratados de dos maneras distintas.

Primero: los que se ubican más interiores en el complejo y que antes eran reconocidos como rieles de servicio (que llevaron los trenes para su mantención en diferentes edificaciones del complejo) se complementarán con la RSG de su línea representada ahí por un elemento de rejilla metálica del mismo ancho.

Segundo: el rastro real de la línea, ubicado más al noreste del sitio, se complementará con vegetación, ya que tiene características diferentes.

Ciclovía. Está en el acceso y estaría ubicada justo al lado del sendero peatonal. Una vez en el interior del sitio se mezcla con los caminos y estaciones peatonales de contemplación más en su límite (donde se ubica la segunda huella del FTC transformada en línea parcialmente vegetal) abrirse al exterior del sitio y promover esa conexión con el Parque andino Juncal, la ruta E-781, con el paisaje andino y con los antiguos puentes existentes cercanos del sitio que deberían empezar, del mismo modo, a promover esa RSG en forma de recorrido ciclistico.

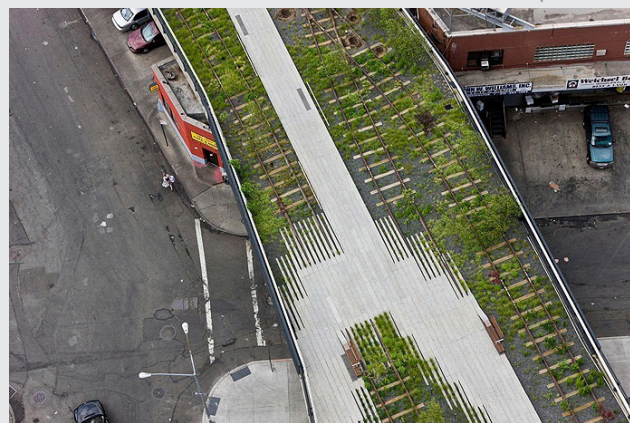
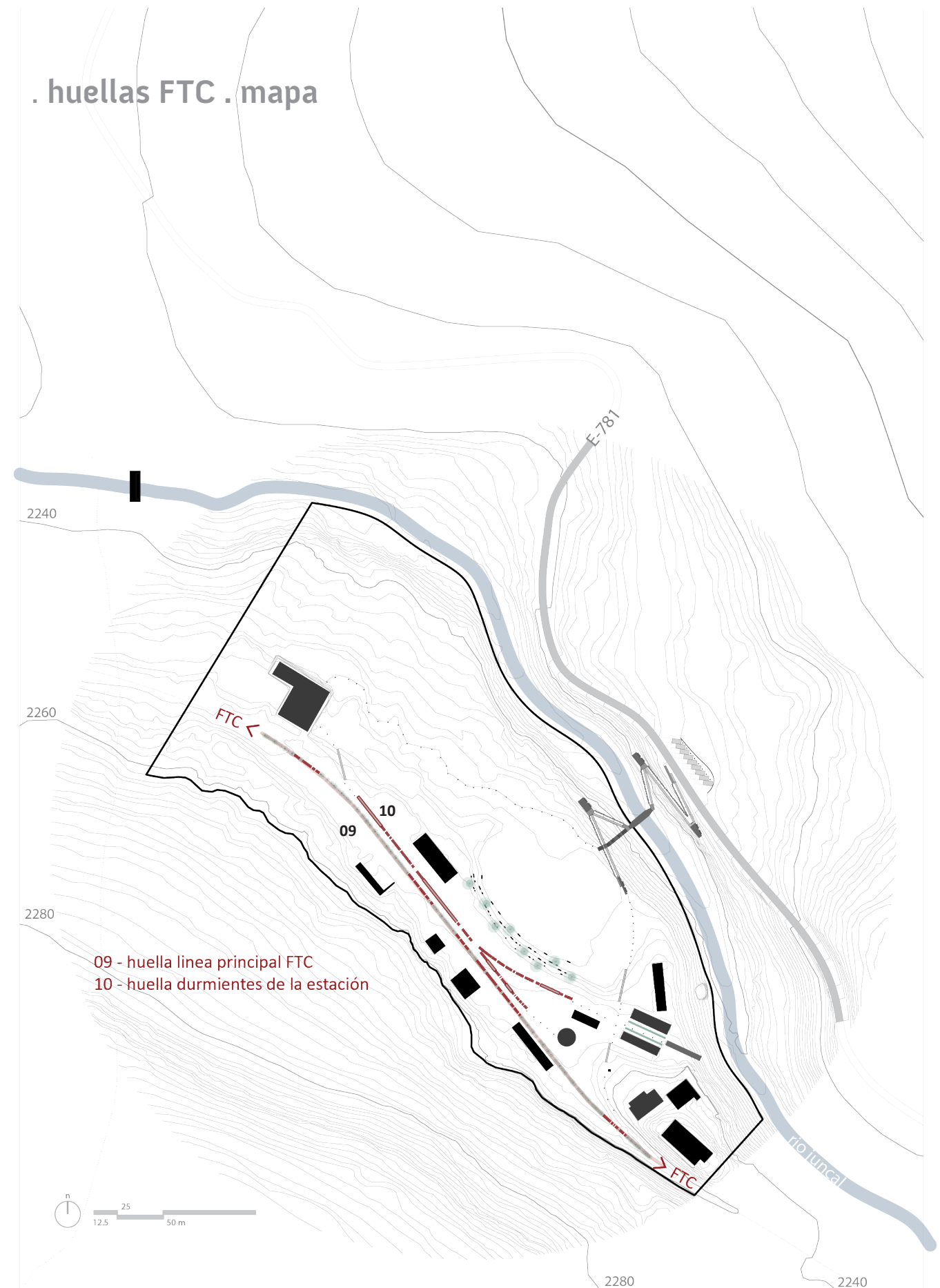


Figura 44. ArchDaily. [High Line - New York] recuperado el 29 de noviembre, 2022. https://www.archdaily.com/24362/the-new-york-high-line-officially-open?ad_medium=gallery

Este AFE en su investigación pudo confirmar ese uso potente de usuarios que realizan circuitos de bicicletas muy cerca del sitio. La RSG del lugar a través de la reconexión con su entorno debería entonces invitar esos usuarios a adentrarse ese espacio para promover su valor funcional y su apropiación.

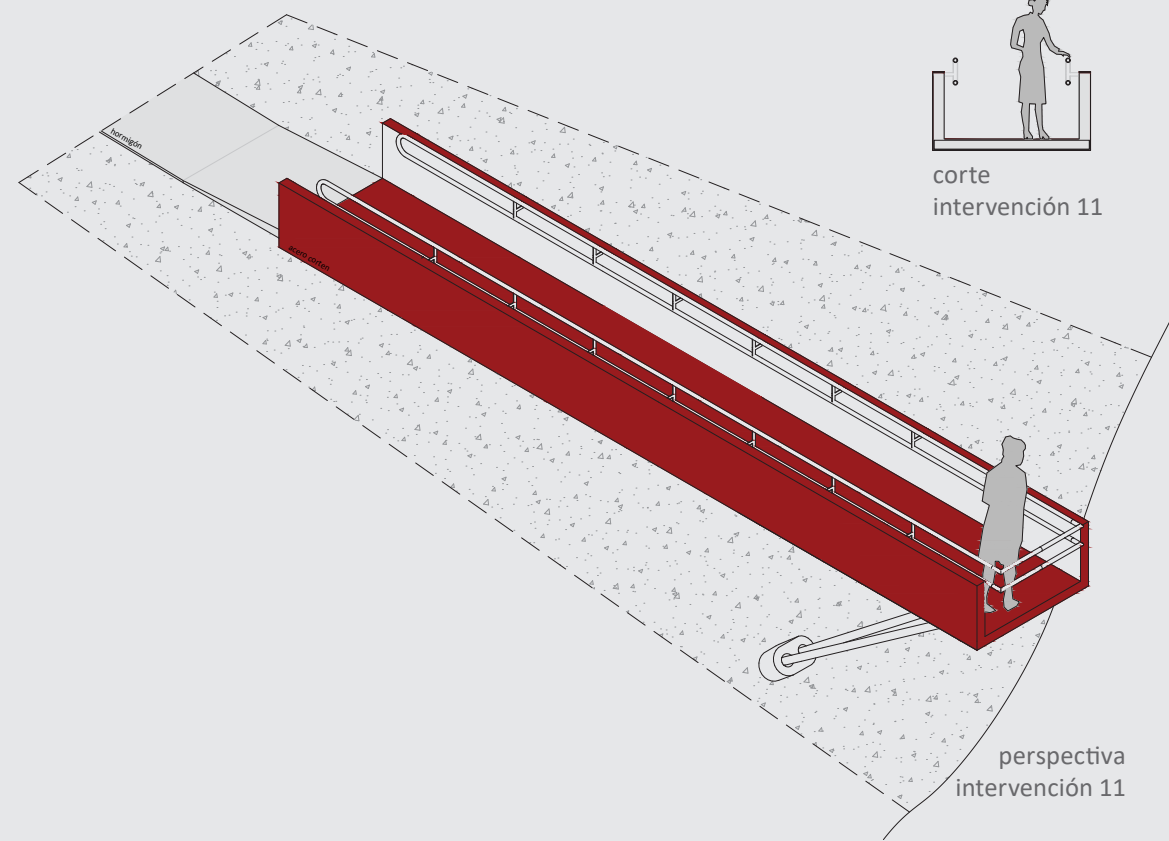
referente

. huellas FTC . mapa



4.5.6

mirador .



referente



Figura 45. Landezine. [Trollstigplatået - Ruta turística en Noruega] recuperado el 29 de noviembre, 2022. <https://landezine.com/trollstigplataet/>

Mirador. Esta intervención se ubica en una de las mayores y más formalmente bonitas e identificables edificaciones existentes en el complejo, la antigua "casa de maquinas".

Esta posee una estratégica conexión visual con el Río Juncal que potencializa esta intervención.

Un mirador que debe conectar este edificio con su línea de uso y su paisaje. Buscando una interacción con esta ruina, se busca ampliarla con una estructura mirador que permite apreciar la vista de las montañas y del Río Juncal bien como los vestigios de los rieles del FTC.

Esta acción tiene la intención de provocar y ampliar ese concepto de apropiación del paisaje.

. mirador . mapa



5. Sinopsis

Este trabajo, tiene la intención de desafiar el olvido, propone una intervención arquitectónica que busca **resignificar** la ex estación Juncal del FTC. Este concepto de RSG, a pesar de no ser muy utilizado para la arquitectura, tiene mucho de lo que llamamos de **mínima intervención**.

Considerando las enseñanzas teóricas de Ruskin, los esfuerzos puestos acá se centran en el fortalecimiento de la historia vivida en la ex estación Juncal, sin desconsiderar todo el paso del tiempo. Sensible a los edificios históricos y sus ruinas, las cuales consideraba en sus palabras: "más que edificios sin vida"; las estructuras de los mismos en su parte más intangible, eran, por su forma espacios contenedores de vida, y que, con su transformación o destrucción, algo de esas vidas estaría impregnado en las viejas paredes o en el lugar dejado por ellas. (Eisner, 1997).

Directamente opuesta a la Rehabilitación, la RSG permite el mayor respeto a los vestigios en estado de ruina, no interfiriendo en el estado natural de lo que se considera de valor en el sitio, donde la intervención juega un rol de enfoque y guía en el redescubrimiento de la belleza de la edificación y nuevo contexto que expone su paso en el tiempo, permitiendo así una interpretación arquitectónica de su cambio. Promover e iluminar otra perspectiva en la forma de encarar la preexistencia es el enfoque en el proceso y desarrollo de esta AFE, la que se transforma en la **metodología de intervención**.

Inicialmente se *identifican* las condicionantes tangibles e intangibles de su entorno, macro y micro para posteriormente realizar un *análisis* tanto de las problemáticas como las potencialidades, que de acuerdo a su solución y propuesta conceptual puedan generar una oportunidad en base a la sensibilidad de integrar estas variables en la conclusión arquitectónica de una intervención por RSG.

El estudio identifica que varias de estas problemáticas llevarían al olvido el sitio. Uno de ellos acaba por **generar la primera gran condicionante de la propuesta de intervención: su falta de accesibilidad**. La ex estación es extremadamente limitada por sus condiciones físicas de entorno y paisaje. Fácilmente identificable de forma visual, pero inaccesible de forma peatonal sin que se haga una solicitud formal de paso a través de su vecino Colbun (empresa hidroeléctrica instalada entre el sitio y la vía R-60) que posibilita un paso por el interior de su terreno y por sobre una de sus instalaciones que actúa de compuerta e interrumpe el río Juncal.

Visualmente es muy accesible y eso provoca que sea un fuerte **referente visual**. En el recorrer de esta investigación se tuvo conocimiento de distintos grupos que desde Santiago la identifican para sus paseos ciclísticos y rutas turísticas. Esta región está enfocada en promover el turismo de aventura, muy próximo al sitio se encuentra el Parque Andino Juncal, que según conversaciones con sudueño, sería parte del terreno de la ex estación.

Este descubrimiento generó una nueva condicionante de intervención: la tipología de visitantes y usuarios del entorno. La propuesta de intervención acontece utilizando **criterios de mínima intervención y conservación de este sitio**. Se proponen elementos arquitectónicos, que de forma sutil en el paisaje, posibiliten una reconexión con su entorno y valor en distintos aspectos que se analizan. La RSG busca, a través del re habitar el sitio, conectar físicamente a los usuarios, los ciclistas y los peatones, con el paisaje y los vestigios del gran Transandino.

La acción de RSG es incorporar elementos urbanos al lugar, un puente, senderos, fuerzas e intenciones para revitalizar una nueva forma de habitar el espacio libre en estas zonas abiertas. El reconectar se plasma en una propuesta urbana que plantea la integración y **resignificación de estos lugares**, dentro de un sistema tejido con nuevas circulaciones peatonales que aprovechan la geografía y las vistas privilegiadas. El propósito de esta RSG se enmarca en generar la chispa que permita espontáneamente nuevos usos, actividades, proyectos complementarios para **consolidar un espacio, en íntima relación con el paisaje**.

Considerando los descubrimientos de investigación la gestión de este espacio podría estar conectada al uso y administración del Parque Andino Juncal. Un nuevo intento de aproximación a esto está siendo desarrollado en este momento y podría tornarse realidad.

Por consiguiente la propuesta es un inicio de esta puesta en valor que incentive generar un plan maestro del área, con enfoque en el turismo y en la difusión de la historia y memoria del Transandino.

6.0 BIBLIOGRAFIA

CITADA

BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE. El ferrocarril trasandino (1872-1984). Memoria Chilena. Disponible en <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-100607.html>. Accedido en 16/5/2022.

BUTLER, J. (1990). *Gender Trouble. Feminism and the Subversion of identity*. London: Routledge.

DORADO, M. I. (2016). Paisajes industriales: Utopías del Pasado, Recuerdos del Futuro. *Revista 180*.

EDWARDS, María Piedad Alliende (16 de diciembre de 2017). «La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913». *Revista Austral de Ciencias Sociales* (5): 143-161. ISSN 0718-1795. Consultado el 15/12/2021.

FERNÁNDEZ, G. & RICCI, S. & VALENZUELA, S. & RAMOS, A. (2016). Reapropiación y resignificación del territorio y el patrimonio: aplicación de la evaluación de acogida a la zona de dos huecos, Argentina. Recuperado el día 11, de abril, de 2022, de la base de datos: <https://idus.us.es> (Deposito de Investigación Universidad de Sevilla).

FERROCARRIL TRASANDINO POR EL JUNCAL [MATERIAL CARTOGRÁFICO] PLANOS RECOPIADOS POR LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE LOS TRABAJOS. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-124101.html> Accedido en 16/5/2022.

FONDART 2016, “Del ruido al silencio. Valoración de ruinas industriales en zonas rurales”. Línea investigación nacional, N°413091.

GOBIERNO DE CHILE. MINISTERIO DE EDUCACIÓN. 2005. Declaratoria de Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico nueve piezas rodantes ferroviarias, correspondientes al ferrocarril trasandino, que se encuentran en la casa de máquinas de Los Andes. Decreto Exento N° 878/2005.

LACOSTE, P. 2013. El ferrocarril trasandino y el desarrollo de los Andes Centrales argentino-chileno, 1872-2013. Santiago, Chile: IDEA, USACH.

LE CORBUSIER. 1998. *Hacia una arquitectura*. Barcelona, Apostrofe Editores, 256 p.

LINAZASORO, J. I. (1999). II Seminario Internacional de Arquitectura Industrial. a+t Ediciones, Vitoria, 1999, p. 19.

MARRODÁN, E. (2007). De la fascinación formal a la nostalgia. La ruina industrial en el paisaje contemporáneo. *Bienes culturales: revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*, 7, 103-117.

MOLINA, N. (2013). Discusiones acerca de la Resignificación y Conceptos Asociados. *Economía Cultural y Educación para la Paz MEC-EDUPAZ*, 1(3), 39-63. <http://revistas.unam.mx/index.php/mecedupaz/article/view/36436>

ORTEGA, J. (1998). El patrimonio territorial: El territorio como recurso cultural y económico. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, (4), 31-48.

URZUA, C. 2018. La estación Hermanos Clark del Ferrocarril Trasandino chileno. Estudio de un paisaje ferroviario de montaña. *Conserva* 23, pp. 75-93.

CONSULTADA

AYUSO, A. y otros. (2009) “Patrimonio natural, cultural y paisajístico: Claves para la sostenibilidad territorial”, OSE.

ÁLVAREZ, Miguel Ángel (2007). *Arqueología Industrial, el pasado por venir*. Colección La Herencia Recuperada, INCUNA, Centro de Iniciativas Culturales, Gijón (Asturias) España.

ÁLVAREZ, Covadonga (2003). *Vivir a orillas de las vías del ferrocarril. Viviendas sociales de ferroviarios en Oviedo, 1939-1975*. Madrid: Fundación De Los Ferrocarriles Españoles. Congreso De Historia Ferroviaria.

ALONSO, José (2005). *Introducción a la historia de la arquitectura moderna: de los orígenes al siglo XXI*. Barcelona, España: Editorial Reverté.

LACOSTE, P., Aranda, M. Y Cussen, F. 2012. Paisajes de montaña: el ferrocarril trasandino y la captura estética de la cordillera de Los Andes en la poesía de Gabriela Mistral. *Alpha*, 35: 9-22.

LALANA Soto, J. L. Y Santos Ganges, L. (2009): “Las fronteras del patrimonio industrial”. *Llámpara: patrimonio industrial*, nº 2, 7-20. Valladolid.

LEÓN DONOSO, Víctor Manuel (2017). “La decadencia del ferrocarril en la red centro sur de Chile (1950-1990)”. <https://interesuelasmardelplata.wordpress.com/>. Consultado el 15/12/2021.

MARÍN, S. 1929. Los hermanos Clark. Santiago, Chile: Establecimientos Gráficos Balcells & Co.

MARÍN, S. 2013 [1916]. Los ferrocarriles de Chile. Santiago, Chile: DIBAM, CCHC, PUC.

MASCARI, G. F. et alii (2009). “Landscapes, heritage and culture” *Journal of Cultural Heritage*, 10.

MORAGA, P. 2015. El ferrocarril trasandino. La conquista de la cordillera de Los Andes. Santiago, Chile: Editorial Ricaaventura.

MORAGA, P. 2013. Estaciones ferroviarias de Chile. Imágenes y recuerdos. Santiago, Chile: Editorial Ricaaventura.

ORTEGA, ANDREA. “Rieles que unen. Patrimonio ferroviario y configuración del paisaje cultural urbano del Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo (1905-2013)” 29 de julio de 2013. Archivado desde el original el 12 de junio de 2018. Consultado el 15/12/2021.

PLAN NACIONAL DE PATRIMONIO INDUSTRIAL. Actualización de 2016. <http://www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/dam/jcr:eba404cd-e170-419d-b46a-e241ebd1b1b0/04-texto-2016-pnpi-plan-y-anexos.pdf> (consultada el 15 de diciembre de 2021).

RAPOPORT, A. (1978). Aspectos humanos de la forma urbana. Hacia una confrontación de las Ciencias Sociales con el diseño de la forma urbana, Barcelona: Gustavo Gili.

SANHUEZA, M. Y Cerda, E. 2016. *Ferrocarril trasandino. Historia de un olvido*. Santiago, Chile: ORIGO.

SEISDEDOS, S. 2007. Patrimonio ferroviario y proyecto territorial. La construcción del paisaje cultural del ferrocarril trasandino (1910-2010). Tesis para optar al grado de Magíster en Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.

TICCIH. Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. Moscú, julio de 2003. <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf> (consultada el 15 de diciembre de 2021).

TRACHANA, A. (2010). “La recuperación de los paisajes industriales como paisajes culturales”. Universidad de Valladolid.

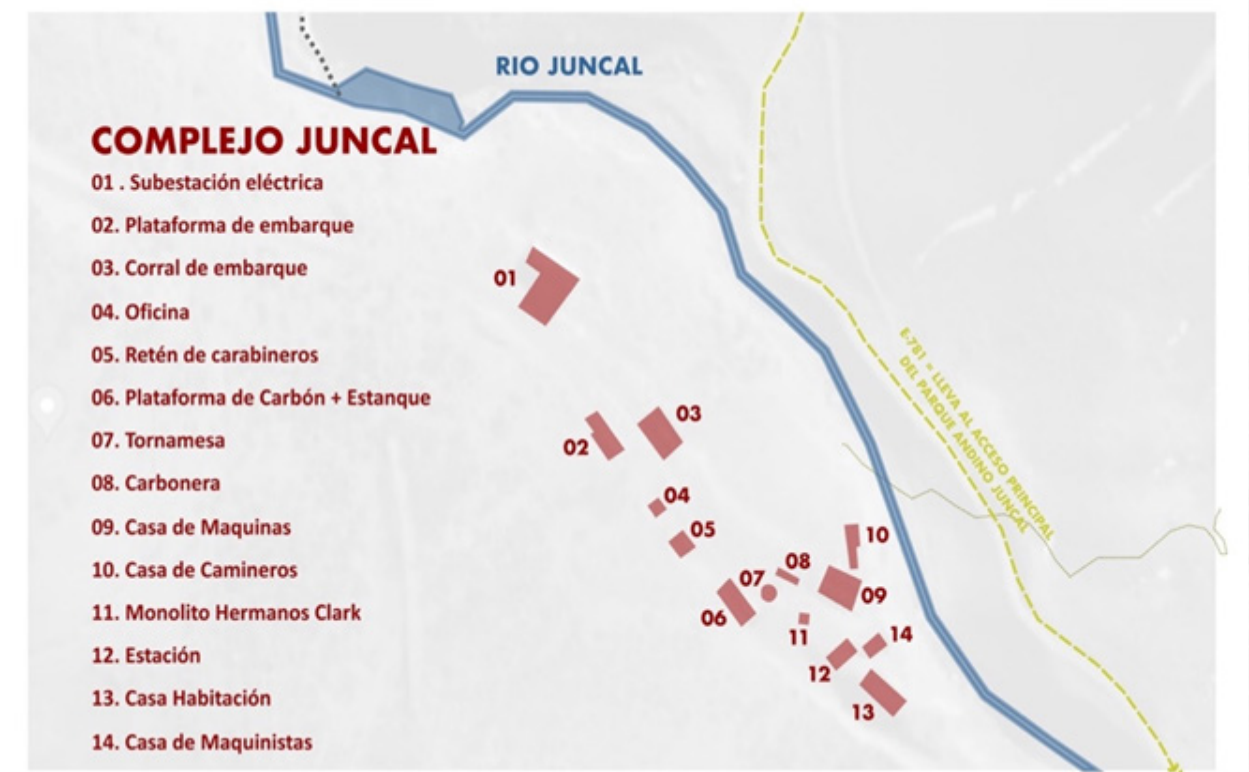
THOMSON, I. 2003 [2000]. El autofinanciamiento del patrimonio: dos estudios. Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, Segunda Serie N° 32 (reimpresión). Santiago, Chile: CMN.

THOMSON, I. 2005. El ferrocarril trasandino: un desastre financiero de cien años que todavía atrae a los inversores. *Estudios Internacionales*, 38(148): 39-54. DOI: 10.5354/0719-3769.2011.14423

7.0 ANEXO .

El anexo de este AFE es un mapeo de las edificaciones que fueran analizadas durante la investigación. Además de fotografías con fecha de 2021 y 2022 sacadas por la autora en el sitio.

Mapa de ubicación (elaboración propia con la base de "Google earth"):



anexo .

NUMERO	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	FOTOGRAFIA	VISTA SUPERIOR
01	SUBESTACIÓN ELECTRICA			
02	PLATAFORMA DE EMBARQUE			
03	CORRAL DE EMBARQUE			
04	OFICINA			
05	RETEN DE CARABINEROS			
06	PLATAFORMA DE CARBON + ESTANQUE			
07	TORNAMESA			

08	CARBONERA			
09	CASA DE MAQUINAS			
10	CASA DE CAMINEROS			
11	MONOLITO HERMANOS CLARK			
12	ESTACION			
13	CASA HABITACION			
14	CASA DE MAQUINISTAS			



Visita a la ex estación en julio de 2021 (invierno)

Visita a la ex estación en enero de 2022 (verano)

