ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE LA CALERA Reinterpretación del espacio en abandono en la ciudad



Agradezco fervientemente el impulso, el ánimo y la constáncia incondicional de mis padres Patricia y Hernán, mi hermana Mariana, de Maggi Consuelo, los cuales sin la paciencia mantenida durante estos años de estudio, nada hubiese sido posible. A mis abuelos Juan y Fresia, que son los pilares fundacionales de la familia. A Elisa Vergara, cuya presencia en los ultimos años convirtieron a estos en una inmensa alegría. A mis compañeros, profesores y funcionarios que hicieron mas grata la labor realizada. Y finalmente a Chile y su gente, que por medio del oficio he re-descubierto y querido, dejando en sí la inspirción para lo que viene.

+	
	PROLOGO10
	RECOPILACION DE ETAPAS
	-Poligono conceptual de las etapas12
	-Mapa conceptual de las etapas14
	-ETAPA 1 2008 Paseo Cerro Cárcel17
	-ETAPA 2 2008 Paseo subida Márquez31
	-ETAPA 3 2009 La casa de lo escaso
	-ETAPA 4 2009 Albergue de pescadores53
	-ETAPA 5 2010 Escuela David Ben Gurión63
	-ETAPA 6 2010 Ramada Cocinería Vecinal75
	-ETAPA 7 2011 Conjunto habitacional El Almendral 185
	-ETAPA 8 2011 Conjunto habitacional El Almendral 299

_		
	-ETAPA 9 2012	
	Las 3 cubículas	107
	-ETAPA 10 2012	
	Sede cultural	117
	ANHELO	128
	ANITE OF DENITE O	100
	ANTECEDENTES	132
	PROCESO HISTÓRICO	138
	-El ferrocarril	
	-La Calera	156
	LEVANTAMIENTO	
	CROQUIS DE LA CIUDAD	170
	CORREDORES BIOCEÁNICOS	184
	CASOS DEEEDENICIALES	100
	CASOS REFERENCIALES	
	-Casos nacionales	
	-Casos de la cuenca	
	ESTACIÓN DE LOS FERROCARRILES DE LA CALERA	250
	ORGANISMO	254
		204
	PROPÓSITOS ARQUITECTÓNICOS	256
	^I ELEMENTO RADICAL DE LA EXTENSIÓN	260

⁻⁻ Todos los croquis y esquemas pertenecen al autor de esta carpeta --

PROYECTO
Planteamiento del proyecto
Decanto de la forma
Elementos arquitectonicos
Trabajo de la fachada Forma de la cubierta282
Croquis de la obra habitada
PLANIMETRÍAS294
Estratégia económica
Plan regulador
Cierre formal de la cubierta
Ventilación312
Área exclusiva Merval315
Partido estructural316
CIERRE320
REGISTRO MAQUETAS322

⁻⁻ Todos los croquis y esquemas pertenecen al autor de esta carpeta --

Prólogo Juan José Rojas

Proposición de estación de Ferrocarriles para La Calera

Lo expuesto en la presente carpeta de título corresponde al desarrollo del proyecto llevado a cabo por Juan José, quien, desde su intimidad y anhelo, propone la recuperación de la estación de ferrocarriles de La Calera.

Esta proposición se enmarca en las diferentes propuestas sectoriales, tanto estatales como comunitarias, de extender en el mediano plazo el servicio de ferrocarril urbano hasta Quillota en un principio y luego hasta La Calera, servicio que hoy en día circula entre Valparaíso y Limache, ciudad ubicada a 27 kilómetros de La Calera.

La estación de La Calera operó hasta el año 1994, año que cesó el servicio de ferrocarriles entre esa ciudad y Valparaíso. Desde entonces, el actual edificio ha sufrido estados de abandono, deterioro, adaptación a otros usos y por ende una notable pérdida de su valor histórico. Hoy permanece bajo la tutela de la Municipalidad de La Calera, entidad que, dentro de lo posible, ha intentado conservar en parte el estado del edificio y ha entregado sus dependencias a usos comunitarios y particulares tales como restaurant, salones de billar, entre otros. Pero esto no ha impedido que los terrenos se conviertan en áreas expuestas a la marginalidad y deterioro social y ambiental.

Por ello, el proyecto se orienta a la recuperación de todos los vértices asociados a la actual estación, configurandolo como el eje central articulador de la cuenca en un "habitar intimamente en lo público de la ciudad del interior".

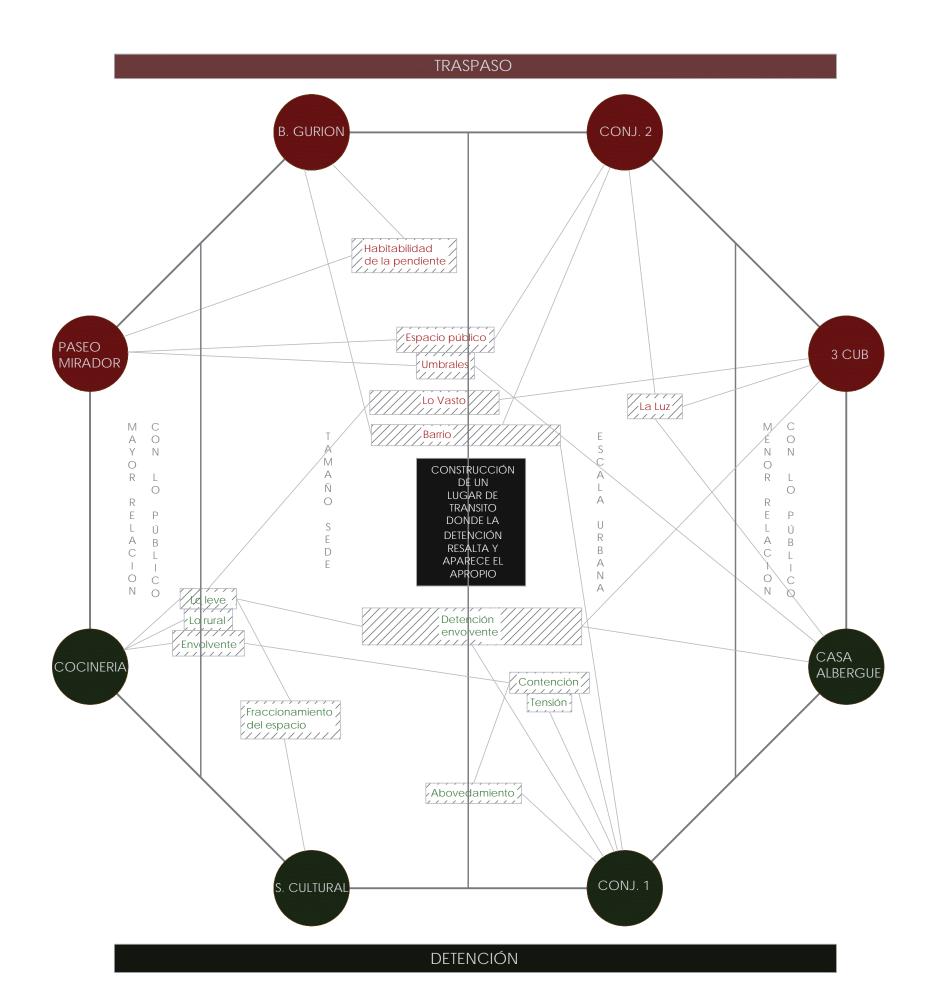
Esto a través de un programa arquitectónico espacial que propone el recibidor umbral, la plaza feria, el corredor del restauro, la terraza mirador de la extensión, configurando todo esto desde la dimensión de plaza pública que sugiere la estación.

Desde ya hace un par de décadas, tanto la infraestructura como el material ferroviario ha ido sostenidamente desapareciendo. Muchas ciudades han visto desaparecer los extensos terrenos asociados a las estaciones por donde maniobraban los convoyes y han sido testigo de cómo estos espacios han sido enajenados para levantar proyectos inmobiliarios, centros comerciales u otros servicios de inversión privada. Sin embargo, en este caso existe voluntad institucional de revertir esta tendencia y de recuperar estos predios e infraestructuras destinándolos a uso público. Es aquí donde se encuentra con la vocación del arquitecto, quién concibe el espacio para los otros. Y a esto a lo que se dedica el presente proyecto, en una voluntad alejada de la rentabilidad del producto, pero muy cerca de la rentabilidad social que este construye, rentabilidad que se extiende al contexto de la estación, una plaza al exterior de esta pero además una plaza al interior, donde el edificio de la estación aparece como el ente conector, la bisagra que se abre como espacio público a la ciudad.

Rodrigo Saavedra V Mauricio Puentes R Profesores



Polígono conceptual de las etapas



Mapa conceptual etapas

1ra ETAPA 1° AÑO 2008

ETAPA 1 PASEO EX CÁRCEL 1 2008 VALPARAÍSO

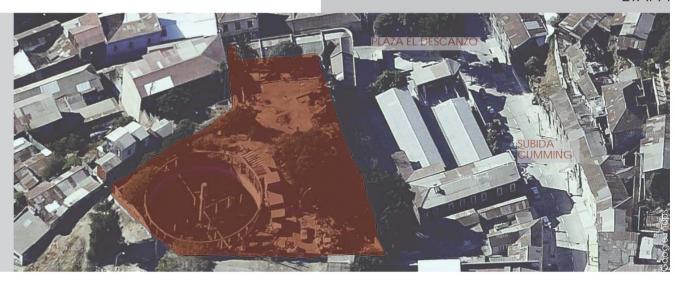
ETAPA



PASEO MIRADOR EX CARCEL

El proyecto es la conexión del plan de la ciudad (centro) con el centro cultural de la Ex Carcel, en el cerro homónimo.

Así se contruye un paso vertical (umbral) que acompaña la recuperción de la ladera del cerro que se encuentra en abandono y destrucción. Además, la plaza vertical mantiene un tamaño barrial, lo que constituye un espacio ejemónico dentro de su contexto.



ETAPA

Primer año se enmarcó en el estudio de los espacios públicos, entendiéndolos como elementos que ordenan el espacio dentro de la ciudad con participación del habitante.

Sin embargo el punto principal de esta etapa es acercar el dibujo al campo de la observación, entendiéndola como un componente que esclarece la espacialidad y actos del lugar, dandole una cualidad que al final es posible nombrarla. Para ello el estudio comienza en los ejes de la ciudad, donde aparece la dimensión de ésta, y su quehacer.

Se recorre Valparaíso.

De los ejes, pasamos a observar los umbrales como elementos que dan la partida a los espacios. Éstas pueden ser a escala ciudad o barrial.

Este tema del umbral nos conduce a la observación de los ascensores de Valparaíso, los cuales son umbrales netos de la conexión plan-cerro de la ciudad. De esta forma nos aentramos en la dimensión vertical, para luego observar los miradores.

El estudio culmina haciendo relaciones entre la vertical del cerro con los miradores de espacios públicos y la calidad de umbral que recae en ellos.

ETAPA - OBSERVACIONES



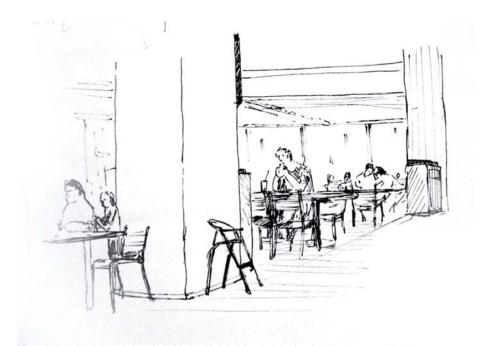


"Aún entre edificios, se mantiene el ir y venir de la ciudad, articulandose en estos lugares (entre)"



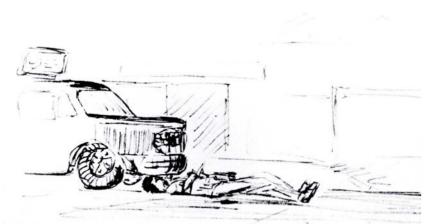
"Tal es la acogida de la plaza Victoria, que algunos al amparo de algún centenario árbol, descansa en una profunda siesta"

"El resguardo de la plaza Victoria permite una detención que alcanza un grado mayor de intimiad. La plaza pasa a tener esa "tónica" de lo íntimo"

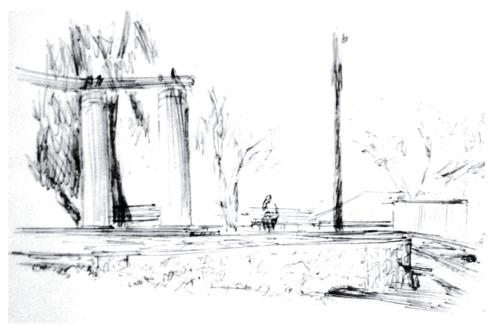


"En este local se aprovechan los pilares estructurales manteniendo televisores en él. Así hay una incorporación de estos elementos en la espera en el lugar"

ETAPA - OBSERVACIONES



"El oficio del colectivero hace que esta parte de la calle se convierta en un taller. Éste mantiene una postura horizontal que genera ese grado de particularidad del espacio"



EL ESPACIO PÚBLICO

Podemos encontrar que el espacio público se ordena mediante a habitabilidad. Con esto hallamos que el oficio, o el quehacer determina si el espacio público crea la permanencia o el traspaso, o no crea su habitabilidad.

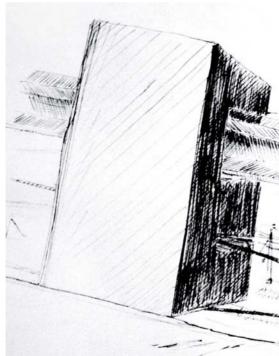
Tenemos que un arrimo del cuerpo en el lugar acompañado de un cobijo permite la permanencia, mientras que la tensión visual de dos puntos genera el traspaso.

Mediante los espacios abiertos, se crea una regularidad para pasar a otro lugar, sin embargo ello depende de la capacidad del lugar de acojer al cuerpo.

"Plaza Bismarck.

A pesar de tener un carácter de mirador, no se privilégia la vista a la bahía, sino que hay una retrospectiva al interior del espacio público.

Esto se produce por ela influencia del paso de la Avenida Alemania por sobre la plaza"



"La forma que enfila al precipicio mantiene horizontales que permiten un juego del sostenerse. Es sostenerse abalconado mediante la horizontal por sobre

la pendiente"

LOS UMBRALES COMO TRASPASO CONTÍNUO

Reconocemos al umbral como un concepto de tensión entre dos puntos, donde hay un traspaso y una cualidad.

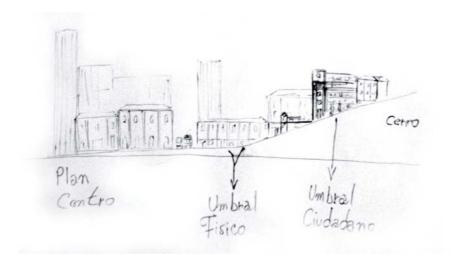
Así el umbral puede mantener una ejemonía barrial (como el caso de los paseos), o un pequeño elemento de intimidad a una escala menor.



"La oscuridad (penumbra) y el fresco del lugar provocan un desarraigo completo del lugar, siendo éste un umbral evidente.

Mantiene las condiciones claves de un umbral: una dirección, un traspaso, un cobijo, y un final"

ETAPA - OBSERVACIONES



UMBRALES EN LA CIUDAD

En Valparaíso aparece la condición de plan y cerro, pero esta definición puede producirse ya adentrándose en la quebrada, o como en el mismo momeno del inicio de la pendiente.

Distinguimos aquí un umbral ciudadano y barrial, que determina la cualidad del lugar.

Reconocemos entonces un concepto de umbral, el cual es determinado no por un aspecto físico (en este caso del plano y del cerro), sino que desde un CARÁCTER PROPIO, donde podemos decir qué es lo que determina el lugar donde nos encontramos, si es un carácter céntrico comercial o residencial.



"A pesar de la pendiente, la calle presenta al cerro varios metros adentrados, pues es la ciudad la que determina esa caracteristica mas que el relive. Este es un punto umbral"



"En la ladera, la diferencia de niveles provoca que en ella descancen distintas superficies que se ordenan por las escaleras.

Decimos entonces que la habitabilidad de la pendiente se determina según su accesibilidad"

EL ESPACIO EN PENDIENTE

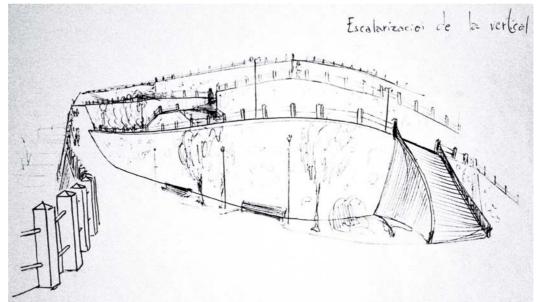
La pendiente aparece desarrollando su ocupación mediante su accesibilidad, por lo que podemos encontrar laderas inhabitables, que aparecen como espalda o límites, y otras que surcan el espacio para ser accesibles para el traspaso o para la permanencia. Así defino al TRASPASO como un acto común en la pendiente, mientras se va acompañando de la vista que se proyecta a la extensión (en este caso a la ciudad).



"La estructura abalconada de la escalera genera un tránsito con vista, sin embargo el hecho de ser "escalonado" hace que al habitante esté pendiente del piso, mas que a lo externo

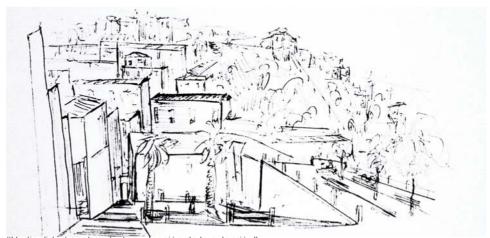
Podemos decir entonces que la textura del piso determina si es un punto de observación, o si mantiene un reojo, como en el caso de la escalera"

PROYECTO - CROQUIS HABITADOS



"La vertical encuentra un orden mediante la accesibilidad a sus niveles, lo que hace que el recorrido mantenga dos instáncias: la del traspaso mero, y la del paseo bordeante y paulatino"

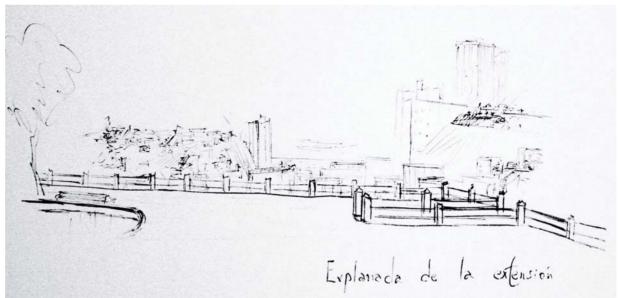
El proyecto cuenta con dos entradas desde el plan, lo que va encausando el andar por medio de escalinatas. Luego aparece una sección de niveles que mantienen el caracter de descanzo. Esunaplazaenvertical, la que genera una contensión del habitar en ella. El trayecto concluye en un espacio ámplio en el cerro, en el que se da la bienvenida al Centro cultural y al barrio del cerro con una plaza acuática y un paseo.



"Verticalidad quebrantada en función de la extensión"

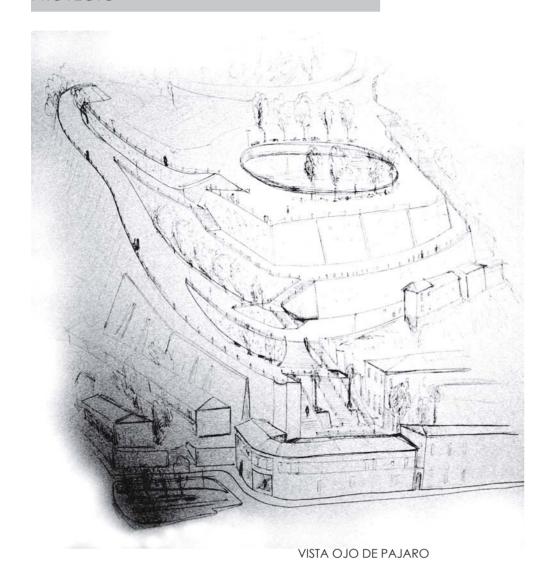
"La vertical se quiebra en función de la vista a la extensión, logrando que el ordenamiento del recorrido transcurra en una doble proyección de la vista"





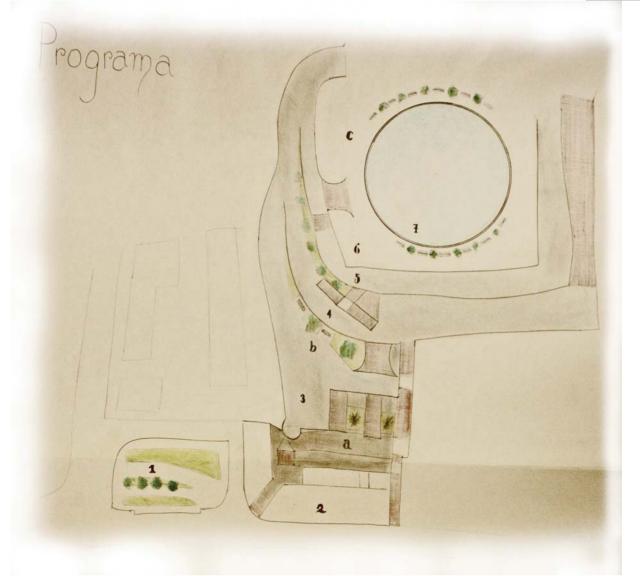
"En lo abalconado de los niveles, se genera un descanzo que equilibra la verticalidad de la condición cerro. Acá se mantiene una relación con lo lejano, pasando entonces a un segundo acto en el traspaso por el paseo."

PROYECTO



Proyecto ex Cár

MAQUETA DEL PROYECTO



El proyecto se enmarca en la necesidad de generar un acceso directo al centro cultural de la Ex - cárcel, en Valparaíso. Para ello defino al espacio público como un ESPACIO EJEMÓNI-CO Y DE DETENCIÓN, en el cual existe una convergencia y un traspaso.

PROGRAMA

- 1.- Plaza el descanso 2.- Complejo de viviendas 3.- Terraza 1

- 4.- Terraza 2 5.- Terraza 3 6.- Terraza 4 7.- Plaza acuática

TRAMOS

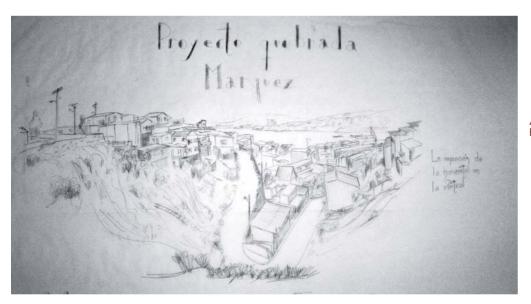
- a.- Acceso rápido b.- Terraza miradores c.- Explanada superior

2da ETAPA 1° AÑO 2008

ETAPA 2 SUBIDA MÁRQUEZ VALPARAÍSO

PROYECTO





ACTO: DETENCIÓN ENTORNO A LA VISTA FORMA: HORIZONTALES PROYECTADAS A SU EJE

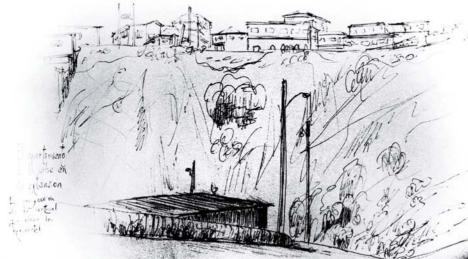


"La extensión de la ciudad se impone a la vertical del terreno, manteniendo una ejemonía al andar. Esto produce que la vista mantenga un reojo hacia la horizontal"

PROYECTO - OBSERVACIONES



"La vertical irrumpe al andar, imponiendo su envergadura como una espalda que hace cambiar el andar"

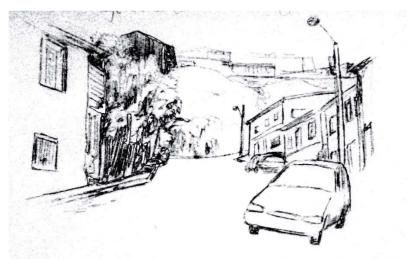


"La cuidad se aparta en este punto, ya que la vertical produce dos niveles separados por una pendiente demasiado pronunciada, generando un doble plano"

EL ESPACIO EN PENDIENTE

La pendiente permite generar una espalda que es límite, y a la vez una altura que permite un habitar en la holgura del plano de arriba

PROYECTO - OBSERVACIONES



"En este punto de la subida, aparece la ladera del cerro en su estructura mas prominente.

Se evidecia el límite del recorrido que le da al andar un momento de proximidad con lo cercano"



"Formación del vacío interior"

"En la quebrada, se genera un vacío interior que da un momento retrospectivo al habitar.
Es así como la quebrada logra una propuedad barrial generando ese vacío que lo dan las laderas aledañas"

HABITAR EN LA QUEBRADA

En la quebrada aparece un vacío que proyecta la vista en la extensión (al plan de la ciudad).

Son las laderas las que enmarcan esta fuga de la vista generando así un "interior proyectado".

De esta manera, el interior logrado se hace íntimo en el carácter residencial del cerro.

3ra ETAPA 2° AÑO 2009

PROYECTO



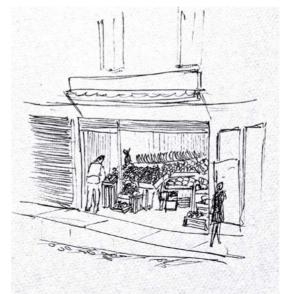
Google maps



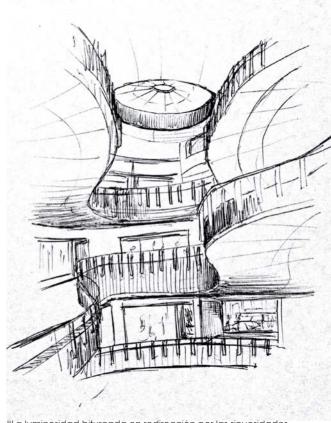
"La dualidad de ambientes. En el living confluyen escencias de lo luminoso en torno al largo de la habitación, pues genera un traspaso visual, donde la habitación logra generar dicho recorrido de la vista de forma lineal. Es entonces un habitar a través de la mirada, que deja al lugar en una expansión"



"Vinculación de traspaso interior - exterior. Umbral de detención. El portal principal"



"La verdulería presenta sus productos almacenados totalmente expuestos, por lo que todo está al alcance del que transita. Así este lugar se convierte en un semi interior, ya que lo expuesto invita a la detención dentro del transitar de la calle, generando una mayor intimidad"



"La luminosidad bifurcada en redirección por las sinuosidades. el espectro en cambio y quiebre."

"La luminosidad cambia de direcciónes desde los vanos, por lo que se produce un juego de rebotes provocados por la forma curva de las pasarelas."

FTAPA - OBSERVACIONES



LA INTIMIDAD EN LO PÚBLICO

La espera en el paradero permite que el estar se convierta en un apropio del lugar. En el caso de dicho paradero, se mantiene una relación de interior con el bandejón central de la Avenida Brasil.

Podemos concluir de esta situación que los elementos que permiten este estar mantienen una relación directa con el quehacer y la necesidad del momento (esperar locomoción), terminando en un apropio cómodo al cuerpo.

Decimos que estos elementos, como los maceteros de las palmeras, forman el primer indicio de intimidad en la via pública.

"El ir y venir de los habitantes generan dos instancias: la espera y el salir a traves de la locomoción y de transitar por el parque - bandejón"

ENVOLVENTE

La envolvente que produce el árbol en la Avenida Brasil permite que el que pasa encuentre intimidad por el hecho de transitar por un lugar que lo rodea. Deja de estar expuesto por el hecho de estar cubierto por una envolvente semi permeable, como lo es el follaje del árbol.

Así determino que la envolvente es un remate en la partición del espacio público en busca de la intimidad.



"A pesar de lo extenso de la ciudad, en ella se torman sub espacios que logran la intimidad en lo público, así debajo de este árbol encontramos una intimidad en la envolvente, pues es la condición de cierre del arbol el que logra esta cualidad"



"Los árboles proporcionan una sombra refresca y cobija al andar, por lo que se produce una instáncia de detención provocada por el reposo del habitante (uso de elementos - arrimo del cuerpo)"



"El acceso a este conjunto de viviendas es dificil debido a lo aislado que quedan dichos accesos, es por esto que la vivienda queda en un desvinculo de lo público, y logra cierta intimidad en la fachada, la cual actúa de espalda.

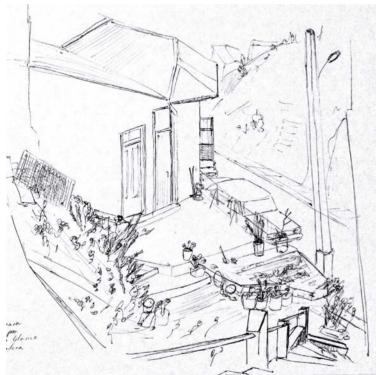
El tránsito por el pasaje es constante y no invita a la permanencia

Podemos decir entonces que la accesibilidad entre la entrada y la calle determina el carácter de ésta, siendo en este caso de traspaso, puesto que se produce un "tunel" entre los edificios"

LA INTIMIDAD EN EL CERRO

Ésta aparece para las viviendas según sea su acesibilidad, pues un tránsito obstaculizado produce un carácter de apartado del edificio con la misma vía pública, por lo que aparece un espesor que es antejadín y un límite de esta (la fachada) que es espalda.

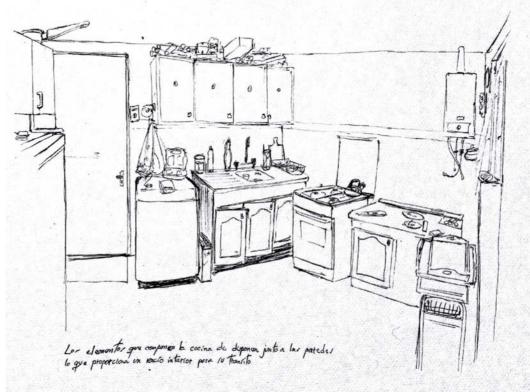
ETAPA - OBSERVACIONES



"La necesidad de un espacio libre y abierto hace que esta vivienda se apropie de éste espacio en la subida El litre. Pasa a ser inmediatamente un lugar íntimo, y delicado.

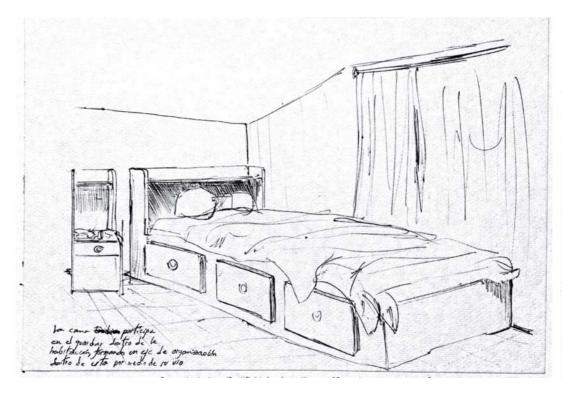
delicado.

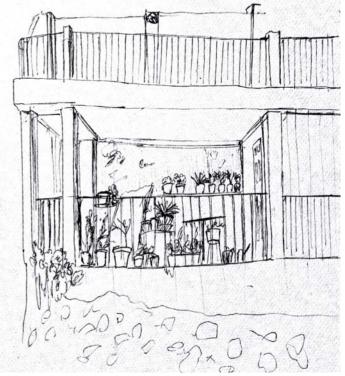
Para lograr esto, el espacio escojido es reducido, adosado y encajonado a la vivienda, como un apéndice. Los elementos que contiene le dan el caracter propio (jardín)"



"La forma del recinto cocina hace que los artefactos se adosen al perímetro, permitiendo que aparezca un espacio interior en el cual se genera el tránsito.

Decimos entonces que esta cocina se desarrolla desde lo concéntrico, permitiendo ser un recinto traspasable"



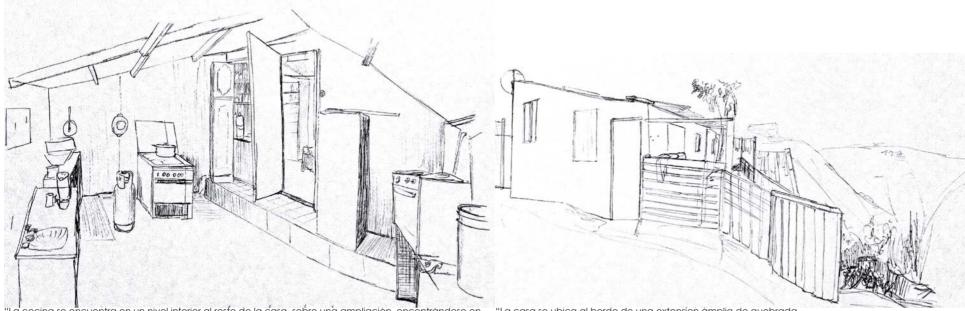


"La cama participa en el guardar de la habitación, lo que produce una ejemonía del elemento por sobre la forma del recinto.

Pasa entonces a ser parte del total."

"Este bbalcón da cabida a una instáncia de amortiguación entre el interior y el exterior, por lo que se puede determinar que la fachada mantiene una relación de habitabilidad tanto hacia adentro como hacia afuera, en este caso, mantiene un recibir visual"

PROYECTO - OBSERVACIONES



"La cocina se encuentra en un nivel inferior al resto de la casa, sobre una ampliación, encontrándose en un apartado de mayor dimensión que el resto de los recintos. Esto hace que este lugar encuentre su habitabiliad en la holgura, restandose por la separación que hace el denivel. Así decimos que una diferencia de nivel juega en pos de generar sub núcleos, haciendo que al no tener control de éste, se produzca una estrechez abalconada sobre la ladera. Adaujere un síntoma de desvínculo con lo que rodea, disección de la vivienda"

"La casa se ubica al borde de una extensión ámplia de auebrada. Esta situación de la quebrada hace que la habitabilidad sea relegada al plano, pues no se considera un trabajo en la pendiente. Esto es abstraerse del terreno, manteniendo una ensimismando a la vivienda"

PROGRAMA

Consta de la disposición de las habitaciones buscando el sol de la mañana y el living comedor buscando el sol de la tarde.

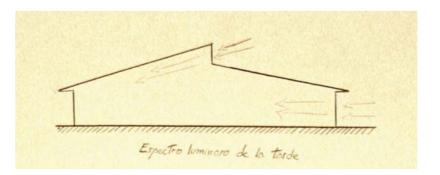
La disposición de la cocina responde a la relación de la casa con el patio, con el que se forma en el exterior un cobijo en la entrada principal. La conexión con el comedor es abierta y permite una mayor protección del espacio.

RELACION EXTERIOR INTERIOR

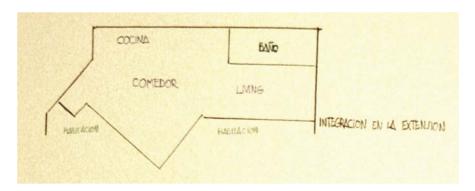
Las ventanas del living comedor integran a este con su exterior, donde se encuentra la piscina. Es en este lugar donde se produce un encuentro cobijado con el otro. Por tal efecto de cobijo, la muralla de la cocina proporciona e resguardo necesario.

ANHELO

Generar la vivienda mínima aprovechando el espacio en plano diferenciando los traspasos entre la piscina y la zona trasera logrando generar una instancia de privacidad, que en el ámbito del espacio de la toma de terreno es una carencia.

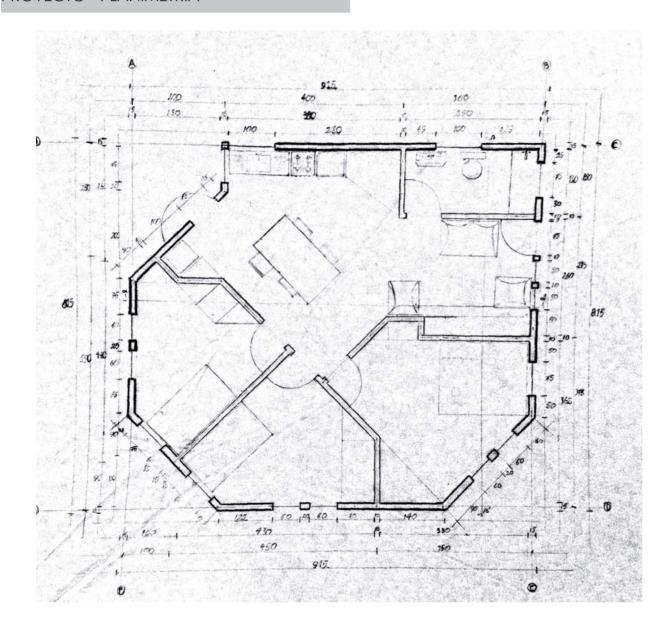


CORTE ENTRADA DE LUZ

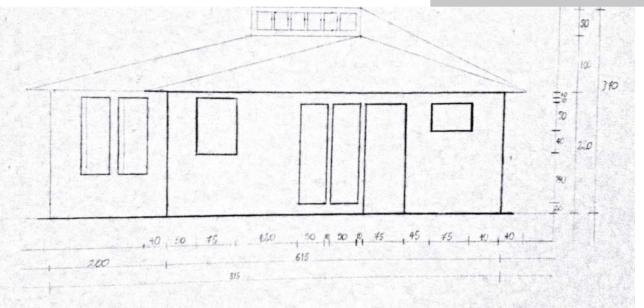


PLANTA DEL PROGRAMA

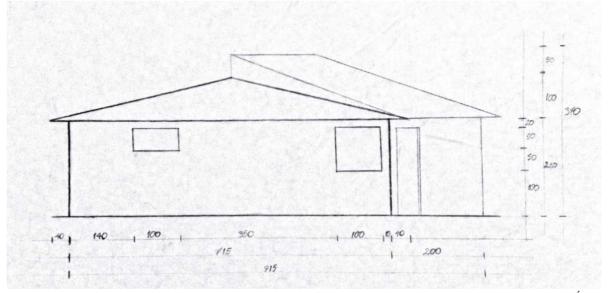
PROYECTO - PLANIMETRÍA



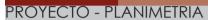
PLANTA ARQUITECTÓNICA

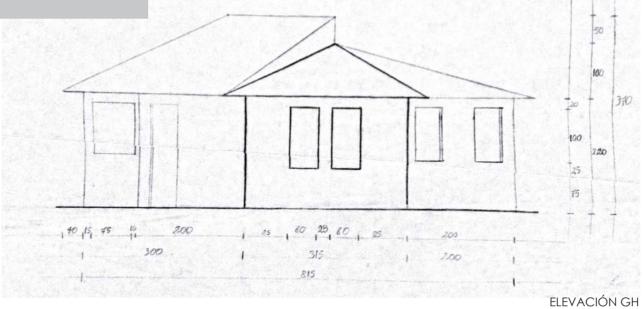


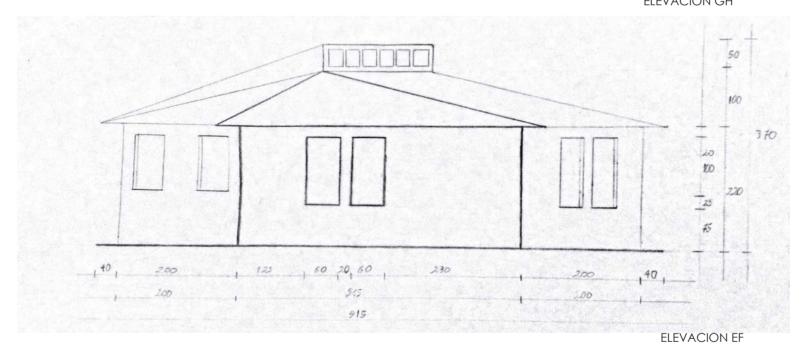
ELEVACION CD

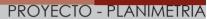


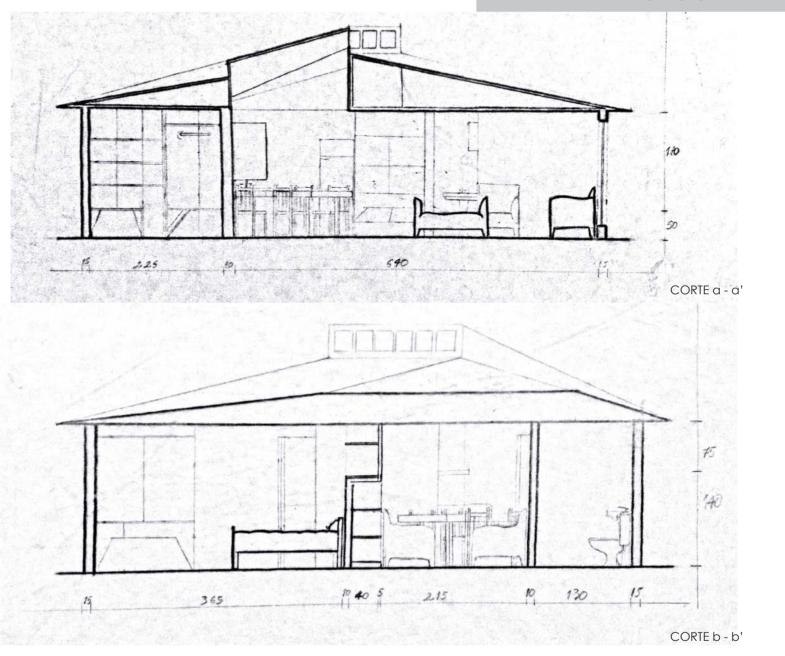
ELEVACIÓN AB



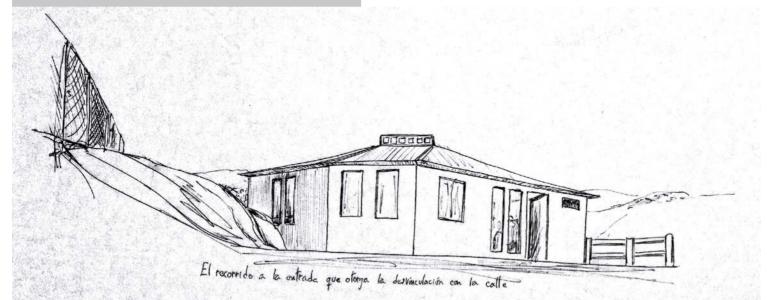




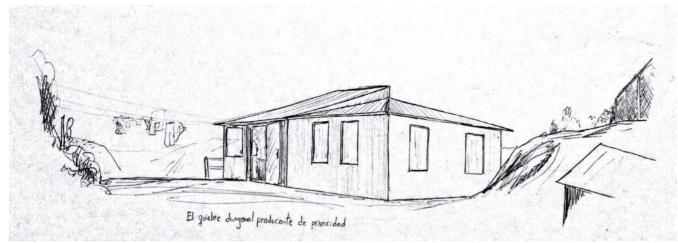




PROYECTO - CROQUIS HABITADOS



"El recorrido en la entrada de la casa le otorga un desvinculo a ésta respecto a lo público, por lo que hay una amortiguación al acceder que da una bienvenida"

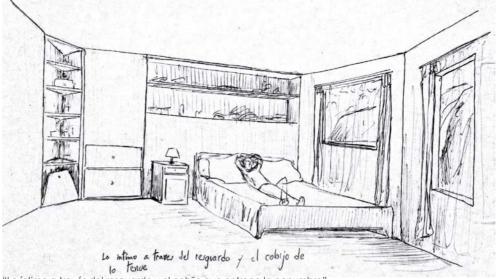


"La diagonal aparece generando un quiebre en la estructura. Así hay una privacidad que mantiene a la casa mostrando su extensión conteniendo el interior"









"Lo íntimo a través del resguardo y el cobijo que entrega la penumbra"

4ta ETAPA 2° AÑO 2009

ALBERGUE PESCADORES CALETA PAN DE AZUCAR

FTAPA - TRAVESIA

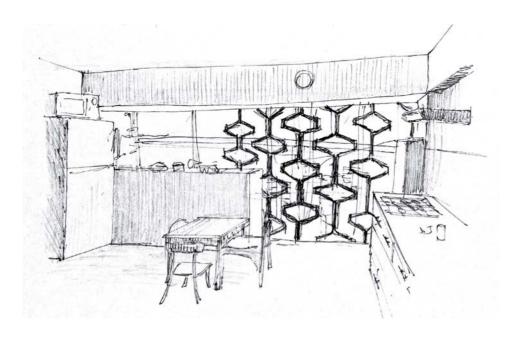


Google maps

El proyecto del albergue se enmarca en la Travesía al parque nacional Pan de Azucar, en el cual realizamos una obra de "pormenores" en las inmediaciones del desierto con moldaje flexible.

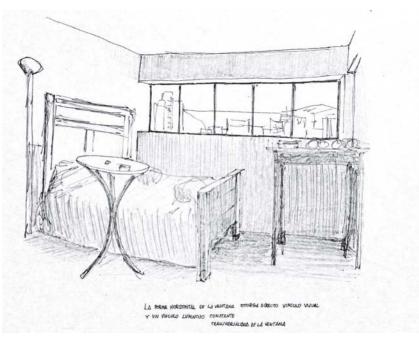
La idea aparece desde el estudio de "la casa de lo escaso", en donde nos encontramos con las dimensiones mínimas para establecer la vivienda.

En este caso se trata de un "albergue", el cual lo definimos para un pescador de la caleta, y apto para dar cabida a un habitante esporádico. Tenemos que considerar cual es el quehacer del pescador, por lo que el proyecto se direcciona en gran parte en función del oficio del habitante. Definimos al guardar como acto del proyecto. Se destaca también una influencia del emplazamiento, pues la condición del desierto conlleva a una ámplia extensión con mucha luz solar. De esta manera la disposición de los vanos se direccionan en mantener una luz de rebote (no directa), puesto que se conserva una condición de INTE-RIOR tanto luminosa como visualmente.

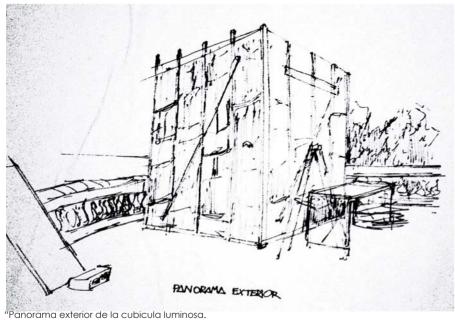


"El ventanal logra un entrever enmallado generador de arraigo"
"El ventanal logra un entrever enmallado, el cual genera un arraigo mayor en el interior. Se produce una doble capa y una parcelación, siendo la luz un umbral hacia el exterior"

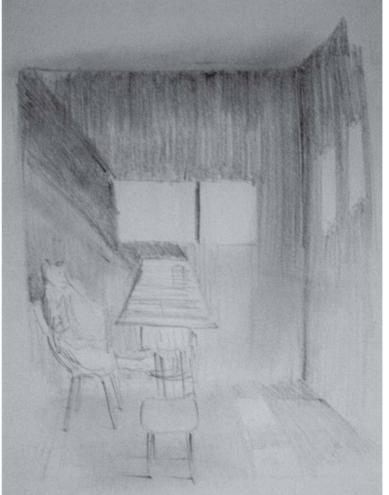
Lo traslúcido determina la intensión de acoger al lugar como interior, o como un lugar que se proyecta al exterior. El primero se enmarca en un interior que se vuelca en si mismo, mientras que el segundo concepto juega en el equilibrio interior exterior haciendo que este último se haga propio en el interior de la habitación (hay un arraigo con el exterior, se interioriza en el habitar de la casa)



"Lo limpio del vano le otorga un vinculo directo con el paisaje aunque la forma alargada de éste proyecta mas la luz que la vista. La habitación entonces logra un grado mayor de intimidad contando con un vano a la altura de los hombros"

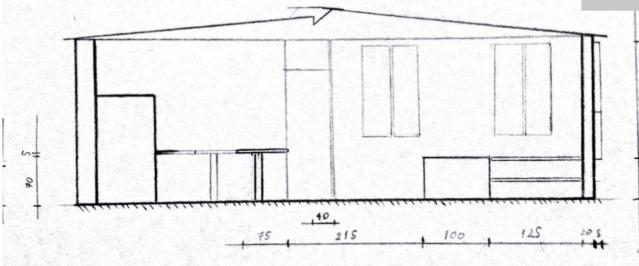


Esta aporta en si mismo una levedad en su contexto inmediato, por lo que decimos que el material es consistente en esta condición de lo leve"



"El suelo genera un juego de reflejos que provocan una direccion invertida de la luz, por lo tanto se piensa en que este rebote es el que se propaga realmente en la habitación"

ETAPA - TRAVESIA



"La altura genera una barrera superior que cierra la explanada y divide al piso, dandole una particularidad, y un contexto distinto. Es la partición del entero en pos de lo geográfico"

FUNDAMENTO

QUIEBRE DE PROYECCION LUMINOSA

El interior del albergue se dispone diagonalmente a la forma de la fachada, obteniendo un quiebre que potencializa la luz solar que actúa en el interior.

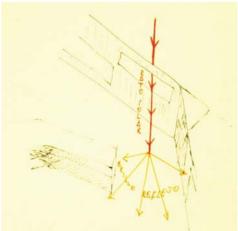
REFLEJO DEL EXTERIOR EN EL INTERIOR

Se produce una apertura desde la cocina hacia el frontis, logrando zonas largas que consiguen proyectar el haz de luz.

EL PISO COMO ESPEJO LUMINOSO QUE ABRE AL ESPACIO VACIO

La cocina cuenta con ventanas estrechas, generando un entrever que detiene la mirada y la deja en el interior.

LA GENERACIÓN DEL ENTREVER QUE DA ARRAIGO AL HABITANTE



Sistema de reflejos, utilizados en el albergue de pescadores.

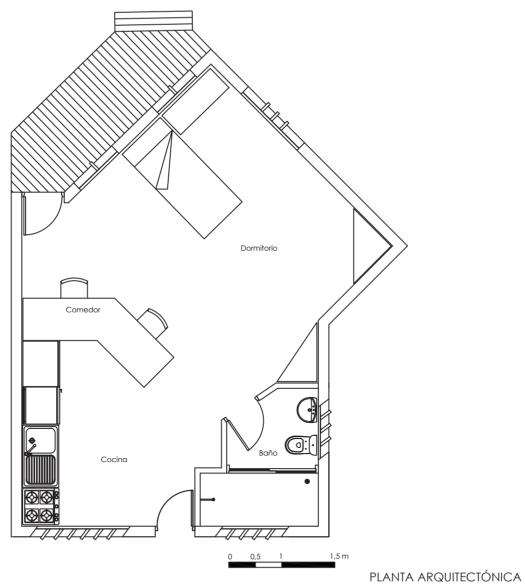
Con ello se logra una luminosidad constante y controlada.

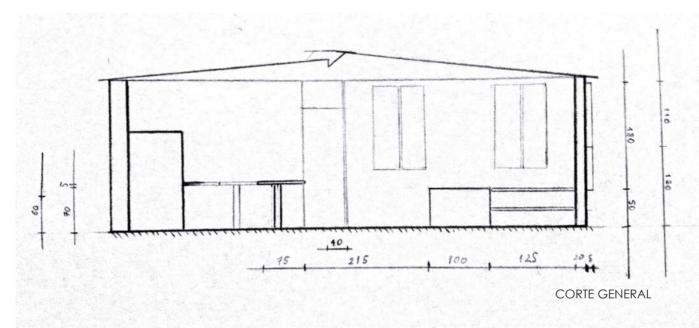
La generatriz del albergue consta en quebrar la planta

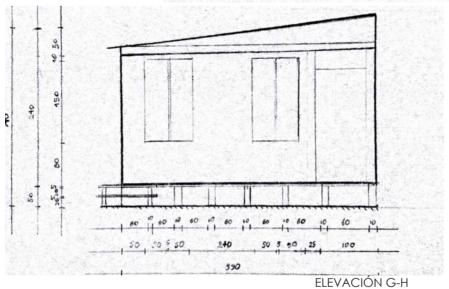
La generatriz del albergue consta en quebrar la planta buscando una diagonal constructiva, constituyendo así un espacio que aborda la luz del sol (ejes) y el espacio del guardar como elemento ejemónico (diagonal)"

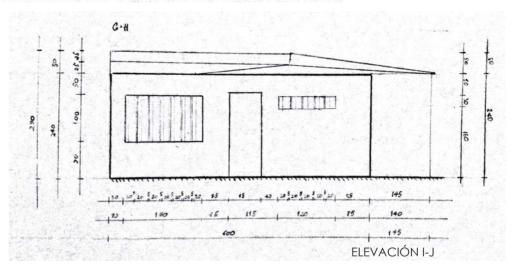
El quiebre diagonal potencializa la esquina como zona habitable, teniendo así la ocupación de la esquina norte como dormitorio. Con esto, las ventanas adyacentes generan un traspaso de luz constante y de asoleamiento restringido.

LA VENTANA ALARGADA GENERADORA DE BRILLO CONSTANTE Y DOSIFICADO

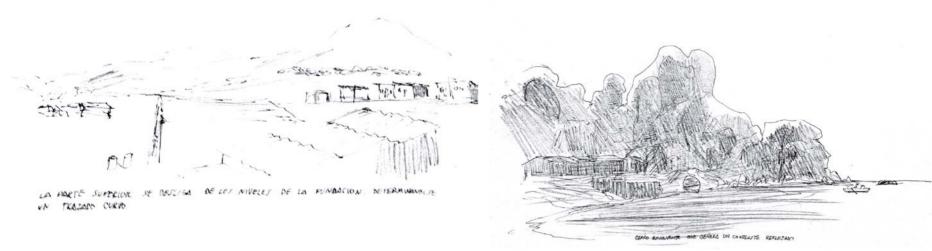








PROYECTO - OBSERVACIONES



Otra dimensión de la caleta de pescadores aparece en la RECU-PERACIÓN DE LA PLAZA, la cual se monta sobre las ruinas de la antigua fábrica de acero que allí funcionó. Por ello se planifica un proyecto de plaza que revitalice el lugar.

NOMBRE: ABANICO ESCALONADO DE VISTA ENTRECRUZADA

FUNDAMENTO

El trazado escalonado de la caleta es ortogonal, a diferencia de la línea costera. El lugar donde se proyecta la plaza es el umbral entre el orden de superficies escalonadas y la pendiente del trazado a pie de cerro en curva.

Desde este punto hay una mirada proyectada en la lejanía, haciendo un recorrido visual sobre las construcciones de la caleta adyacentes al mar.

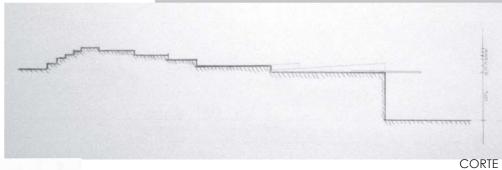
En si mismo (dentro del lugar de la plaza) se logra un "interior semi íntimo" al momento de hacer trabajos sobre ella. La postura sigue esta ley.

PROPÓSITOS ESCENCIALES

La forma abanicada responde a reflejar la silueta de los cerros lejanos que observa, generandose un centro "entre abanicos" que cruzan las miradas sin dejar la contemplación al lugar.

Tenemos un encuentro escalonado con un reojo orientado a la extensión. Es el encuentro entre la horizontal (escalonado) y la pendiente, en un interior orientado.

PROYECTO - PLANIMETRÍA



1 420 1 40 1 70 1 40 1 120 1

PLANTA ARQUITECTÓNICA

5ta ETAPA 3° AÑO 2010

FTAPA - INTRODUCCIÓN



El proyeto aborda un caso específico de "la escuela de barrio" tomando a una ubicada en el cerro Las Cañas en Valparaíso.

El concepto de la escuela como sede y punto ejemónico en la vida del barrio, puesto que tiene relevancia en la vicalidad del lugar, los servicios comerciales, y el flujo de los niños del sector.

Es un caso que aborda la sencillez del barrio, y la levedad con que se encuentra la misma escuela.

ACTO: RECORRER EL BORDE ATERRAZADO CON LA VISTA EN LA EXTENSION FORMA: TERRAZAS SOBREPLIESTAS DE BORDES CURVOS

EL TAMAÑO SEDE

En la correlación de trabajos se mantiene un primer paso relacionado con el espacio de congregación en la via pública, y como ésta resalta en el transcurso de la subida El Litre, en Valparaíso. De este recorrido se concluye una transformación de la transversal en función de la toma de arraigo, partiendo de lo público del Mercado Cardonal, hasta las viviendas de la subida El Litre con la Avenida Alemania "CAMINAR PAUSADO CON ARRAIGO PAULATINO"

Luego, pasando al estudio del tamaño como tal, aparece la luz, la altura, y el espesor de los bordes del lugar como directrices del habitar en lo ámplio. Aparece el abovedamiento de los recintos.

Luego encuentro en el Centro Oftalmológico Regional un resguardo que aparece en la profundidad del borde (dimensión de envolvente). Acá la luz se suaviza, lo que permite un mayor asentamiento del lugar (la vista pierde la línea del borde, dejando al espacio como una unidad. EL TAMAÑO PARECE MAYOR, MANTENIENDO UN CARACTER ÍNTIMO DE LA ENVOLVENTE

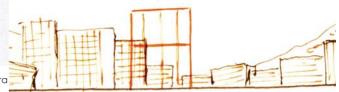
Dentro de la dimensión extensa del tamaño sede aparece el resguardo de la sombra (penumbra) y la busqueda del habitante al borde del lugar.

"El cuerpo ante el tamaño sede vacío, se sobrecoge y busca un apego al borde o a algún elemento vertical. A mayor extensión y luminosidad hay un mayor recojo del cuerpo, y menor apego al lugar.

Finalmente, el estudio de los casos de colegios arrojó una dimensión de del entorno de la estructura, siendo ésta un umbral de traspaso, que ejemoníza al barrio, y se transforma punto icónico al momento de la entrada y salida de los estudiantes.



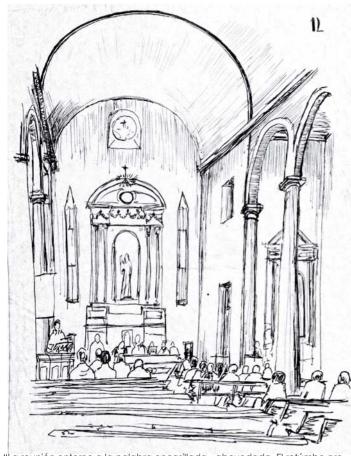
Dentro del contexto urbano, lo leve aparece siendo algo que aporta al lugar de manera sutil, y que no afecta en gran medida a lo icónico del espacio. Es entonces un juego de condicionantes paralelas a la forma del lugar, como lo es una sombra, una textura diferente, o un vacío pero que en su conjunto logra generar un carácter protagónico en el lugar.



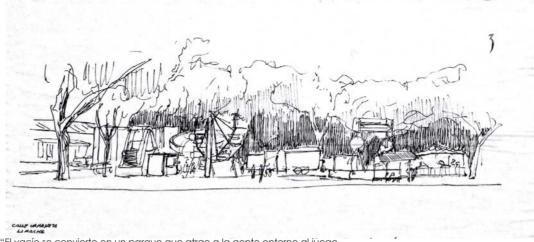
"La transparencia del vidrio hace que la estructura se acople visualmente a su entorno y fondo, siendo este predominante en el tono que logra la estructura"



"La sombra genera una levedad luminosa, la cual provoca otro tipo de levedad en el acto; una detención. Un paso leve y un cobijo parcial en la zona techada"



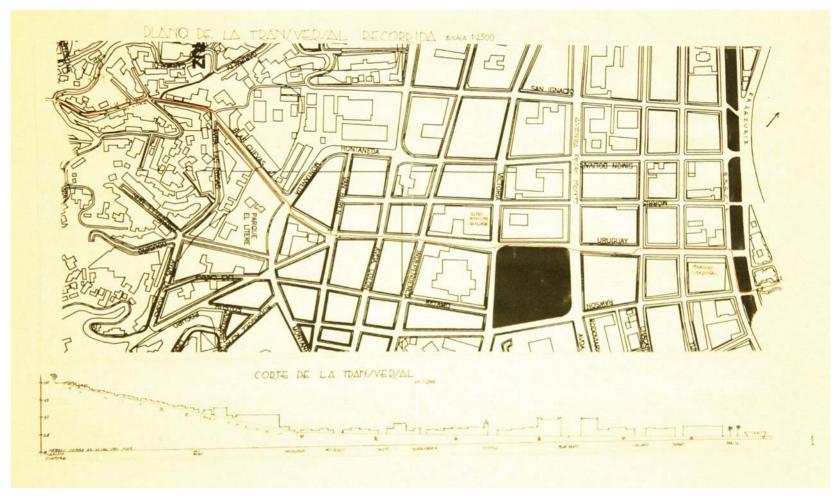
"La reunión entorno a la palabra encasillada - abovedada. El retúmbe provoca una expansión acústica"



"El vacío se convierte en un parque que atrae a la gente entorno al juego. La plataforma es la maquina que se apropia del lugar, cuando está al centro de la unidad"

ABOVEDAMIENTO

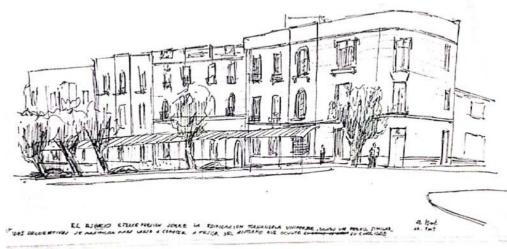
La concavidad aboveada de la iglesia le permite al espacio redirigir el sonido de forma exponente, maximizando la oratoria del párroco. De esta forma, el lugar de congregación de rige por la un eje determinado tanto por la altura como por el sonido, y en definitiva, el centro de la atencíon. Se establece el altar como el elemento ejemónioco del lugar en función de la postura del cuerpo.



ESQUEMA DEL RECORRIDO DEL ESTUDIO DE LA TRANSVERSAL

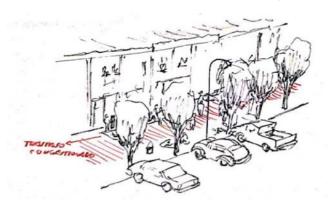


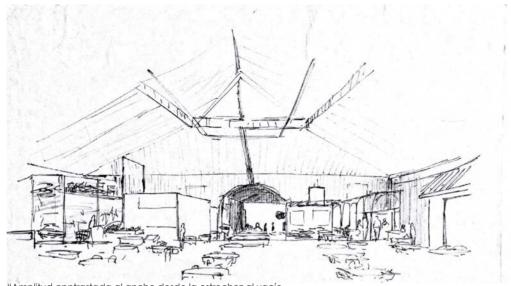
"La vertical de las palmeras son paredes del espacio interior, que con su altura, cercana a la de los edificios, sepran el interior (bóveda) de la calle de forma permeable"



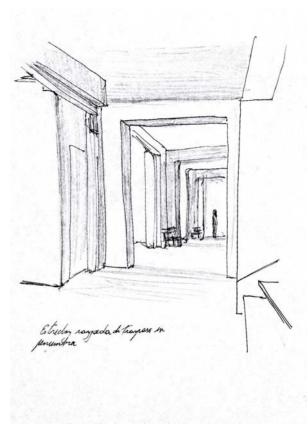
"El espacio ejerce presión sobre la edificación tomándola uniforme. Le da un perfil común y uniforme. La forma se camufla en torno al foillaie, deiando un pasadizo de tránsito"

La bóveda aparece como envolvente finalmente del traspaso por el área urbana, por lo que automática le da un arraigo mayor al andar, lo que se traduce en una relación mayor entre los abitantes, que en su quehacer estrechan lazos dentro de lo público. La feria como sede pública callejera e itinerante.



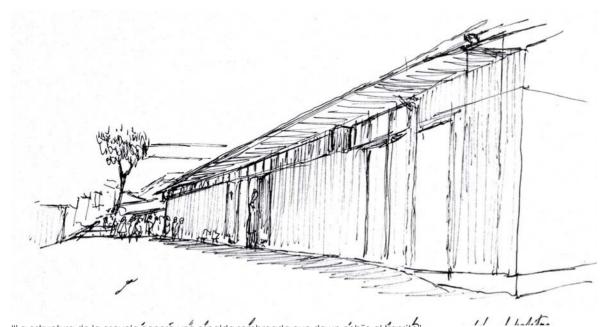


"Amplitud cpntrastada al ancho desde la estrechez al vacío. La extensión vence a la altura provocando una postura perférica del cuerpo. Es un permanecer en la extensión de forma expuesta"

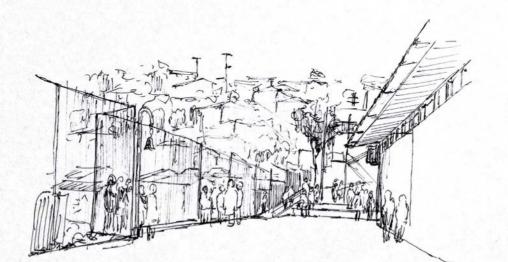


"Estrechez resguardada que extiende el paso con un respaldo y la penumbra"

ETAPA - OBSERVACIONES

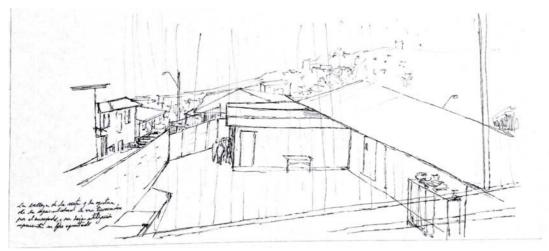


"La estructura de la escuela genera una espalda sombreada que da un cobijo al transito"

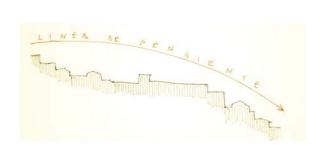


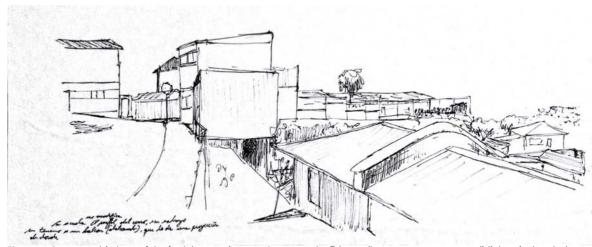
"Estar en un resguardo en si mismo. En este lugar la interacción con el exterior es con lo proximo, con el vecino de forma abalconada. Es un reflejo del carácter residencial de los cerros de Valparaíso"





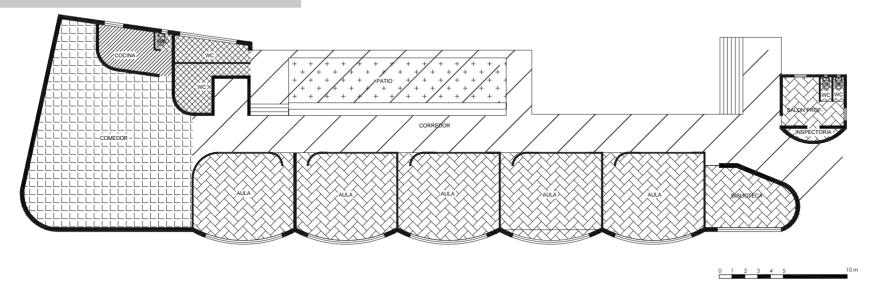
"La belleza de la vista se ve restringida por el enrejado, la cual da un apartado de los espacios libres de la escuela"



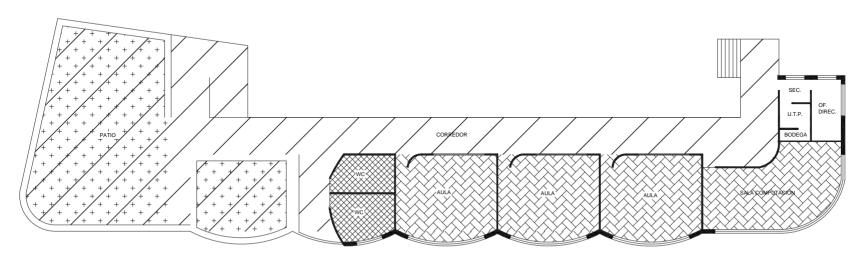


"La escuela no cambia la morfología del cerro, sino se adecua a este. Esto conlleva a que se generen distintos niveles abalconados que generan una gran proyección al exterior"

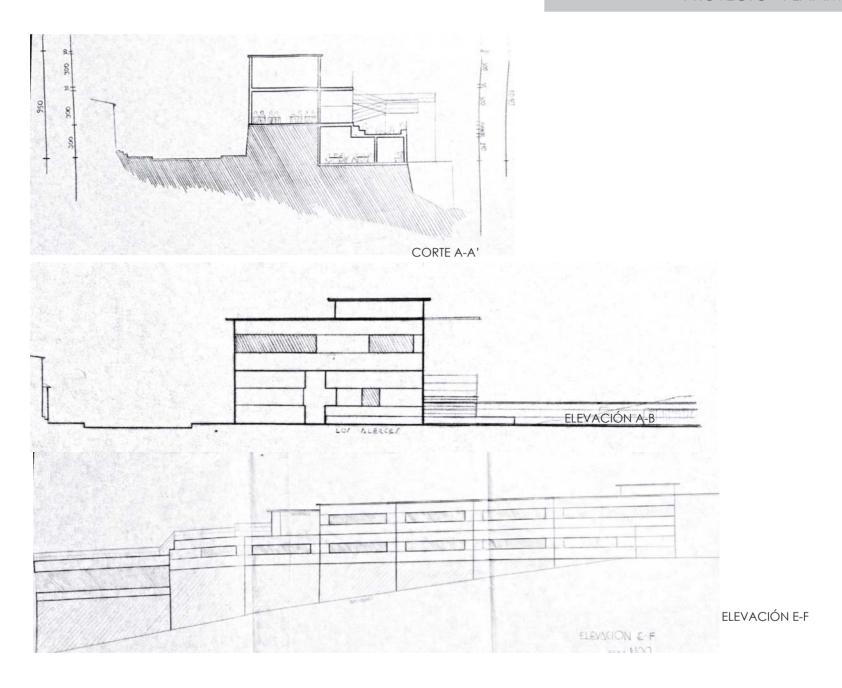
PROYECTO - PLANIMETRIAS



PLANTA 1 ARQUITECTÓNICA







6ta ETAPA 3° AÑO 2010

IUGAR



La isla Santa María es una isla ubicada frente a las costas de la ciudad e Lota, en la 8va región de Chile.

Esta isla fue debastada por el terremoto y posterior tsunami del 27 de febrero de 2010, ya que la fuerza del evento llegó a elevar su nivel en 2 mts aproximadamente, cambiando la fisonomía y aspepcto en general de lo que es.

Este territorio insular aumentó su superficie al elevarse, puesto que el nivel de la costa quedó adentrandose en el mar. El muelle quedó inutilizable, por lo que se debe encallar en su playa para atracar. DIMENSIÓN CONTINENTAL - DIMENSIÓN INSULAR

El momento explícito en que aparece el lugar es en el viaje en la motonave, ya que aqui se aprecian las verdaderas dimensiones territoriales desde el origen al destino.

En este mismo viaje encontramos, a modo retrospectivo, al continente, compuesto por una cadena de montañas, con una MULTIPLICIDAD DE FONDOS Y CAPAS.

Hay una textura multiple en que convergen sus colores. Es un LIM-ITE EXTENSO Y PERMANENTE.

Lo insular aparece en lo LEVE DEL TER-RITORIO que se anuncia en el horizonte marítimo.

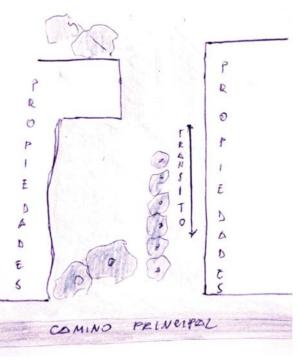
Desde la isla se hace presente el continente, sin embargo este es un frente que hace diferenciarse del lugar.

LUGAR DE LA OBRA PUERTO SUR

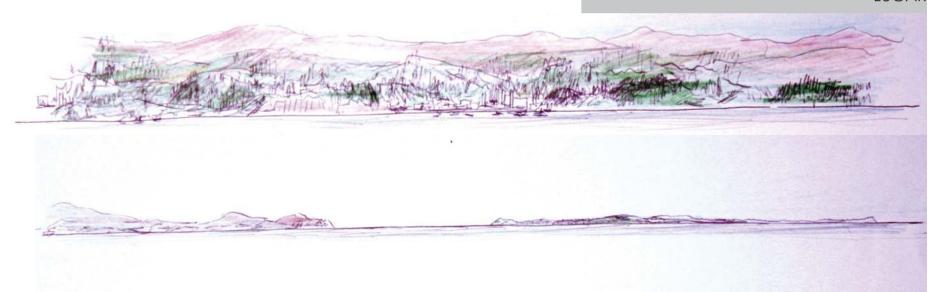
En el sitio encontramos a un espacio sobrante entre casas, un residuo que cae en la marginalidad. Es una periferia dentro de lo habitacional. Es una CONEXION TRANSVERSAL respecto a los ejes rurales dispuestos en Puerto sur, convirtiendose en un lugar de traspaso.

El follaje existente da pie a la detensión.

DEL IMAGINARIO A LO CONCRETO Del trabajo de pre travesía, nos encontramos con un lugar austero, que está marcado por la horizontalidad del paisaje, y que define en lo insular como en un LIMITE DESCONOCIDO (algo que está mas alla), y que al conocerlo, sorprende.



LUGAR



MODO DE HABITAR DE LOS ISLENOS

Como en cualquier lugar aislado, la comunidad de la isla es una sociedad reducida que se afianza en la confianza mutua. La austeridad del lugar hace imperioso la colaboración de los recursos de cada cual, generandose una especie de "red de ayuda". Sin embargo no son excentos a tener diferencias.

Hay diferencias entre quienes son nativos, y quienes son foráneos; los primeros tienen recelos de los otros en un principio, pero despues son capaces de acojer muy amistosamente.

Podemos decir que EL RECIBIR es una cualidad de los lugares aislados.

OBRA DIMENSIONES ARQUITECTÓNICAS

Acto: Doble frente de atención en giro Forma: Diagonal cruzada de extremos en tensión

La idea primaria es un cubiculo semi abierto del que surge un brazo que vinculara al primero con el patio, de esta forma se aprovecha la textura del piso como un umbral interior exterior.

Finalmente se resuelve por asencillar el proyecto, tomando énfasis en la envolvente de la cubícula. Mantien un piso escalonado, que acompañado de cada pared, conforma un juego de relacipones interior-exterior conforme a un asomo y a la ddetención en el interior. La fachada mantiene el vano de entrada y unas celocías que permite una amortiguación al interior.



Proyecto Travesía Isla Santa María Sede comunitaria Puerto Sur 2010 JJRO



El proyecto de la RURALI-DAD se llevó a cabo en la localidad de Chincolco, en la comuna de Petorca, V región. Aqui permanecimos durante 6 dias en total, durmiendo 2 noches.

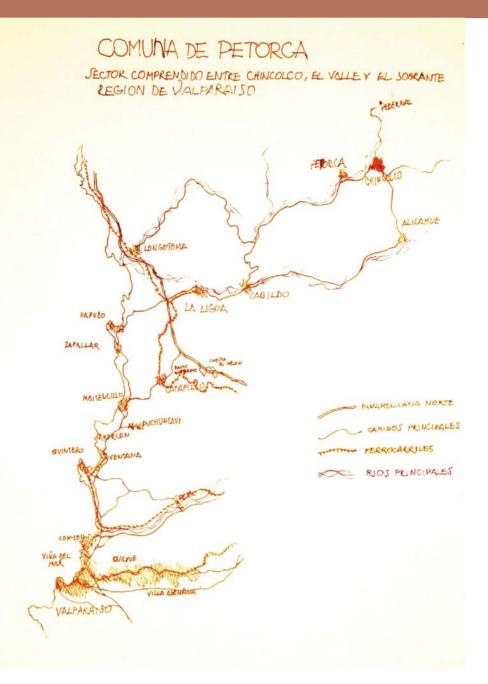
Nos encontramos con la con la cordialidad y la llegada inmediata de la comunidad, conociendo a sus habitantes, sus problemáticas, y sus deseos.

Entendemos entonces a la conversación y el SALUDO como carta primera en la sociedad rural, la que desemboca en un RECIBIR CONSTANTE. Uno de los factores predominantes del lugar es su clima, puesto que se mantiene extremo la mayor parte del tiempo.

Toma importancia la sombra y el resguardo a la intemperie. Sin embargo esta situación se encuentra con la condición de exterior que conlleva lo rural. Hay entonces un contraste en las construcciónes de adobe muy poco permeables, con su exterior.

Al igual que el caso de la Isla Santa María, en El Sobrante existe mucha union vecinal, donde todos se conocen y generando una "red de ayuda comunitaria". En el lugar existe el Club de Huasos, el Club del adulto mayor y la Sociedad Agricola.

LA CONFIANZA COMO PREMISA



FTAPA - OBSERVACIONES

El Sobrante es una localidad que es punto de partida para los arrieros que hacen su trabajo en la cordillera, pues hay un sendero que comu-nica a esta localidad con la República Argentina.

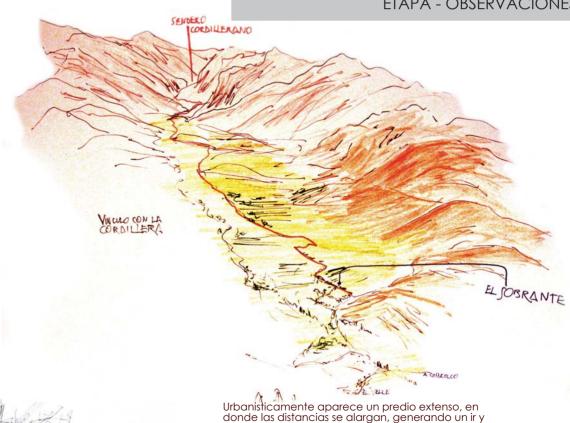
Se puede observar cómo en las casas de los lugareños existe el equipamiento necesario para esta labor, v de cómo se experimenta la salida de los hombres por largas temporadas, de-jando a las señoras con sus hijos en el pueblo.

Así, la localidad pasa a ser funcional; los roles se evidencian, arrojando entonces un quehacer determinado por lo laboral, el viaje de los hombres y la educación de los hijos; pero ¿que ocurre con la dueña de casa?

Este personaje es quien finalmente habita con mayor permanencia el lugar. Encontramos al protagonista del quehacer.



"La plaza aparece como punto de convergencia natural, el ser pensada para ello; se genera una apertura en el camino"



venir constante.

Aparece la plaza como elemento ejemónico y organizador, siendo el unico lugar hecho para la permanencia, sin embargo el resguardo que ofrece no es suficiente para generar una instancia de esta característica. Se produce un encuentro forzado.

Es una condicionante del acto: la vista y el cuerpo como carta de entrada, el reconocimiento del sujeto y el encuentro. Luego el saludo.

La relación humana pasa por un proceso, por lo que podemos decir que el encuentro rural es progresivo y lento.

ETAPA 6 COCINERÍA VECINAL EL SOBRANTE, CHINCOLCO

FTAPA - OSFRVACIONES

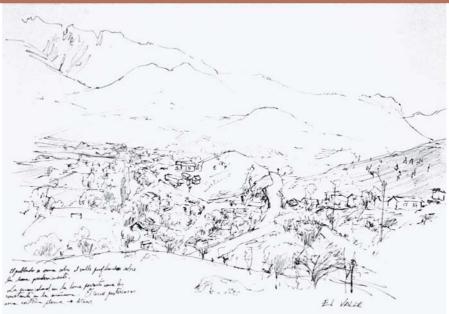
La fisonomía del lugar permite establecer parámetros que le dan una vista retrospectiva al lugar. Es un reconocimiento de donde se habita, logrando entonces un alcance sobre el lugar (arraigo).

Aparecen conceptos que asocian al lugar con los actos, como "el subir hacia", o "el bajar hacia".

Decimos entonces que el lugar se hace presente mediante condiciones al que habita, pues es allí donde éste transforma al territorio en una extensión abarcable, que en el caso de lo rural, es de gran magnitud.



"La iglesia se hunde desde la calle, permitiendo el paso del viento y la vista; así se genera un entrever constante."



"El poblado se asoma sobre el valle perfilandose sobre la loma predominante. La suavidad de la loma permite una luz constante en la mañana, mientras que el cerro posterior es una cortina que genera una espalda al lugar; lo cierra."

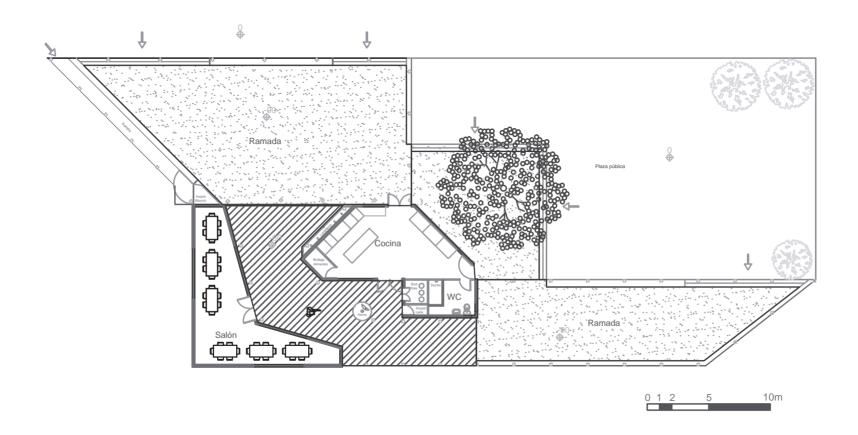
En lo rural, este aspecto del lugar fisonómico como referente y condicionante se produce mediante éste cae en gran presencia en el quehacer, puesto que la envolvente del que habita es natural, a diferencia de la ciudad que es esta misma.

Es la convivencia del personaje con el medio, el clima, y la luz natural.

Las formas en lo rural son irregulares, orientadas en una extensión mayor.

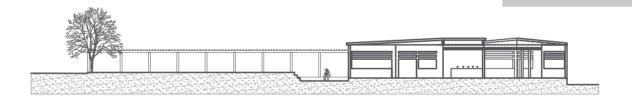
PROYECTO - PLANIMETRIA





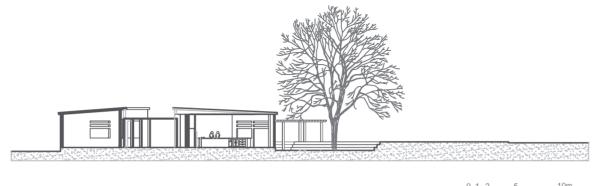
PLANTA ARQUITECTÓNICA











0 1 2 5 10m

ELEVACIONES

7ma ETAPA 4° AÑO 2011

ETAPA 7 CONJUNTO HABITACIONAL EL ALMENDRAL 1 VALPARAÍSO

ANTECEDENTES - FTAPA



Google maps

El 4to año compienza considerando a gran escala urbana el impacto de generar un espacio RE-VITALIZADOR de barrio, el cual aparece como un punto ejemónico dentro del contexto de la ciudad. Para ello se estudia el caso del barrio El Almendral en la ciudad de Valparaíso, el cual presenta un evidente estado de abandono. Allí se propone generar un nuevo referente que colabore en reordenar y reorieintar el diariovivir del sector.

ESTUDIO DEL CASO - EL BARRIO

El barrio se presenta de forma desplegada en el plan de Valparaíso, formandose una explanada de edificación a baja altura, donde es posible entender el emplazamiento con sus límites sintetizados en LLENOS (cerros), y VACIOS (costa).

EJES

El barrio presenta una diagramación clara de ejes longitudinales y transversales, los cuales arman un entramado que genera la disposición de pequeños sub-barrios, los cuales se clasifican en el barrio comercial, barrio mercado, barrio mecanico, barrio universitario y escolar y barrio residencial.

Cada uno e estos sub-espacios mantienen un espacio público que las articula, principalmente plazas o plazoletas; así se crea una identidad propia a cada uno de estos espacios, generandoles un carácter singular.

El caso del barrio concluye en establecer un parametro del abandono, donde laaquello que resulta residual se convierte en un foco de marginalidad. Este es el caso del borde del barrio hacia los cerros, donde el umbral pasa a ser un desorden.

Lo que hace en definitiva un espacio de conjunto habitacional es encontrar una ejemonía entrno a él o su conjunto.

FTAPA - CASOS REFERENCIALES





El Pedreaulho, Rio de Janeiro Wiki ead

Conjunto EMPART Playa Ancha 2011 JJRO

SÍNTESIS DE LOS CONJUNTOS REFERENCIALES

Caso internacionale

EL PEDREGULHO - Brasil

En este conjunto, se puede apreciar un "apropio e la pendiente", en donde el edificio principal (El Minhocao) se apropia de la pendiente por medio del enclave de éste mismo. Mantiene un dominio sobre el mismo por sobre el encuadre en la pendiente (mantiene la unidad de la estructura).

Aemás, consigue mantener espacios comunes alrederor, pudiendo comunicar al barrio con el edificio.

En definitiva, el edificio mantiene una soltura debido a estructuracion levitante sobre la superficie, logrando una adecuación a ésta.

Caso Santiago

VILLA LOS PRESIDENTES - Ñuñoa

La prescencia del parque Juan Molla al rededor de la villa representa un eie aravitante en el ordenamiento de ésta, ya que desvincula a la unidad habitacional del resto de la ciudad, y por ende se convierte en un barrio residencial de quietud y tranquilidad.

Dentro de su estructuración, cuenta con areas de juegos para niños, comercio básico, plazas de estacionaminto, y se rodea del parque que representa aproximadamente el 50% de todo el terreno. Caso Valparaíso

EMPART PLAYA ANCHA - Valparaíso

El conjunto aparece de forma escalonoada sobre la ladera a través de secciones de bloques.

Estas unidaes (bloques) con el elemento ejemónico del conjunto, pues al tener una dimension pequeña, mantiene una unidad vecinal de modo "isla".

Mantiene un esquema intercalado, que se repite en el interior de cada bloque. Sin embargo, este "intercalado" provoca lugares residuales que pasan a ser vulnerables a ser lugares marginados, pues no hay una planificación clara en el lugar.

ETAPA - OBSERVACIONES



"La amplitud lograda en el espacio público es suficiente para horizontalizar la silueta del conjunto, por lo que se puede decir que es una "explanada". Conjúntamente, el follaje cercano, en un juego de perspectivas, equiparada a los grandes árboles (del tamaño de los bloques), logrando que se confundan las dimensiones y equilibrando la vista a unhorizonte regularmente plano (se disminuye la verticalidad de los bloques)"



"La propiedad del vecino es descalzada, al igual que la del bloque vecino, e esta forma el transito se guía por un sendero quebrado. Hay entonces un recorrido zigzagueante que le da al transito un carácter de va y ven"



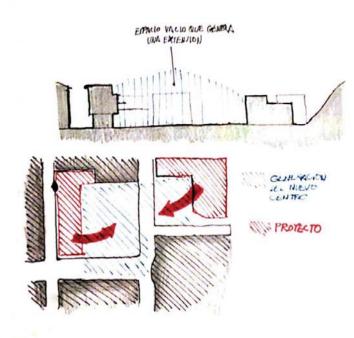
"En la entrada se genera una inmediatez en el encuentro con el departamento (entrada a los departamentos del 1er piso). Provoca un recelo conforme a la seguridad de éste, ya que son los departamentos más vulneables. Encontramos así que la caja escalera mantiene este vano disminuído para generar una protección general al edificio, por lo que finalmente funciona como una célula"

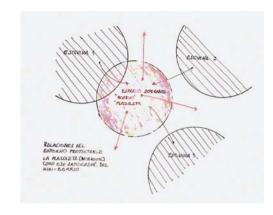


"La avenida Brasil tipifica una zona ámplia, de eje, que es un intercalamiento que mantiene un caracter eterogéneo de un lugar de traspaso. Hay una tensión en lo público"

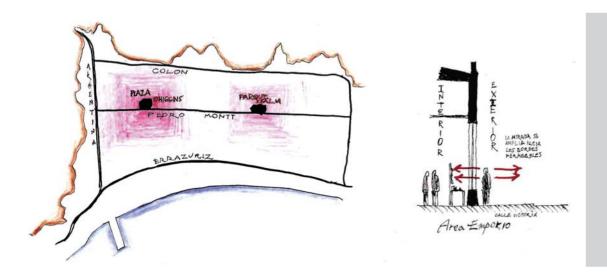


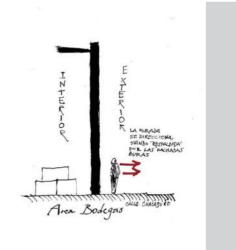






ESTUDIO DEL ALMENDRAL





ESTRUCTURACIÓN GENERAL

El Almendral es un sector de la ciudad de Valparaíso que a su vez contiene sub-barrios de distinta identidad. Es el área mas ámplia de la ciudad y mantiene un horizonte homogéneo de una altura promedial de 8-10mts que permite un vículo visual con el límite cerro.

Se puede hacer 2 distingos principales en la confeccion de la trama del Almendral: uno longitudinal, que enlaza los espacios mediante la ramificación contenida de los ejes que nacen desde el flujo de la Av. Argentina hacia los ejes mas locales, desembocando en el pasaje pequeño y envuelto; y otro horizontal, que es la identidad que surge a partir de la horizontalidad pública que permiten las plazas del Almendral.

CENTRO DEL ALMENDRAL

Proporcional a los flujos estratégicos derivados desde el cerro, la densidad habitada (concentración de habitantes tanto de flujo como de espera), entrega a lo público (lo comercial) y punto convergente y generatriz de esperas y circulaciones (Plaza O'higgins) es la esquina de de Av. Pedro Montt con la calle Uruguay la que tiene mayor movimiento y actividad.

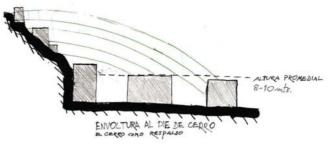
VINCULO MAR - CERRO

El sector hacia el mar presenta una tipología dura, de grán galpón, grán bodega, el cual provoca la baja densidad habitacional, y el poco caracter barrial del sector. Mantiene vacíos habitables, que aparecen poe medio de fachadas duras, manteniendo una habitabilidad del traspaso.

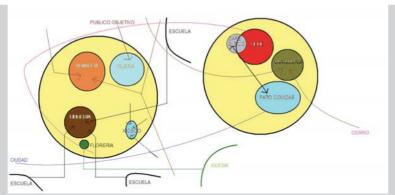
Hacia el cerro, aparece una tipología constructiva que va sobre la habitación, sobre la vivienda en un contínuo. Se generan pequeños nucleos que dan cabida a lugares sumamente arraigados; se ensimisman sobre la espacialidad escala humana.

Es en ese sentido donde aparece el borde cerro que es límite espesor hacia la verticalidad (el cerro como una envolvente) Se gera un desorden estructural, y aparecen sub-espacios libres y residuales, que son propios del lugar (complementan la identidad del lugar específico).

La espacialidad se adapta con una calidez que se apropia del habitante; lo encierra en ella.



PROYECTO - OBSERVACIONES





TRASPASO CERRO PLAN, EL DESEMBOQUE

El transeunte desde el cerro se encuentra con este lugar luego de la estrechez de la escalera, abriendose al plan. El habitante posa la mirada por esta extension y luego se "explaya" por el plano; se bi-furca, manteniendo una circulación que va quebrandose constantemente.

Entonces entre estos dos espacios (terrenos) se puede concluir que se ejecuta una DOBLE DETENCIÓN, que "prepara" al habitante.

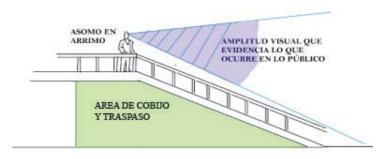
Se trat entonces de mantener una tensión entre los edificios, que determina en que exista un resguardo entre ellos; hay así una plaza que aparece dandole ese "centro" al sector.

SERVICIOS

Fundamentales en el diario-vivir. Sin embargo, es la disposición de ellos, junto con sus propias circulaciones, las que forman una ejemonía de lo público en el interior.

Es así como el kiosco junto con la florería aparecen como los lugares mas abiertos y mas al paso. Luego aparece la librería , el cual es un local intermedio que tiene acceso por ambos lados del conjunto, lo que logra una permeabilidad [traspaso] como uso constante de los colegios circundantes.

Por ultimo están los locales mayores [almacén, carnicería] que son remates de sus emplazamientos. Las circulaciones son las que configuran sus disposiciones como ejes de flujo y de remate entre blocks con juegos de cambios de niveles que exponen y retraen al habitante de acuerdo a los requeriientos de conexion con el emplazamiento, si es el caso de espera o permanencia momentanea.









Se reconocen los siguientes elementos arquitectónicos que articulan el proyecto:

1-CORREDOR BALCÓN: enfrenta la unidad habitacional manteniendo un contacto constante con los vecinos.

2-RAMPLAS MIRADORES: Construyen una tension sobre los edificios mantenieno un primer acercamiento a la dimensión de barrio creandose un asomo panorámico.

3-PATIO INTERIOR PÚBLICO: Momento plano que constituye un descanzo público y que alberga los servicios básicos. Es en efinitiva es una INVITACIÓN A LA INEGRACIÓN DEL BARRIO.

4-CONFORMACIÓN DEL SUB BARRIO (enfrentamiento e los bloques de edificios): Se crea un doble momento de habitabilidad donde se genera una mayor intimidad al momento del encuentro de la vereda, la calle y los edificios.

Estos flujos provocados por las ramplas mantienen la tensión entre el edificio v su entorno, pues el asomo que allí hay permite la interacción entre los mismos vecinos de manera intercalada en conjunto y con el frente.



Conjunto Habitacional El Almendral, 2011 JJRO

INTERIOR DEL DEPARTAMENTO

La interacción entre interior y exterior se mantiene medi-ante grandes vanos, como una fuga desde el conjunto (relación barrio); asi vez, aparece una aproximación con el conjunto mediante un "remanso extendido" desde el centro del departamento la cocina.

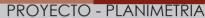
ELEMENTOS DEL INTERIOR:

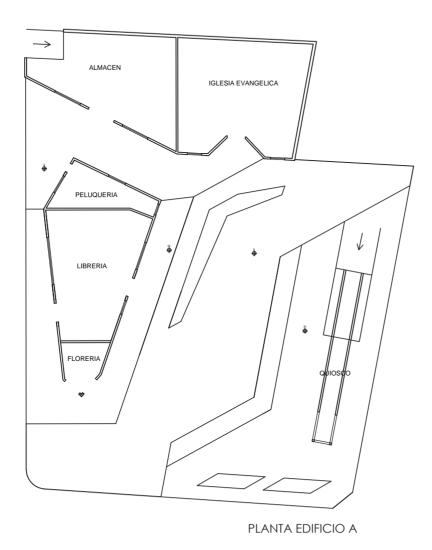
1-Sala de estar (remanso proyetado)

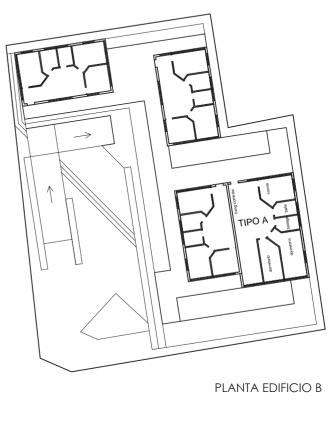
2-Living (proyección visual)

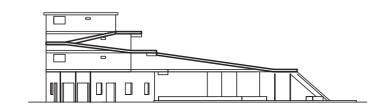
3-Habitaciones (contención a una convergencia

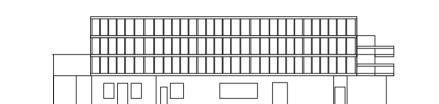
4-Quiebres en los tabiques de amotiquación visual

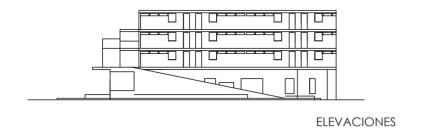


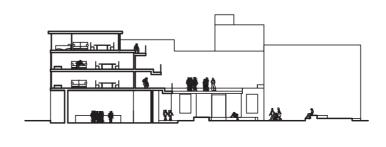


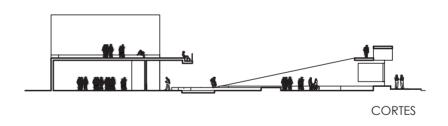




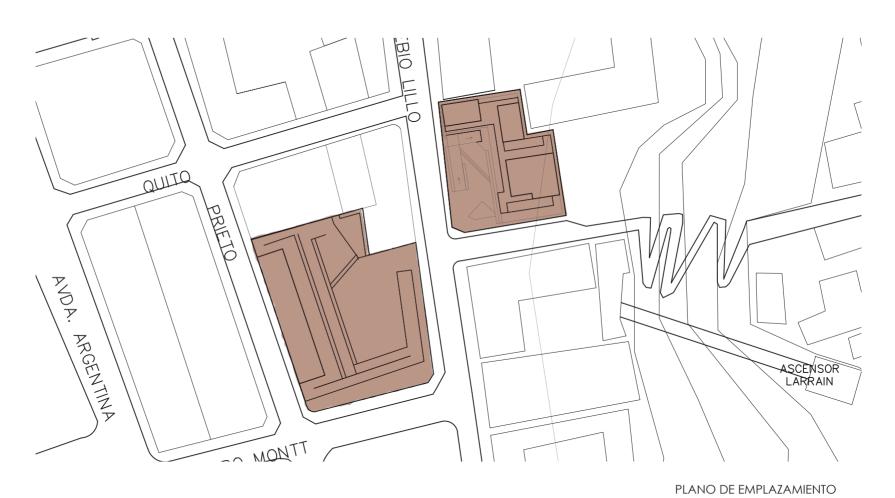










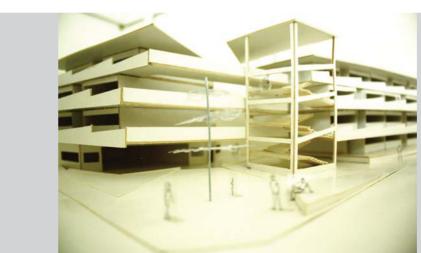


8va ETAPA 4° AÑO 2011

PROYECTO



Maqueta de proyecto, vista desde el patio central Conjunto Habitacional El Almendral 2, 2011 JJRO



Maqueta de proyecto, vista desde el block A Conjunto Habitacional El Almendral 2, 2011 JJRO

GENERACIÓN

Se trata de la continuación del proyecto del 1er trimestre, en el cual se aborda el caso de un conjunto habitacional en el barrio El Almendral. Así se consigue proponer un nuevo concepto, en donde se interactúa con el cerro.

Elconjuntopasaaserunelementoejemónico y umbral en el tránsito plan cerro.

DETERMINAMOS QUE UNA PRINCIPAL CAUSA DE LA MARGINALIDAD LA PRO-VOCA LA FALTA DE REFERENTE BARRIAL, AQUELLO ICÓNICO QUE LE PERMITE A LOS HABITANTES PERMANECER EN EL SECTOR; VALE DECIR, UNA PLAZA QUE SEA UN PUN-TO GRAVITANTE, Y QUE CONTRARRESTRE LA EJEMONÍA DE LA AVENIDA ARGENTINA.

Se trata de permitir un equilibrio entre lo que pasa en la avenida Argentina y el sector proyectado, ya que funciona como un mero paso del cierra al plan

EL CENTRO COMO EJE EN TENSIÓN

El proyecto contituye una plaza de traspaso que permite crear un subcentro, donde la familia puede crear una identidad barrial (uno de los motivos de la alicaida vida del barrio.

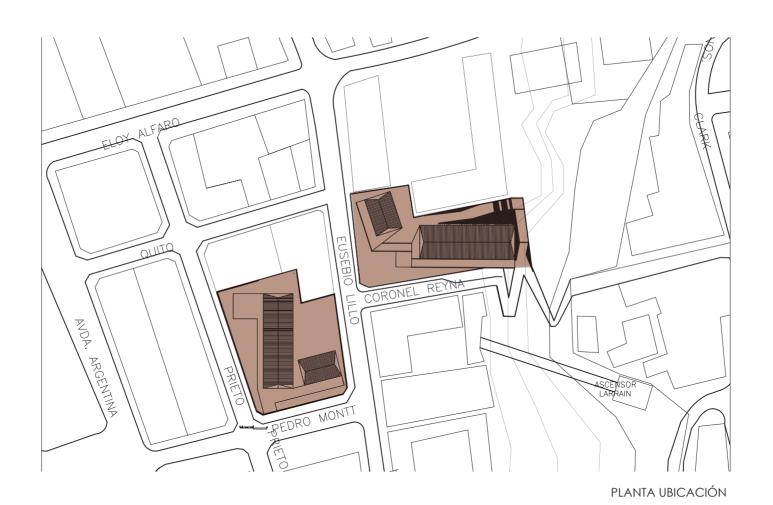
Entendiendo esta conección como eje principal, se establecen 3 componentes del conjunto:

- 1- Escala interior del departamento 2-Escala del edificio
- 3-Escala de barrio

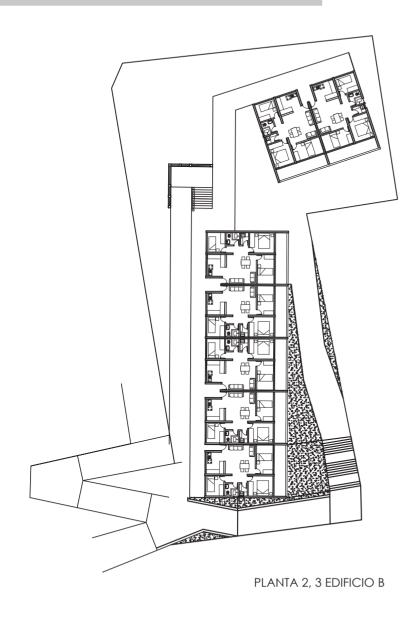
CIRCULACÓN

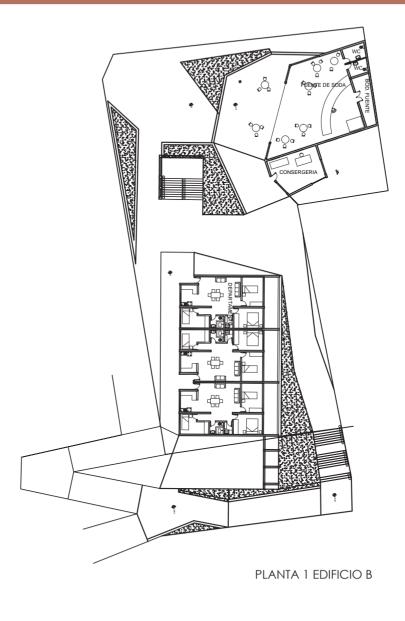
La estructuración juega desde la premisa de mantener una circulación constante que juega entre lo público y privado, pues se traspasa desde el cerro al plan por el conjunto, manteniendo así un vínculo constánte con el barrio; convitiendose en definitiva en un umbral neto.

El patio generado en la zona posterior es un recibidor del cerro, tratando de abrir la bajada de la calle General Reyna a un ámbito controlado y verde.



PROYECTO - PLANIMETRIA

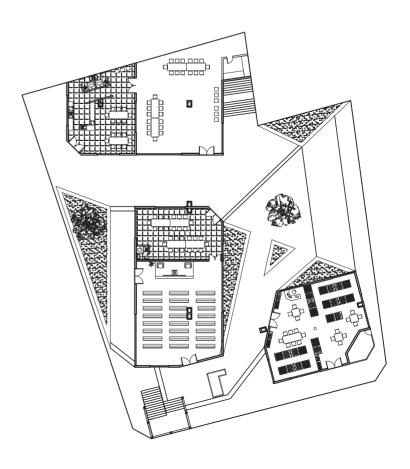








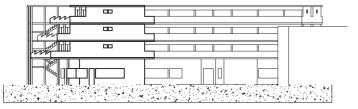


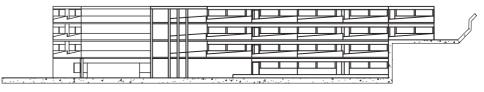


PLANTA 1 EDIFICIO A



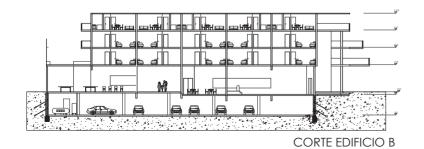
PROYECTO - PLANIMETRIA

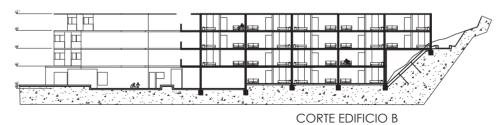




ELEVACIÓN NORTE EDIFICIO A

ELEVACIÓN ESTE EDIFICIO B



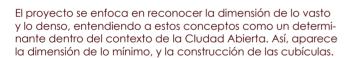


9na ETAPA

5° AÑO 2012

ANTECEDENTES - FUNDAMENTO





OBSERVACIONES

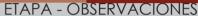
Dentro de lo observado, en la dimension de lo denso y lo vasto, aparecen en la ciudad distintos ENTREVERES que conforman LA ENVOLVENTE DEL LUGAR, donde hay un fondo multiple y se genera un ENTREVER SEMIPERMEABLE QUE OTORGA UNA DIMENSIÓN MÚLTIPLE.

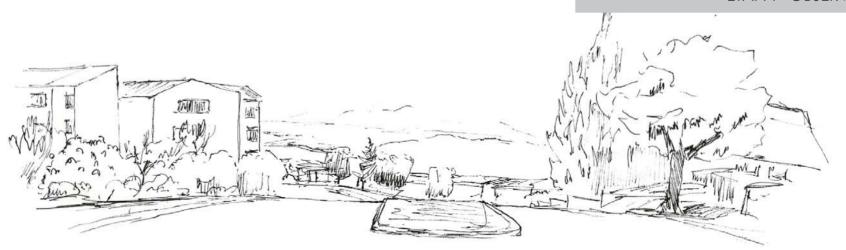
Por otra parte, es la extensión vacía la que determina que la obra sea un límite, pues ésta se inmersa en lo vacío y deja al habitante en una contemplación que lo desarraiga.



DE PRESENTACIÓN - LA VANGUARDIA

El curso de 5to año comienza con la misión de encontrar la minima expresión del tamaño que alberga al habitante. Es asi como el estudio se aboca a observar los casos de "El Cabanon", o "La Unidad de la Habitación, ambos de Le Corbusier. Para encontrar esta relación de lo mínimo, se planean 3 cubiculas que aberguen máximo a 2 personas en un período de a lo mas 4 días.





Al encontramos con la periféria hacia lo alto del cerro, nos encontramos con una vastedad en la lejanía, pues esta altura permite contemplar distintos horizontes lejanos, como el rio Aconcagua y los cerros lejanos. Esta condición permite un ingreso de aire fresco contínuamente.

Asi, la vasíedad de lo lejano entra parceladamente de manera que ésta no nos afecte, pero que si compromete cierto límite que arroja una completitud, ya que dichas capas de horizontes son una textura inalcanzable que deja perplejo al habitante, y lo aleja de su realidad próxima.



El campo dunar aparece en una textura ondulante que da su impresión en un solo vistazo, no hay un cambio en un recorrido, pues es una leve cima que deja al espacio frente a frente al habitante. Entonces es esta exposición la que hace que el habitante intente sustraerse dentro de algo edificado buscando un mayor cobijo. Es la obra la que lleva la funcion de proteger al habitante.

LAS 3 CUBÍCULAS CIUDAD ABIERTA - RITOQUE

PROYECTO







RELACIONES ESPACIALES

TAMAÑO ARQUITECTÓNICO

Las cubículas conforman una espacialidad de aproximadamente 20mts2 cada una, la que genera una distribución inmediata a los recintos de manera centralizada, pues la forma interior genera una envolvente en si, y por tal, hay un acceder constante bajo un espacio centralizado.

DISTANCIAMIENTO ENTRE CUBICULAS

Cada cubícula se encuentra distanciada a app 16mts en una linea, la cual conforma una linea límite de lo habitable hacia el oeste de la C.A. Dicho distanciamiento genera un apartado suficiente para una retrospección individual en cada cubicula.

Esta disposición responde a la necesidad de generar distintos tipos de vínculo con el exterior y la ciudad abierta: La cubícula 1 se encuentra con la duna y la C. A. La cubicula 2 entra en una introspectiva encontrándose en un hondo rodeado de árboles. La cubicula 3 se encuentra con la extensión fuera de la C. A.

Respondiendo a esto mismo, las cubículas tienen distintas disposiciones en el plano, pero siguen teniendo una misma ley constructivista, pues para mantener dichas relaciones con el exterior, la cubicula 1 mantiene una orientación a su frente (el camino y las dunas de la C.A.). La cubicula 2 se rodea de árboles y mantiene un modo retrospectivo al lugar en que se encuentra; la estructura genera una espacialidad interior propia. La cubícula 3 se vuelca hacia la extensión fuera de la ciudad.

GENERACIÓN

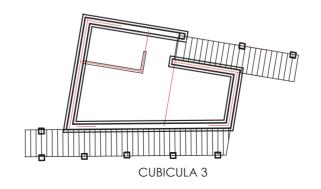
Se conforman las cubículas pensando en la capacidad individual de mantener y contener la luz exterior mediante una semipermeabilidad de los muros y un borde superior traslúcido.

Cada una de estas partidas se apoyan en la base de su materialidad, puesto que se cuenta con 2 materialidades: HORMIGÓN y MADERA.

La primera le da cabida a la zona afecta de redes, donde está la cocina y el sanitario, y la segunda a la zona de mayor resguardo y protección dado al dormir. Esta parte se construye con madera "tinglado", dando una textura limpia con un achurado que potencia la verticalidad del lu | gar. Sobre esta situación, aparece un borde superior traslúcido, que es cerrado con vidrio, y que le da a la cubícula una luz constante sobre la discriminación de vanos dada por los muros.

Para sustentar la obra, la cubierta suerior aparece como un elemento aislante que se posa sobre los muros de manera leve, puesto que se materializa con una estructura de madera, fieltro y teja asfáltica negra, dejando una masa liviana que es fácil de materializar y que no genera gran peso sobre la estructura.

PROYECTO - PLANIMETRIAS

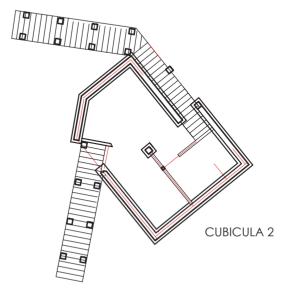


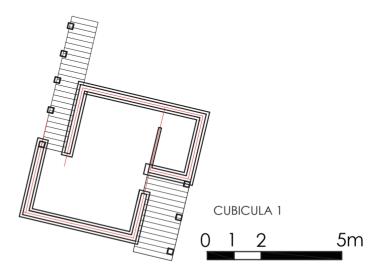
AFIRMACIONES

ACTO: ACCEDER ATRAVESADO EN EL GIRO FORMA: CUBIERTA ALZADA PERMEABLE ENVOLVENTE PERMEABLE DE TRASPASO CONSTANTE La obra, en su conjunto, genera una espacialidad que se relaciona con el entorno de manera aradual, entonces es una envolvente de permeabilidad paulatina, que va modificando la pared mediante el grado de conexión que la extensión se requiera. Esto derivado de la FORMA DEAM-BULANTE DE HABITAR LA CIUDAD ABIERTA (siempre hay un ir y venir, un traspaso largo y constante). El programa interior se define con un constante recorrido otorgado por la forma, ya que hay un traspaso desde los decks al espacio para cocinar y comer, y el espacio para dormir y el baño (UN PREAMBULO, UNA INVITACIÓN). Entonces se define como un ENFRENTAR RODEADO CONSTANTE que avanza dentro de la cubícula y la posiciona orientada una de la otra.

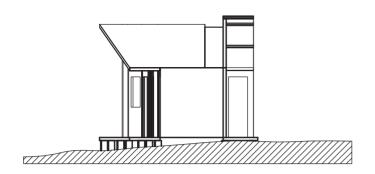
CUBIERTAS

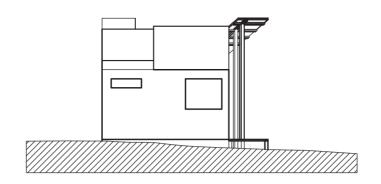
Se generan cubiertas individuales que se alzan en conformidad a una INTENCIÓN DE CALCE ENTRE LAS CUBÍCULAS, lo que determina una cierta unión a distancia por UNOS PLIEGUES ALZADOS que rematan en los proyectos de manera descalzada, generando una linea borde del espacio para habitar conformada con el conjunto de las cubículas.

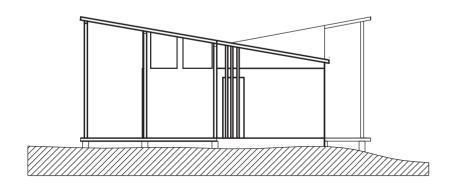


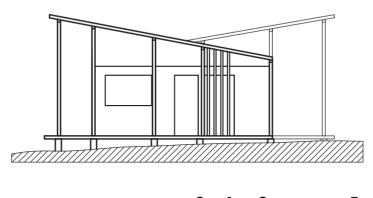


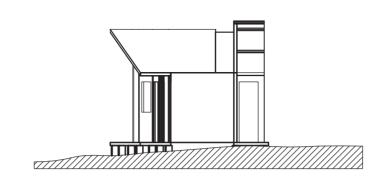
PROYECTO - PLANIMETRÍA

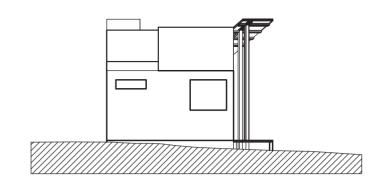


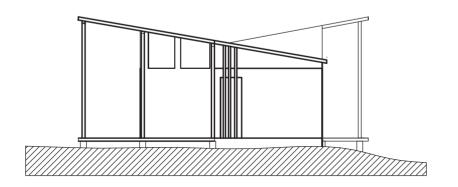


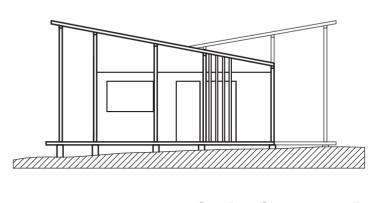




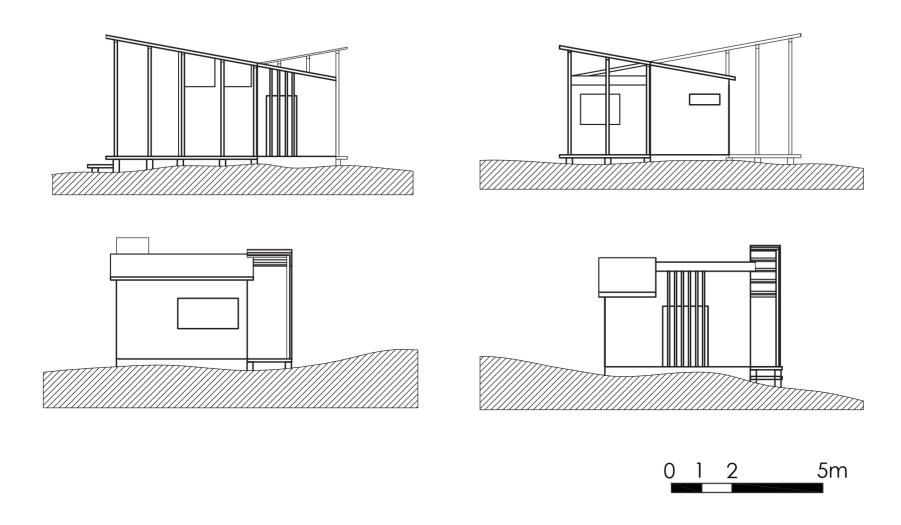








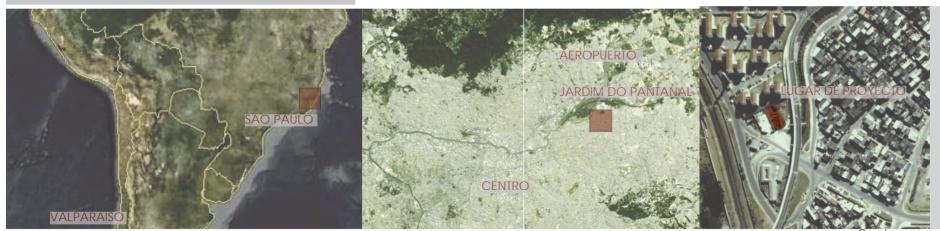
PROYECTO - PLANIMETRÍA



10ma ETAPA 5° AÑO 2012

ETAPA 10 SEDE CULTURAL JARDIM DO PANTANAL

ANTECEDENTES - TRAVESIA



Google map

LA CIUDAD

La ciudad de Sao Paulo es la urbe mas grande del hemisferio sur, la cual alberga a mas de 20 millones de habitantes en su zona metropolitana. Esta condición de mega urbe arroja al habitante a una condición de inmersión completa dentro de ella, como si de un mar se trata, pues, no se identifican los límites, y las referencias geográficas solo aparecen dentro de la misma ciudad, con elementos de ella.

En esta inmensidad se da la condición de periferia, generándose una marginalidad en los sectores menos planificados urbanisticamente; en ello influye la topografía, y los medios de transporte.

LA FAVELA

Aparece este espacio desde el desorden urbanistico de la ciudad, teniendo un carácter irregular, y de descontexualisación con el resto de la urbe; teniendo entonces un lugar que se autogestiona desde sus mismos habitantes. Así, el poco orden da cabida a la delincuencia y al tráfico. Las edificaciones, de caracter leve, le dan al lugar un ámbito peatonal, donde la vida gira entorno en si misma a los habitantes, y en el contacto entre ellos. Por este punto que la relación espacial/corporal al hacerse insuficiente, la resultante entrega un conflicto social que empobrece la calidad de vida del habitante.

EL HABITANTE

La marginalidad es un concepto que sofoca a la comunidad, dejandola dependiente de los mismos habitantes. Así sus autoridades deben potenciar la COMUNIDAD, vale decir, la interacción entre los mismos, de manera colaborativa y participativa.

Ante las visicitudes sociales, los mas afectados de esto son los niños, los cuales son perceptivos de los tiempos de la comunidad, sus vicios y ventajas.

El proyecto, ubicado en la ciudad de Sao Paulo, Brasil, recoge la necesidad de recuperar urbanisticamente la periféria de la gran ciudad, donde los focos marginales

aparecen de manera paulatina mediante el desorden del crecimiento

de la ciudad le ganan espacio al campo advacente.

LOGISTICA

La ley Rouanet es un programa nacional de apoyo a la cultura (PRONAC) que canaliza los recursos para el desenvolvimiento del sector cultural con la finalidad de estimular la producción, la distribución y el acceso a los productos culturales, así como también proteger y conservar el patrimonio histórico y artístico; estimular la difusión de la cultura brasilena y la diversidad regional étnico-cultural entre otras.

Mediante este programa, se persigue buscar la manera de contiunar con el proyecto urbano de pasificación de la favela.

Para lograr el vinculo con la comunidad, se estableció dialogo con Hermes de Sousa, lider de la comunidad de Jardim do pantanal, el cual se nos presenta como el nexo entre los habitantes y nosotros.

Enmarcado en la participación de la bienal internacional de arte de Sao Paulo, en el taller de 5to se aprovecha la oportunidad de conocer la realidad de la favela, como caso ejemplar de dichas problemáticas urbanas. Asi comienza el proyecto de una sede cultural orientada a los niños de la favela, la cual pretende ser un punto ejemónico en la comunidad.

PROYECTO - OBSERVACIONES





FUNDAMENTO LOS NIÑOS

La dureza con que se les trata (por comentarios de Hermes da Sousa, lider de la comunidad) hace que los niños de la comunidad vean en el actual centro de acogida una puerta de escape ante el asedio. Sin embargo, a pesar de las desfavorables condiciones de vida, os niños observados logran mantener una vitalidad y energía óptimos. Pues ese escape mensionado gatilla el hecho de ser niños. El jugar, el despreocuparse.

En este espacio de de recreación y talleres, los niños encuentran a su par. Encuentran a otro que puede estar pasando por sus mismas problemáticas. Es el encuentro con el igual.

Entonces este encuentro hace que los niños se desarraigan del entorno familiar. Llegan a SU mundo de niños. Se debe, entonces fomentar esa unidad basada en el encuentro y en el juego.

LOS JUEGOS

Lo mas marcado de los juegos tiene relación con lo físico, dentro de lo cual el tacto es un primer precedente. El tacto, entre ellos, con el suelo, y con su entorno.

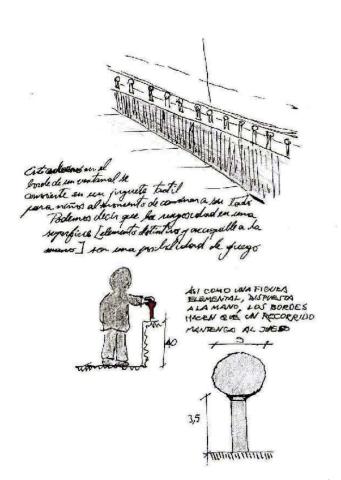
El acto del juego visto en la visita al centro actual presenta 2 posturas fundamentales:

- 1.- Quienes jugaban: se aposaban en el centro.
- 2.- Quienes esperaban su turno para jugar: esperaban en el perímetro de la habitación.

Quienes esperan llegaban a la impaciencia

Entonces es albergar a quienes esperan mediante un perímetro habitable y entretenido al momento de usar.

PROYECTO - OBSERVACIÓNES



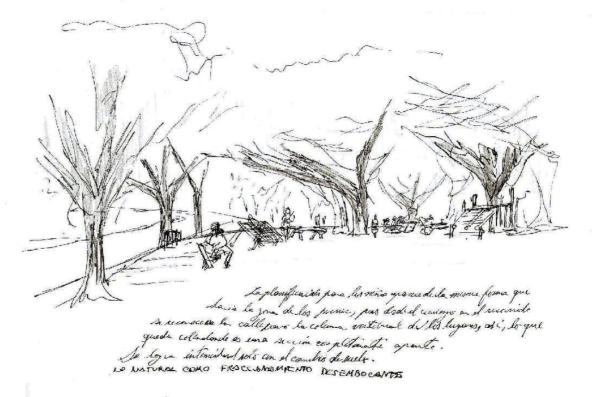
"Este elemento en el borde de un ventanal pasa a ser un juguete táctil para los niños al momento de transitar a su lado.

Decimos entonces que una rugosidad en la superficie que adosa al cuerpo puede cumplir un como un juego"

SE MEDE HAPLAR DE LA DIMENSION VEL NIVO
LOND THE MED PAN ALTO

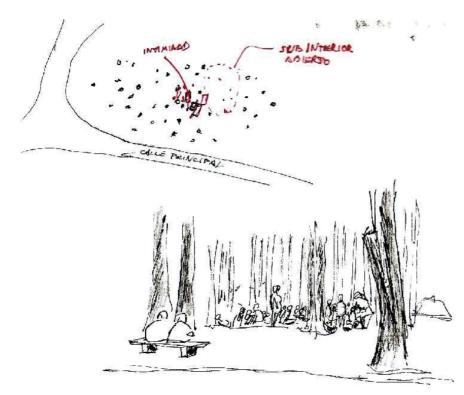
ACA DE 40 cm

DETINO UMA ALTURA DE 40 cm



"La planificación de un esacio para los niños aparece de la misma forma que el lugar para los picnics del parque Ibirapuera, pues desde el comienzo del recorrido se reconoce a la calle como columna estructurante de los lugares, y a éstos como sitios que se apartan del conjunto. Aparece una intimidad en el cambio de textura en el suelo.

Lo natural como fraccionamiento desembocante en lo íntimo"



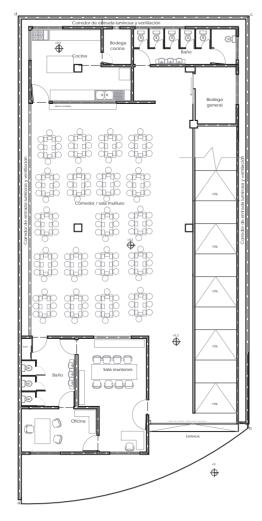
"En un plano, las familias se encuentran en las inmediaciones del parque, encontrando en el follaje la intimidad buscada.
Podemos encontrar grupos de estudiantes que generan su espacialidad en si mismo, el grupo humano, con lo que aparece la habitabilidad en lo vasto.
Acá el cuerpo se adosa en el borde y se mueve en el llano"

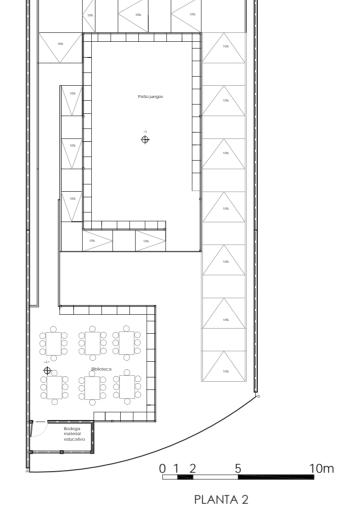


"La estrechez generada por los edificios denotan una relación de agrupamiento y sombra común. En todos estos lugares se mantiene una vertical envolvente a su

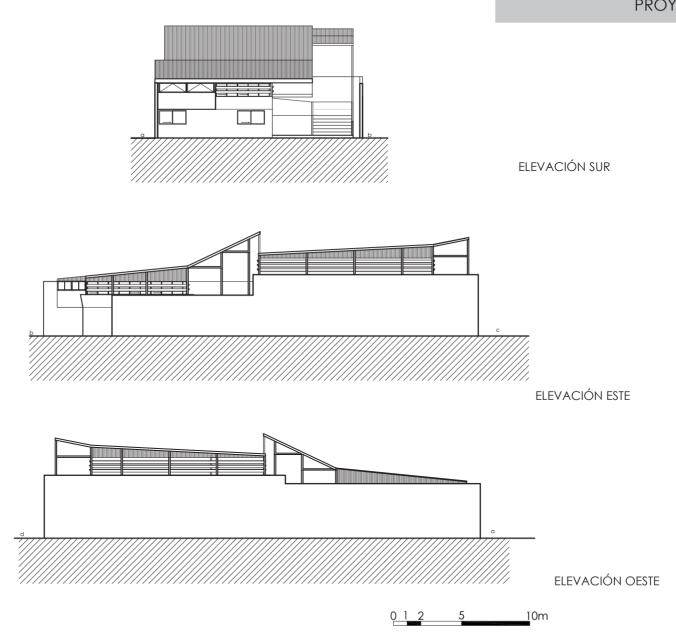
lado"

PROYECTO - PLANIMETRIAS

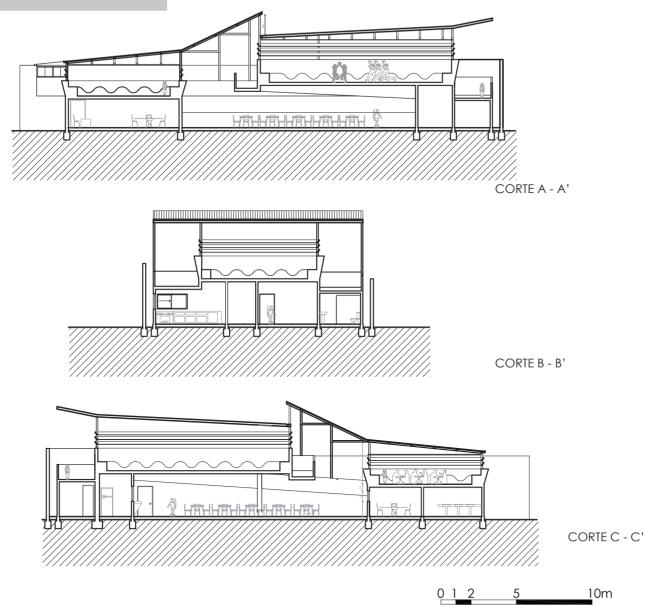




PLANTA 1



PROYECTO - PLANIMETRIAS



RAMADA COCINERIA VECINAL

La ramada cocinería rescata una primera relación del habitante con el lugar; pues se trata del quehacer de la localidad, relacionada con su medio y sus costumbres.

Hay un asercamiento de aquello intrínseco que maneja a los habitantes en el acto de la reunión en torno a la comida. El comer rescata una particularidad de la reunión que es itinerante, local y organizativa.

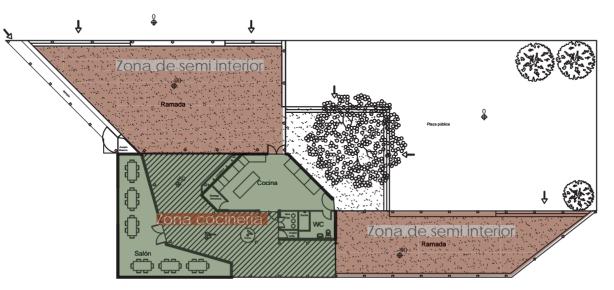
Mantiene una relación urbana, al ser un punto ejemónico en el lugar, dándole un elementolCÓNICO Y RECONOCIBLE en el andar por "El sobrante".

LA LEVEDAD del lugar permite identificar la sencillez del diariovivir, y las relaciones humanas.

Hay una intimidad expuesta en el ámito rural, que es pública y generalizada.

Los elementos que contiene el proyecto mantienen una relacion interior exterior contínua y permeable, en donde la condición de esacio libre es determiante para encontrar el arpopio de los lugareños del espacio rural.

LAS CELOSIAS son los elementos principales de la ramada, en donde el concepto de la envolvente aparece en un transito que remata en un centro rodeante a la cocina, de características de semi interior.





RAMADA COCINERIA VECINAL



INCISTENCIA EN CROQUIS

Los croquis mantienen una insistencia en una relación de medios planos, donde no sale toda una extensión horizontalizada, sino como un equilibrio entre la vertical y la horizontal.

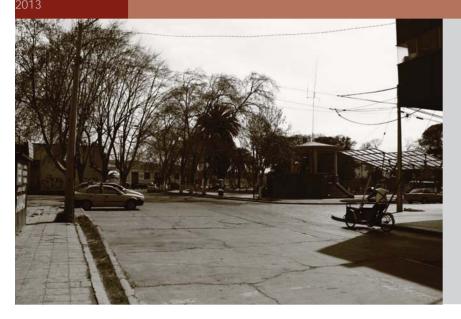
Aparece un énfasis en la sombra y el follaje, haciendo notar ciertos elementos en detalle. Un equilibrio entre lejos y cerca

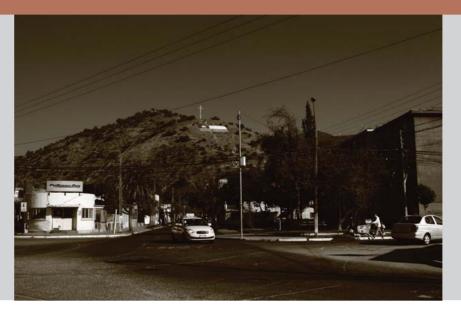
INSISTENCIA EN OBSERVACIONES

Hay una insisténcia en la condición de INTIMIDAD y APROPIO de los espacios a traves de las sombras y la ENVOLVENTE

Anhelo

TITULO 1 ANHELO AQUITECTÓNICO





LA IDENTIDAD DE LA CIUDAD DEL INTERIOR

Entendiendo que la manera de que un lugar sea habitado con gusto y gracia, en donde los habitantes quieran y respeten lo suyo, es necesario mantener un conocimiento claro de las costumbres y tradiciones de dicho lugar, en donde es necesario encontrar la forma de equilibrar aquello que es nuevo, y aquello irrenunciable.

La idea de la estación de ferrocarriles nace del inconciente colectivo de los habitantes de la ciudad del interior (en este caso de La Calera), en donde el individuo reconoce actualmente al tren como algo valioso que se ha perdido, y que deja suelo llano a que el comercio de gran escala, y las nuevas tendencias irrumpan generando un nuevo orden urbanistico sumamente desarraigado de lo que es la ciudad del interior.

Es innegable que el paso de la modernidad es necesaria para el desarrollo de cada ciudad, pero es el dicho equilibrio entre lo nuevo y lo tradicional lo que produce un bien en la sociedad, que logra que el habitante esté a gusto y orgulloso con su ciudad, permitiendo que exista un verdadero barrio.

EL VIAJE COMO ELEMENTO CLAVE

El caso del ferrocarril es icónico dentro de la sociedad de La Calera, pues fue puntapié fundamental en el desarrollo de la ciudad, y un elemento urbano sumamente presente en la trama urbana, ya que mantiene un trazo que es borde y biombo dentro de lo urbano.

Además, el ir y venir es una característica de peso de la ciudad (que hoy se mantiene con poca fuerza), ya que ésta se encuentra ubicada en forma de pivote que reditribuye el transito por la región. Es entonces, La Calera un símbolo del paso, del viaje, un punto de parada que acompaña a los viajeros de la región para el restauro, el descanzo y el encuentro.

En definitiva el rescate de la estación como tal, mas allá de lo nostálgico que conleva el viaje en tren, ayuda al encuentro de aquello itrínseco de la ciudad del interior, que mezcla esa clara identidad del viaje con una necesidad de proyectar la ciudad en conjunto con el sistema ferroviario, el cual es necesario para un desarrollo ordenado, eficiente, inteligente y ecológico de ésta para el futuro, especialmente considerando el gran impacto que recae en el espacio que ocupa el recinto estación en el plano de la ciudad, el cual, como muchos casos en Chile, caen en el abandono y se convierten en focos de delincuencia.



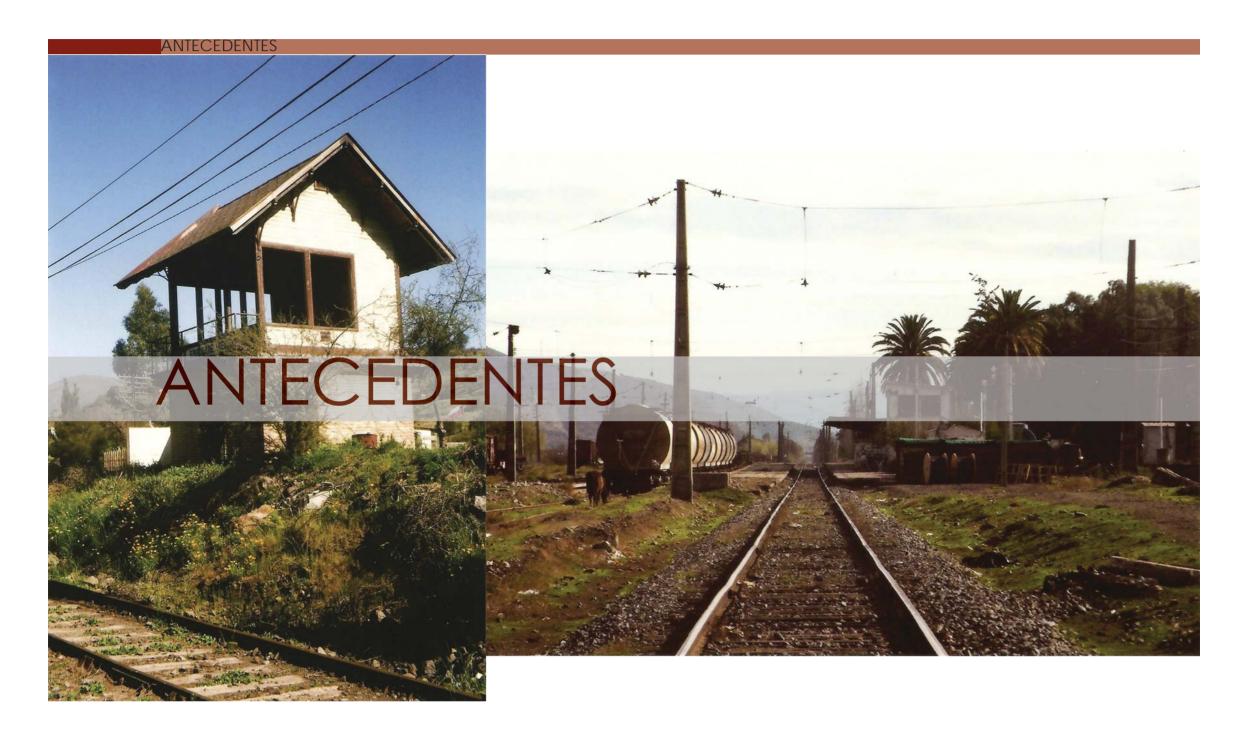


El rescate de esa dimensión colabora en la busqueda de dicho equilibrio entre lo nuevo y lo moderno. Se cambia el estigma de lo ferroviario como algo arcaico, y fuera de lugar (en espacios que estan formados por él), a un elemento de prosperidad.

De esta forma se soluciona el problema del qué hacer en estos espacios. ¿Los convertimos en mas retails?, que marcan a las ciudades polarizando el comercio y las circulaciones en torno a algo totalmente importado. ¿Los convertimos en meros espacios verdes residuales que aparecen solo como una solución mas que un aporte?.

El rescate de la estación es eso, un aporte en la búsqueda del equilibrio entre lo moderno necesario y lo antiguo, dejando a este último como aquello irrenunciable de los pueblos para tener una soberanía y un cuidado de sus propios espacios.

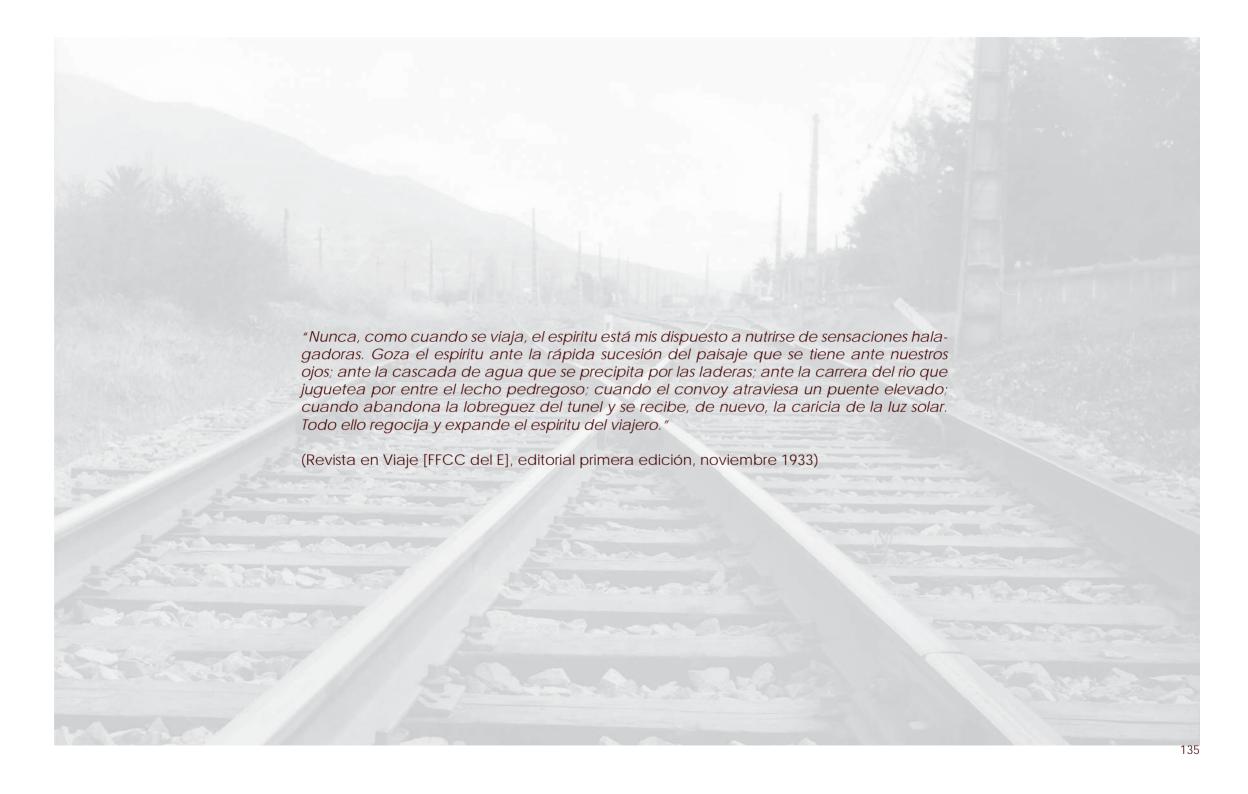


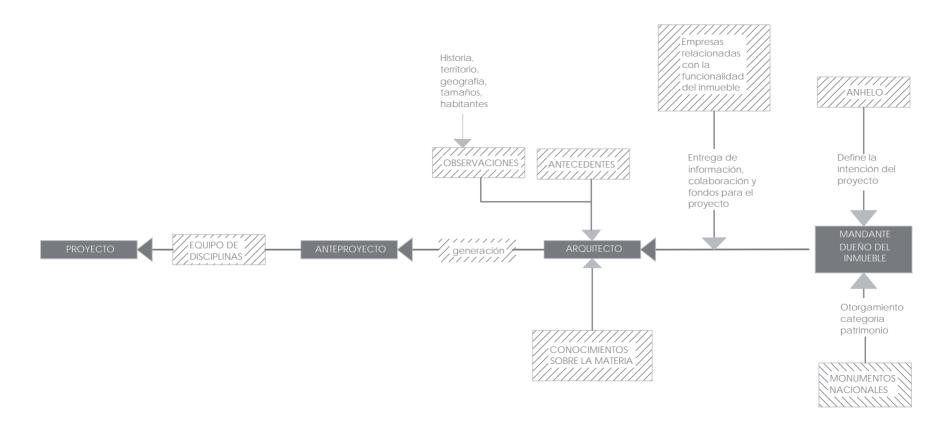


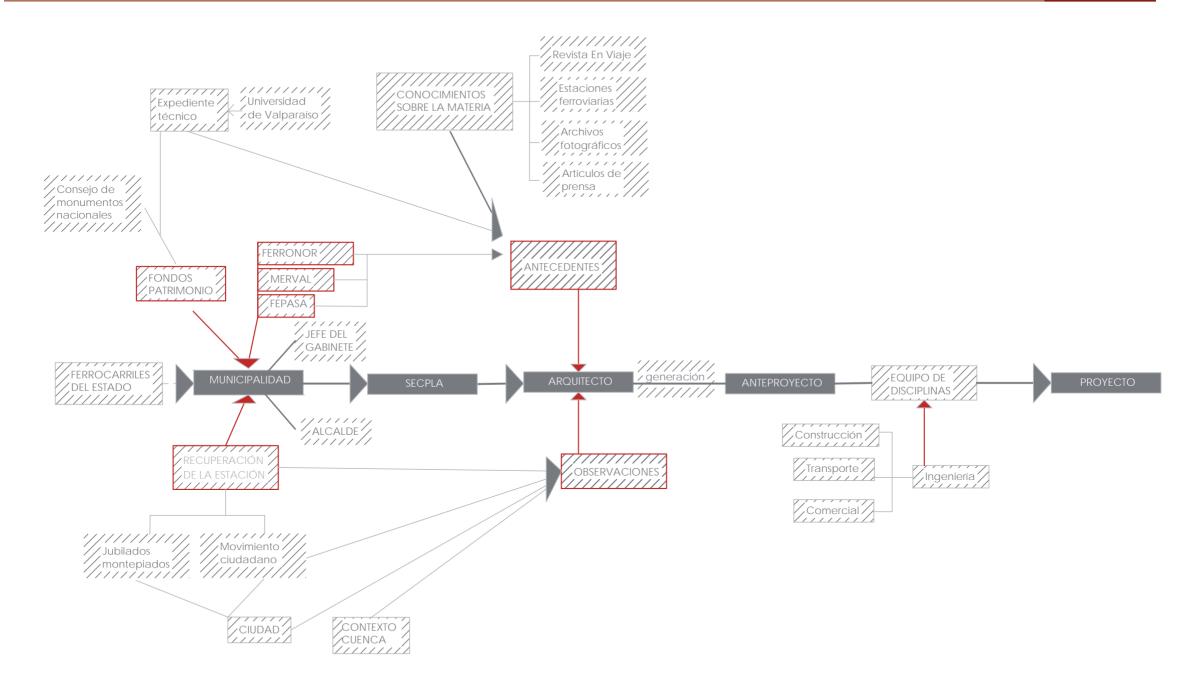




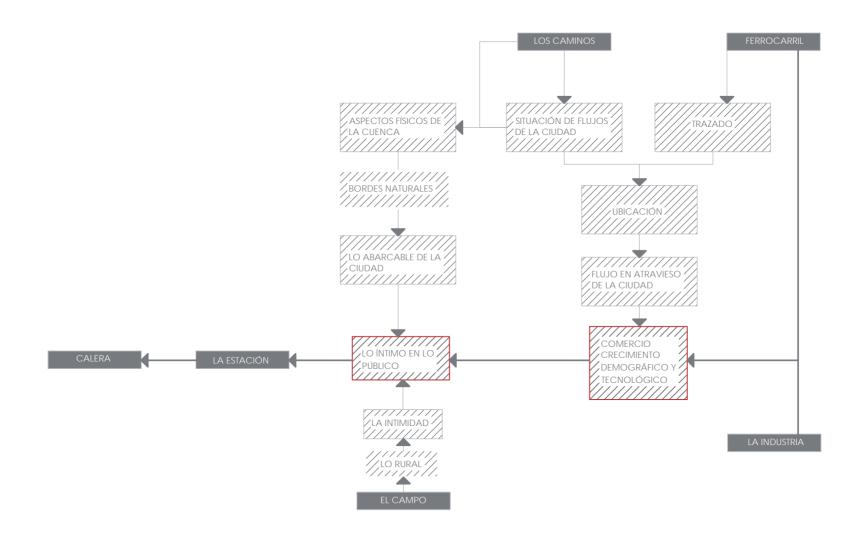






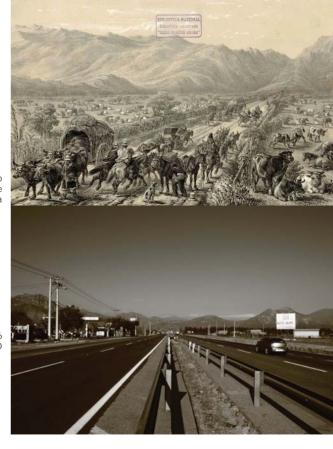


Proceso histórico





Camino de Santiago a Valparaíso Caminos de Chile Memoria chilena



Carretera Panamericana Norte km 86

LOS CAMINOS DE CHILE - INFLUENCIA EN LA CUENCA

Los primeros caminos se remontan a la época de los Incas, en donde se trazaron vías de comunicación que nacian en las costas de Ecuador y llegaban al valle central de Chile, abarcando una longitud de aproximadamente 6.400 km¹. Era el llamado "camino del Inca"¹. Luego de la conquista española, se adoptaron estos senderos haciendolos parte de la logística de la empresa conquistadora y colonial. Estos, en algunos tramos eran buenos caminos considerando que algunos alcanzaban a tener 6 mts. de ancho¹.

Estos caminos coloniales tubieron un aporte significante en dicha empresa conquistadora, pues la infraestructura necesaria para articular el dominio territorial demandaba establecer localidades que prestaran servicio a quienes viejaban.

De esta manera aparecen nuevas ciudades destinadas a ser plazas de abastecimiento, además del carácter militar fundamental. Entre ellas conocemos La Serena, Ovalle, Copiapo, entre otras².

Al pasar las primeras décadas de vida republicana, en el pais los diferentes gobiernos intentaron mejorar las vías de comunicación, pero no fue sino hasta la década de 1920 en que apareció un verdadero impulso a lo vial en el país.

En gran parte este avance se debió a la llegada del automóvil y la llegada del pavimento, el cual permitió otorgarle a los caminos un estabilidad no vista antes a costos relativamente menores³.

De esta etapa mensiono la primera pavimentación hecha en Chile: la Avenida España entre Valparaíso y Viña del mar³.

ENTENDIENDO LA IMPORTÁNCIA CAMINERA DAMOS CUENTA DEL AVANCE TEC-NOLÓGICO Y SOCIAL QUE AFECTA DIRÉCTAMENTE EN LA CIUDAD.

CONCLUIMOS QUE LOS CAMINOS DIERON LA PRIMERA HABITABILIDAD A LA CUENCA.



LA CARRETERA PANAMERICANA

En 1925 se reunen en Buenos Aires delegaciones de todos los países de América con el fin entre otros propósitos, de generar un acurerdo para la construcción de la **Carretera Panamericana**, la cual uniría a todos los países del continente.

Así se comineza con una de las obras viales mas importantes del país, y de la cual, una sección pasa por la cuenca del Aconcagua.

Chile mantendría tres ramales: de Santiago al Perú, otro a Bolivia, y un tercero hacia Buenos Aires por un paso trasandino por Juncal.

A mediados de la década de 1950 se concluyen los trabajos entre Santiago y La Serena, significando un valioso avance del sistema carretero, y ya en 1964 la carretera se encontraba completamente pavimentada desde Arica hasta Pargua en Chiloé³.

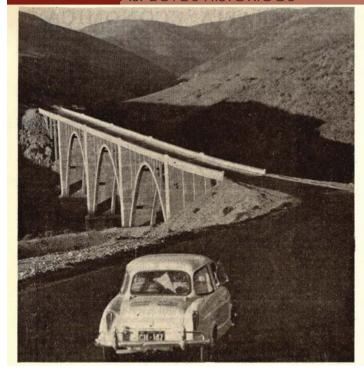
Cabe mensionar que el avace de las obras viales en Chile han tenido un avance exponencial, puesto que en 1925 en el país existían 35.000 km. de caminos de tierra. 63.000 kms en 1960, de los cuales mas de 5.000 ya eran pavimentados; y en 2010 estas cifras crecieron a 80.000 caminos en total, y cerca de 18.000 kms pavimentados, siendo además casi 3.000 de carreteras de doble vía concecionadas³.



Trazado Carretera Panamericana camino principal y ramales

CAMINOS

ASPECTOS HISTÓRICOS



Atlas de Chille, Kaplán, 1971

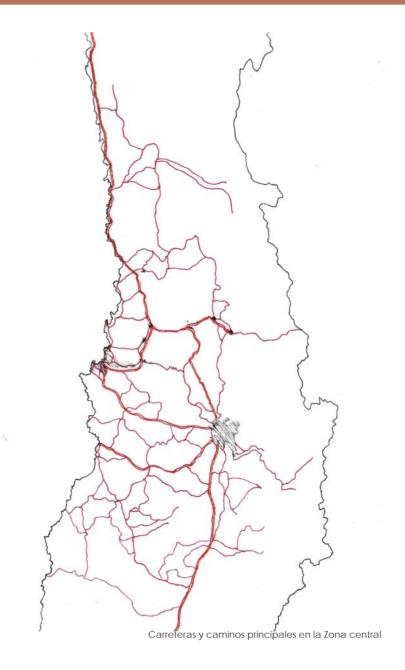
CARRETERAS CONCESIONADAS

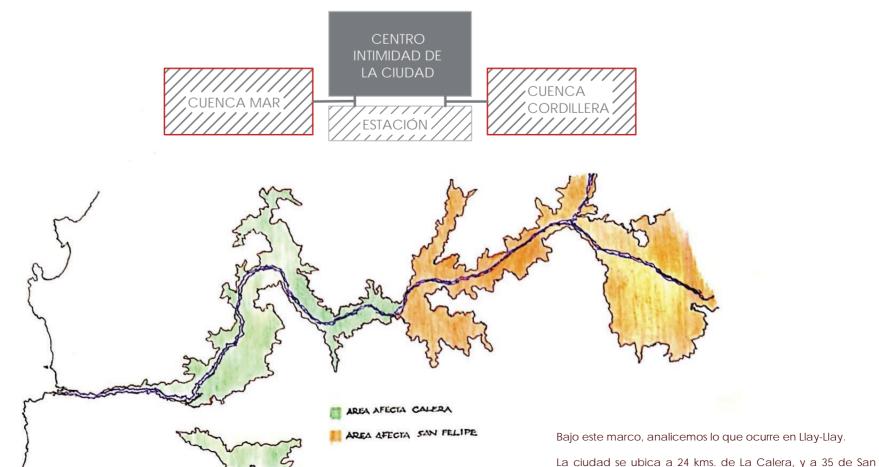
En Chile, las principales rutas a nivel nacional corresponden a carreteras concecionadas, esto quiere decir, de carreteras cuya construcción, ejecución y explotación están en manos de empresas dedicadas al rubro en un modo de arriendo por los años que el contrato individual de cada una de ellas lo dispónga, así cada concecionario puede ejercer una rentabilidad a partir de las utilidades de los peajes.

Esta situación está marcada fuertemente en la Región de Valparaíso, puesto que por ella pasan cinco autopistas concecionadas: Ruta 68 (Santiago-Valparaíso), Ruta 78 (Santiago - San Antonio), Ruta 60 internacional (Viña del Mar - Los Andes), Ruta Los Libertadores (Santiago - Los Andes), y la Ruta 5 Norte Panamericana.

La cuenca es atravesada por la ruta 60 y la ruta 5 **generándose un encuentro en el valle de Ocoa**. En este punto ocurre una situación de **encuentro y desencuentro**, pues en el mensionado valle el carácter del flujo de la carretera genera una espalda hacia ella, por lo que podemos contar de un síntoma de marginación.

Sin embargo esta unión de rutas se produce en dos punto: uno en La Calera, en donde la ciudad se vuelca hacia el camino; y otro en Llay-Llay, en donde ocurre totalmente lo opuesto, la ciudad le da la espalda al camino, dejando a la ciudad apartada en un margen rural de aproximadamente 1 km.

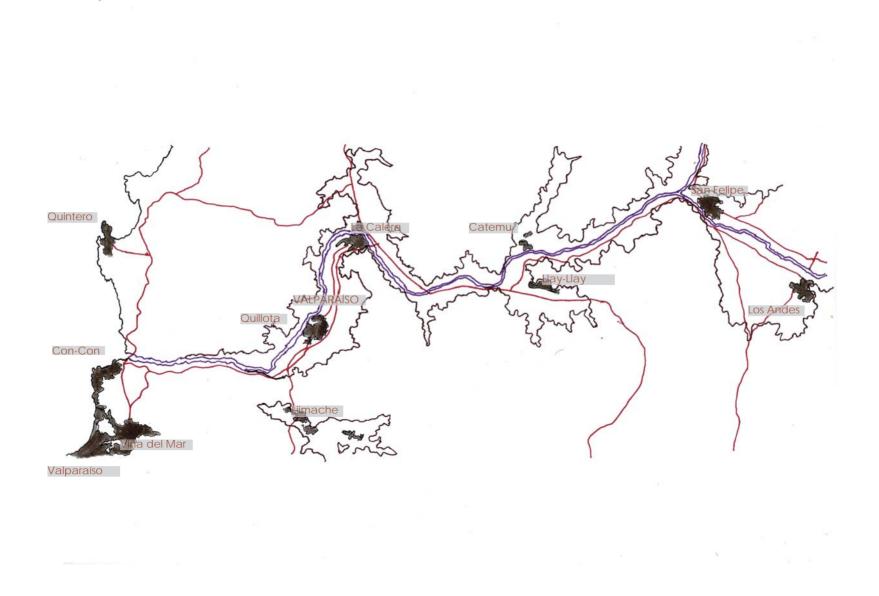




Esta situacón de Llay-Llay da cuenta de otra problemática geográfica y administrativa, pues en el ubral entre el Valle de Ocoa y el de Llay-Llay aparece un **biombo natural**, compuesto por el cerro las palmas que angosta el andar junto al rio Aconcagua, y el Peaje de las Vegas. Este último actúa como un sistema de amortiguador social, que separa la cuenca en dos: **una cordillerana** compuesta por las provincias de San Felipe y Los Andes, y la otra mitad **costera** compuesta por la povincia de Quillota.

De esta manera, la cuenca al estar separada ejerce presión sobre los poblados mas importántes. Así, por ejemplo, el área de influencia del sector cordillerano se aparta del resto de la región, y basa su desarrollo en torno a la ciudad de San Felipe.

Felpe, sin embargo el hecho de la existencia del peaje corta la relación hacia la costa, dejando a todo medio carretero menos viable para este sector que hacia la cordillera. Esta situación va en desmedro de la realidad de la cuenca, pues en base a relaciones administrativas y económicas, las ciudades de la cuenca encuentran una separación que las deja en dos realidades distintas: la inclusion en el valle de Calera como lugar de encuentros, y la exclusión de las provincias de San Felipe y Los Andes que las deja relegadas a un cajón alejado, sin un vinculo planificador con el resto de la cuenca - región.





EL FERROCARRIL



María Graham en Chile, Wikipedia

EL FERROCARRIL

LOS ORIGENES DEL TRAZADO REGIONAL: LOS CAMINOS COLONIALES

Los caminos entre Santiago y Valparaíso mas reconocidos se remontan a los primeros años de la colonia, en el llamado "Camino de Chile", el cual lograba hacer el recorrido por la que hoy llamamos Cuesta la Dormida. Luego, por las dificultades de este trazado (habian partes solo sorteables por mulas y caballos), se decidió, en el siglo XVII la construcción de otro camino, por lo que hoy es Melipilla⁴.

El trazado definitivo se construyó entre 1792 y 1797, el llamado "Camino de las cuestas", el que es, con leves modificaciones, la actual Ruta 684.

Según el relato de la viajera inglesa María Graham, el viaje duraba dos días, pernoctando en Casablanca, y en otro lugar llamado Bustamante⁴.

Esto nos da luces de las dificultades que existían en el país por mantener vías de comunicación expeditas, mayormente producidas por el letargo económico de la colonia y la dificultad que comprende el relive del territorio chileno, el cual mantubo durante siglos a las principales provincias del país relegadas a costumbres y carácteres distintas entre si.



Estación Barón Reseña histórica del ferrocarril entre Santiago i Valparaíso, RRJ, 1863

LA IDEA DEL FERROCARRIL

La idea de construír un ferrocarril entre Valparaiso y Santiago nace en 1842 de la mano del industrial norteamericano William Weelwright⁵, quien además de emprender el tema ferroviario, trajo entre otros adelantos desde el viejo continente, la tecnología del vapor en el campo naval, contribuyendo al desarrollo mercantil sudamericano. Weelwright entendió la **nececidad y potencial comercial** que tenía el concebir un sistema mas expedito y eficiente de comunicación entre la capital y el principal puerto del país, por lo que propuso la construcción de un ferrocarril. Sin embargo su propuesta no tubo una aceptación rápida en la esfera politicos de la época.

Al no tener la suficiente acogida para su proyecto ferroviario, emprende la empresa en el norte, en el mineral de Chañarcillo, construyendo en los años siguientes el ferrocarril de Copiapo a Caldera, el primero en el país, y el 2do en latinoamerica⁵.

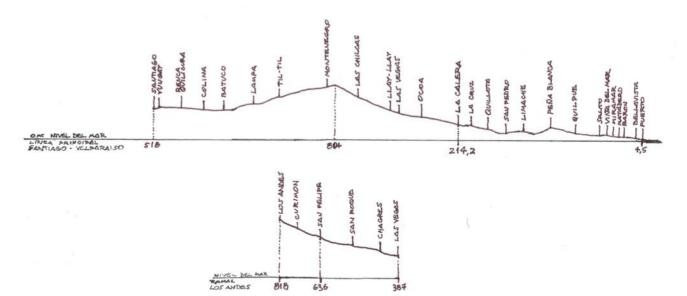
Este hecho nos da cuenta de la primera **concepción económica del ferrocarril impuesta por la minería y los puertos**, el material y la exportación.

Finalmente en 1849 se logra que el senado aprobara el proyecto del ferrocarril en la zona central.

FI FFRROCARRII



Enrique Meiggs, Ingeniero del ferrocarril Reseña histórica del ferrocarril entre Santiago i Valparaíso, RRJ, 1863



EL TRAZADO POR QUILLOTA

Tras las demoras para comenzar las obras, el gobierno de la época determinó que el ingeniero norteamericano Allan Campbell iniciara los trabajos de reconocimiento del terreno, decidiendose finalmente entre dos rutas: la de Melipilla o la de Quillota. El 15 de mayo de 1851 Campbell dio informe del estudio realizado indicando que el camino mas favorable iba a ser el de Quillota, sentenciando definitivamente el futuro del valle en esa desición⁵.

La obras comenzaron en Valparaíso en 1853, generando una vorágine no vista con anterioridad respecto a obras civiles⁵.

Recien en 1855 el servicio estaba llegando a Viña del Mar⁵.

En 1856 llegó a Limache y en 1857 a Quillota, sin embargo la empresa avanzó lentamente, con accidentes y mal manejo de recursos, lo que hizo que el gobierno tubiese que pedir préstamos a intereses extranjeros.

Uno de los mayores obtáculos que presentó este tramo fue el que hoy comprende el Tunel San Pedro, teniendo que atravesar el cerro que separa Limache con el valle de Quillota con carruajes y mulas.

EL SORTEAMIENTO DE ESTA BRECHA DETERMINA EL DEFINITIVO VÍNCULO ENTRE VALPARAÍSO Y LA CUENCA DEL ACONCAGUA DEJÁNDOLA COMO ÁREA AFECTA

El gobierno compró la mayoría de las acciones de los privados, generando la primera administración fiscal de los Ferrocarriles del Estado, que mas tarde se convertiría en la empresa⁵.

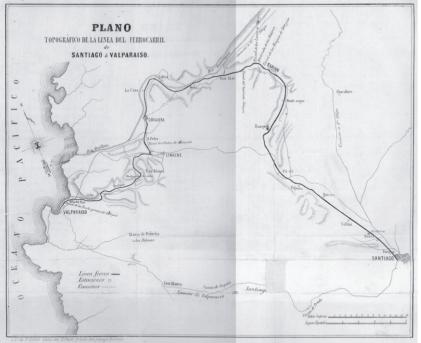
El nuevo grupo de ingenieros ejecutantes ratificaron el trazado que sortearía los cerros por el Tabón, continuando el trazado por el valle del Aconcagua.

Sin embargo las faenas no se desarrollaron hasta que en 1861 el ministro del interior, Antonio Varas, firmara el contrato de construcción del ferrocarril con el ingeniero y contratista norteamericano Enrique Meiggs⁵.

Fue este personaje, quizas el mas importante de la historia del ferrocarril en Chile, quien llevó a cabo la obra hasta Santiago con un sentido vivaz de patriotismo registrado en la mayoría de las crónicas de la época.

Esto desprende la necesidad de **encontrar un sentido patriótico a empresas destinadas mas a lo económico que en lo social**, logrando la aceptación de los chilenos. No obstante esto, la obra de igual manera caló hondo en el pensamiento patriótico mas allá de la publicidad, pues la envergadura de las obras emprendidas contituyen una evidencia tangible de la capacidad del país de generar grandes obras y a la larga, progreso.

EL FERROCARRII



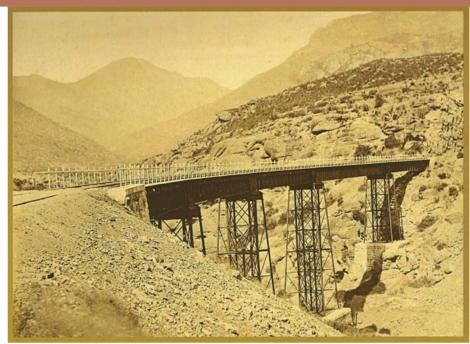
Plano del trazado Reseña histórica del ferrocarril entre Santiago i Valparaíso, RRJ, 1863

EL DESARROLLO TECNOLÓGICO AL SERVICIO DEL FERROCARRIL

Ya 15 dias después de la firma del contrato, Meiggs tenía trabajando a mas de 4.000 peones, y en enero de 1863 estos ya eran 9.151 actuando simultáneamente en las faenas de Polpaico, Montenegro, El Tabón y La Calera⁵.

El trabajo en esta zona fue sin lugar a dudas, la obra civil mas grande emprendida hasta ese momento en el pais, pues significó el uso de instrumental y recursos tecnológicos nunca antes vistos. Por ejemplo, en la construcción del tramo del El Tabón (cuesta de Las Chilcas), se empleó gran cantidad de pólvora, lo que redujo el tiempo, y la mortalidad de trabajadores de manera considerable. Todos estos hechos quedan plasmados en este aire patriótico que venía conformándose, como ya lo he mensionado, a lo largo de este proceso, Chile quedaba a la cabeza de la industria en latinoamérica.

Asi, los pueblos de la cueca quedaban en una primera fila de este avance, en donde se cambiaba del desorden y lentitud de un sistema completamente rural al orden y firmeza de una estructura industrial como la del ferrocarril.



Puente Los Maquis, Cuesta Las Chilcas, 1863 Ferrocarril de Valparaíso a Santiago y Ramal a Los Andes, Guillermo Burgos C.

El 3 de julio de 1863 todas las faenas estaban terminadas, lograndose ejecutar en un tiempo record. El 16 de septiembre del mismo año se hace el acto de innauguración en la estación de Llay-Llay, estación equidistánte entre Santiago y Valparaíso, a la cual estubo presente el presidente de la república, José Joaquín Pérez, además de ministros, diputados, el arzobispo de Concepción, el obispo de Santiago, entre otras personalidades⁵. Sin embargo todos los elogios fueron para Enrique Meiggs, a quien se le atribuyó el haber despertado el carácter de los trabajadores, siendo él un jefe leal y justo.

Meiggs dijo sobre los trabajadores chilenos:

"Tres cosas necesita el peón chileno para ser el mejor trabajador del mundo: justicia, fréjol y paga. La última debe ser puntual hasta el ultimo centavo; el fréjol debía estar bien cargado de grasa y ají, y la justicia pareja, aunque fuera de bala"⁵.

Estas palabras, mas que un hecho histórico, es una evidencia del carácter íntimo que tenía esta empresa con la sociedad chilena, pues se hace énfasis al trabajor, a aquel personaje que antes solo era un elemento de la producción. Acá aparece éste individio **que luego formó parte del éxodo del campo a la ciudad**, y cuya descendencia es la que hoy habita en las ciudades de este paso del ferrocarril.

CALERA A LA SERENA, ANTOFAGASTA E IQUIQUE

Kilometraje desde Calera	CALERA A IQUIQUE (Trochs 1.000 m.)	1 1 Automotor Calera La Serena J. D. (1)	Expreso Calera La Serena Fac. L. Mi. V.	Ordinario Calera Teresa Martes (3)	43 Mixto Calera Coquimbo Lunes (4)	Mixto Calera Chañaral Miércoles (4)	Directo Calera Iquique Domingos (5)	Ordinario Calera Iquique Jueves (6)	Ordinario Calera Antofa- gasta Sábados (7)	15 Automotor Salón Calera La Serena Diario (8)	Automotor La Serena Copiapó Ma. J. S. (1)
118 68 	Santiago (Mapocho) . Valparaíso (Puerto) . CALERA	Llega Sale 7.45 7.45 10.00 (f) 11.01		Llega Sale 8.30 10.00 12.00 (f) 13.34	Liega Sale 8.30 10.00 13.50 (f) 15.26	Liega Sale 8.30 10.00 13.50 (f) 15.26	17.45 18.00 20.00	Llega Sale 14.00 14.45 17.30 (F) 19.09 Viernes	Liega Sale 14.00 14.45 17.30 19.08 19.09 Domingos	20.00	Liega Sale
210 295		14.05 14.15 16.02 16.04	15.14 15.18 17.29 17.30	303000000000000000000000000000000000000	21.10 21.30 Martes 0.51 0.52	21.10 21.30 Jueves 0.51 0.52	1.55 2.10 5.27 5.28	0.50 1.15 4.50 4.52	0.50 1.15 4.50 4.52	2.35 .2.40	
392 479 492 723	Ovalle Coquimbo LA SERENA Vallenar	18.10 18.20 20.12 20.19 20.30	19.32 19.42 21.30 21.32 21.45		4.05 4.45 7.30	4.05 4.445 7.30 7.55 8.10 8.12 16.05 16.35	19.30 19.50		11.00 11.20 11.35 11.40 19.30 19.50	6.35 6.43 8.29 8.33 8.45	9.00 14.32 14.40
895	Copiapó			19.05 19.30 Jueves		21.20 22.00 Viernes	Martes 0.35 1.00	Sábados 0.35 1.00	Lunes 0.35 1.00		18.00
1072 1135 1220 1488 1457	Pueblo Hund do			1.15 2.30 4.05 8.08		3.55 4.25 6.30	9.05 13.17 20.45	6.45 7.45 9.05 13.17 19.43	6.45 7.45 9.05 13.17 20.20		
1548	Pedro de Valdivia			18.17				23.15 Domingos			
1574 1611 1622 1781 1889	Chacance			19.28 20.29 21 00			1.47 2.50 3.21 8.04 12.15	0.30 1.37 2.08 6.50			

Itinerario del tren del norte en 1959 Revista En Viaie, FFCC del Estado, 1959

EL DESARROLLO CALERANO

Este momento de la historia de Chile es el mas fundamental en la historia de la cuenca del Aconcgua, pues marca el inicio del desarrollo social de las comunidades que pasan contiguos a la línea férrea. Asi, en 1874 se innauguraba el ramal Llay-Llay - Los Andes, en una extensión de 45 kms. Un año mas tarde se fundaba la comuna de Llay-Llay⁵.

Aquí comienza una gran articulción vial que significó el desarrollo tecnológico en poblados que solo conocían formas tradicionales de trabajar la tierra. Por ejemplo, con la llegada del ferrocarril, llegó el servicio del telégrafo eléctrico, el cual generó una conexión automática con el resto de las localidades y ciudades importantes. Aparecen en este contexto, la oficina del telégrafo, articulamdo a la estación como un punto de importáncia dentro de la ciudad.

La expansión del ferrocarril logró un desarrollo exponencial a lo largo de las décadas siguientes a la innauguración del tramo entre Santiago y Valparaíso. De ahi podemos contar la expansión hacia el sur del país hasta Puerto Montt, la creación de numerosos ramales, que actuaban como las costillas de una columna vertebral económica y social. Pero los sucesos mas relevantes luego del primer trazado fue la contrucción del ferrocarril trasandino por Juncal en 1910, que contrajo un importante nuevo flujo de mercancías y pasajeros desde la República Argentina; y la construcción del Longitudinal Norte, el legendario "Longino" hasta Iquique.



Autocarril en el andén del tren del norte Archivos SECPLA Municipalidad de La Calera



Patios estación de Calama FCAI

Este suceso significó varias cosas para La Calera:

Se convertía en "cabecera de ramal", del ramal mas importante del pais, pues, significaba la otra mitad del éste.

Significaba trazar un nuevo eje a traves de la ciudad.

Se construiría un nuevo puente sobre el rio Aconcagua.

Se acercaría el valle de La Ligua a la ejemonía del Aconcagua, generandose ahora **3 guías fundamentales: Norte, Sur y oeste a la costa, todas ellas encontrandose en La Calera.**

EL FERROCARRIL

Estación de La Calera, 1863 Ferrocarril de Valparaíso a Santiago y Ramal a Los Andes, Guillermo Burgos C.

EL TREN DEL NORTE

Luego de la guerra del Pacífico, el gobierno chileno toma la decisión de anexar los nuevos territorios mediante un ferrocarril que los ligara con la zona central del país. Asi, en 1888 se realizan los primeros contratos para la construcción de los tramos necesarios para unir a La Calera con los ferrocarriles salitreros ya existentes⁶.

Para 1892, un estudio del tren del norte arrojaba que éste no era rentable, ya que se necesitaban esfuerzos monumentales para concretar una línea que atravesara el cordón de El Melón, todo para satisfacer las necesidades de apenas 2.000 habitantes con las que contaba La Ligua en aquel entonces⁶.

Esto fue parte de la oposición de algunos terratenientes que desde el parlamento paralizaban las obras por intereses económicos.

La obras permanecieron así por 20 años, lo que se tradujo en un letárgo y desorden en la planificación de dicho ferrocarril. Durante todo el proceso de construcción se llevó una aspera relación con los intereses extrajeros, que operaban las lineas del ferrocarril salitrero y veían esta arremetida estatal como una amenaza.

También con la armada, pues existió una disputa entre la necesidad de aportar mas recursos a esta rama, en contra del poder logístistico que significaba el ferrocarril por la vía terrestre favoreciendo al ejército⁶.



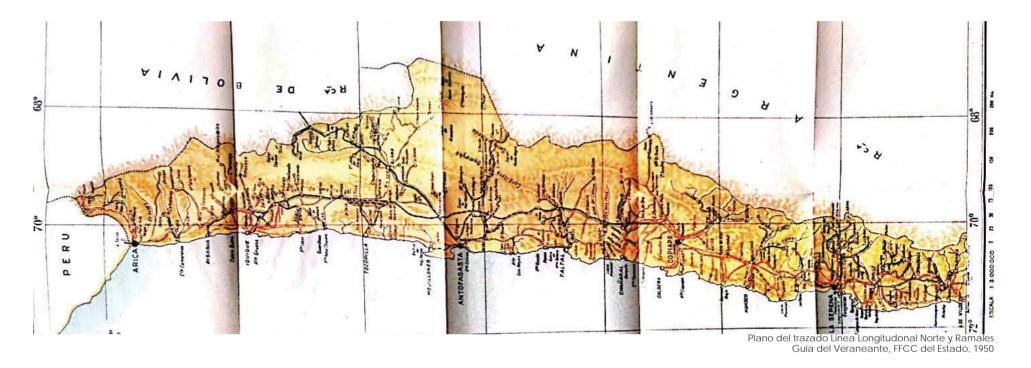
Primeros kms del tren del norte, La Calera

Pese a todos estos inconvenientes, en 1915 ya se tenia conectada la zona norte del pais con la zona central⁶, concretando un anhelo largamente esperado por la ciudadanía, especialmente de los pueblos mas alejados que veían cómo el progreso de los pueblos de mas al sur se beneficiaban del avance del tren. Así, el "longino" acarreaba su progreso abaratándo los costos de transporte.

Sin embargo todos estos hechos estan vistos desde una visión de la gran escala, de lo económico, de lo oligárquico.

La realidad fue en un principio en desmedro de la ciudadanía. Sin embargo la poténcia de la presencia del tren conllevó a que la gente fuese beneficiada automáticamente de forma tangencial.

El habitante estubo "sometido a un ir y venir que de volcó a lo foráneo"



LA CALERA COMO RECEPTOR SENCIBLE DEL ACONTECER NACIONAL

El rol del estado recayó en un control tímido de las politicas expansionistas ferroviarias en el norte del pais, donde los intereses generados tenian tal control, que no fue sino que para la década de 1940 (años del fortalecimiento del estado como "el estado benefactor") que la empresa de los Ferrocarriles del Estado tubieron una ejemonía real en todo el territorio.

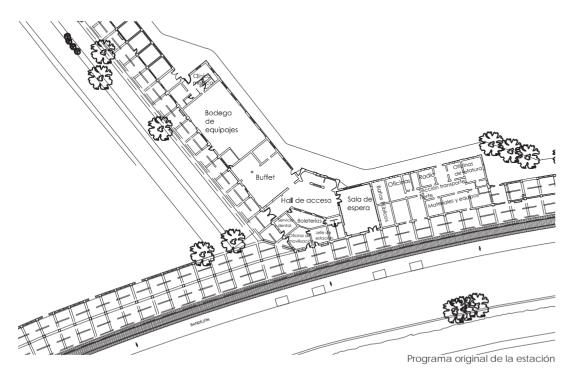
Desprendemos que el desarrollo social se generó a modo de consecuencias, casi de forma fortuita: se establecieron nuerosos nuevos poblados que surgieron desde modestos caseríos, a tener categoría de comunidades reconocidas. El paso de la máquina obligadamente acarreaba una alta infraestructura tecnológica que ayudaba a la descentralización, entre otras.

Todo este mundo de situaciónes las ve pasar La Calera desde una primera fila, pues al ser la cabecera de ramal, vio con extrema cautela lo que ocurría desde el norte. Como nunca antes, algo que ocurriera a mas de 1.000 kms de distáncia tendría alguna repercución directa en La Calera.

Podemos concluir que la estación fue de algun modo, además de ser una puerta urbana, lugar de espera y encuentro, un portal nacional, en el que fluyeron toda clase de informaciónes, mercancias y personas, que le dan a la ciudad, con el tiempo, un carácter cada vez mas marcado al traspaso, y punto obligado del paso y encuentro con otras realidades, que escapan a lo mero de la ciudad y su entorno inmediato. Se tiene de un espacio cada vez mas cosmopolita, que rivaliza con el interior del pueblo, el que a su vez tomó esta ventaja estratégica para su desarrollo.

Estos hehcos, entonces generan un carácter propio a la ciudad.

"Pibote de traspaso comtínuo"



LA ESTACIÓN EN SU ESPLENDOR

Todas estas situaciones antes expuestas concluyen que en la década de 1920 Ferrocarriles del Estado comenzara un extenso y ambicioso programa de modernización tanto en el material rodante como en la infraestructura. Así, para la primera zona (Tramo Santiago - Valparaíso) se consideró la renovación del material rodante pasando de la tracción a vapor a la eléctrica, cambiando así todo el entorno a estos equipos: maestranzas, estaciónes, rieles, postación, cableado, sub-estaciones eléctricas, etc⁷.

En La Calera este tema cala hondo, puesto que la afluencia tanto de público como de mercancías aumentó considerablemente después de la llegada del tren del norte y del ferrocarril trasandino.

Bajo este marco, en La Calera se realizan las gestiones para la modernización del recinto estación, con lo que en 1932 ya se comenzaban los trabajos tanto en la reposición de rieles, como de los recintos de bodegas de mercancías⁷.

En 1934 el recinto estación estaba concluido evidenciando avances notables en lo que respecta tanto a los espacios generados, como en la concepción del material y de las nuevas técnicas constructivas.



Andenes del Tren del Norte década de 1953 Archivos SECPLA Municipalidad de La Calera

La estación no tubo una innauguración propiamente tal, pero su monumentalidad marcó de sobremanera el carácter de ésta y su entorno inmediato⁷. La plaza pasa a ser un centro completo, como un lugar pleno de encuentros, tanto comerciales como ciudadanos, a tal punto que ese sentimiento queda plasmado hasta el día de hoy en el inconciente colectivo de los habitantes de la ciudad.



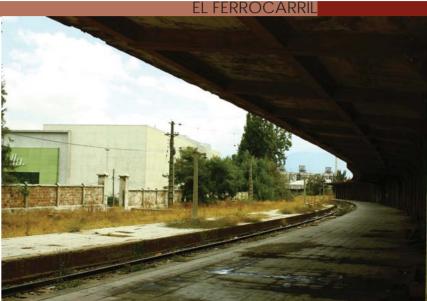
Constructivamente la estación desarrolló aspectos tecnicos nunca antes visto en la zona, como lo fue el uso del hormigón armado elavorado en la misma ciudad, lo que hiso que la estructura fuese un monumento de La Calera a si misma.

Además, esta condición de hormigón armado permitó generar espacios de transparencia y voladizos que no existían, permitiendo que la estación fuese una de las construcciónes mas modernas del lugar (tanto en el estilo como en la factura).

Sus elementos arquitectónicos reconocibles, como los voladizos, hacen del recinto estación un juego volumetrico reconocible e icónico.

La generosidad de los espacios interiores dan cuenta de un afán de progreso llevado a cabo de forma constánte, el cual dejó a esta estación con stándares de importancia de primer nivel.

Durante los años dorados de los ferrocarriles del estado (1940-1973), la estación mantubo un flujo cada vez mas grande y desarrollado, por lo que pasó a ser de 1ra clase en la categoría de importáncia de los ferrocarriles.



Estado actual anden Santiago - Valparaíso de la estación La Calera, JJRO

FL DECLIVE

Luego de este período de bonanza, en donde la ciudad creció mas que nunca, Ferrocarriles del Estado entró en una aletargada senda de aplacamiento, en donde se redujo al maximo las operaciones. Se cuenta aquí el termino el servicio de pasajeros hacia el norte en 1975.

En el gobierno militar, la empresa dejó de recibir el aporte fiscal que mantenía, por lo que los equipos, las instalaciónes y los recintos fueron mantenidos mayoritariamente por el esfuerzo de los mismos trabajadores ferroviarios, que casi a pulso, mantuvieron al sistema en una delicada línea de flotación.

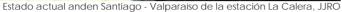
El impulso dado a las carreteras, como la construcción de los túneles de Lo prado y Zapata por la Ruta 68, significaron un duro golpe al tráfico de pasajeros por la zona, y por tanto a la ejemonía de flujos mantenida en la ciudad en las ultimos décadas.

Trágicamente, en 1986, acontece el accidente de Queronque, el mas violento de la historia carrilana del país, en donde dos automotores chocaron de frente dejando a decenas de muertos, constituyendo así uno de los hechos mas gravitantes del declive del ferrocarril.

En este punto, la historia de la estación, de la ciudad, y de muchos pequeños poblados en el norte comenzaron a sufrir de un vuelco negativo, que culmina con la completa desaparición del ferrocarril de pasajeros a mediados de la década de 1990, y dejando a todos estos lugares a una "adaptación "de los flujos con empresas de buses, las cuales imitaron el paso del tren por carreteras.

Esta situación dilapidó a la estación, a un gran espacio en pleno centro de la ciudad, a la comuna, y al valle entero, ya que como lo he mensionado antes, La Calera es un punto estratégico dentro del concepto de cuenca.







Estado actual del extremo oriente de la estación La Calera, JJRO

ACTUALIDAD

Actualmente la estación se encuentra en un abandono por parte de la empresa de los Ferrocarriles del Estado (propietario), por lo cual la Municipalidad de La Calera en 2011 la tomó como arriendo a plazo de 20 años, con la cual se compromete a mantenerla y recuperarla para la ciudadanía.

Para concretar esto, la municipalidad mantiene presente la postulación del recinto estación y tornamesa de la maestranza a ser declarada **Monumento Nacional**, para asi lograr los fondos necesarios para dicha recuperación en torno a un eje urbano-logistico-cultural.

La delincuencia se ha instalado en la edificación, generando una gran deterioro tanto de la estructura como del centro de la ciudad, contribuyendo así al estancamiento del desarrollo comunal.



Estado actual anden del norte y vista a las bodegas principales, estación La Calera, JJRO

FL FFRROCARRIL



Andenes en San Rosendo década de 1950 Memoria Chilena



Tren carguero por La Calera



Cercanías Estación de Llay-Llay

CONCLUSIONES DEL PROCESO HISTORICO

Entendiendo el estrecho vínculo entre el ferrocarril y el quehacer nacional, es importante destacar que la función de este medio en la actualidad va mas alla de un sentido comunicacional, o de transportes, incluso mas allá de lo nostálgico; sino que es una simple necesidad de adaptar aquello que es **PRESENTE DENTRO DE LA CIUDAD**, y que representa un **vacío social** declarado en el total de la comunidad.

El hecho es que el origen de la ciudad se va identificando con un concepto claro que va definiendo el paso, desarrollo y adelantos del tren, mas alla que otras causas; lo que determina una alta suceptibilidad en el desarrollo de la ciudad este actual letargo (entendiendo el desarrollo como algo mas que comercial, sinó que va con el procurar un bien estar en el habitante, tanto entre sí, con su entorno y con su barrio, que a la larga va generando el arraigo a partir de lo identatario).

Entonces es ese aquí y ahora el que pide un nuevo vuelco a lo que este espacio ferroviario es.

Pero aparece una pregunta gravitante: ¿hasta que punto hay que preservar la historia?, ¿cual es el punto de equilibrio entre lo que aconteció y lo que acontece?

Es un hecho que el esplendor ejemónico del ferrocarril no será el mismo, sin embargo como en todo orden, se desprenden del pasado tanto de los aciertos como los fracasos. De ahi aparece el beneficio y de qué forma se lleva la reactivación de estos espacios.

Para ello es necesario identificar hasta que punto está ligada la historia del ferrocarril entorno al crecimiento de la ciudad, y cómo ésta forma en parte su identidad.

En el caso de la cuenca, **este vinculo es estrecho y fundánte**, y que a su vez va desarrollandose de forma distintiva en cada uno de los lugares que cruza el trazado ferroviario. **ES LA IDENTIFICACIÓN DE ESTE ESPACIO PARA LOS FLUJOS Y UN CENTRO**

IMPACTO DEL FERROCARRIL EN EL TERRITORIO

La expansión ferroviaria concluye en la generación de espacios dedicados a esta explotación, sin embargo esto también conluyó en muchos casos del re-ordenamieto de las ciudad, tanto en un "torno" o como en un "anexo". Así podemos contar de ciudades coloniales como Chillán, o San Felipe que adaptaron su tipología urbana a la estación. Pero tambien podemos contar de ciudades posteriores que surgieron "en torno" a la estación, como el caso de Viña del Mar o Llay-Llay, en donde el trazado urbano se desarrolla íntimamente a lo largo de la vía férrea.

En este sentido, el trazado de la llamada "Primera zona" (Santiago - Valparaíso) contiene todas las formas de contener el trazado de la línea, generando distintas articulaciones urbanas.

Estas situaciónes articuladoras representan el mayor desafío de un sistema como el ferroviario, pues radica en la aceptación de la ciudad a un trazo definido y exclusivo, que es difícil de complementar en un ámbito peatonal. Asi, luego del declive ferroviario, gran parte de estos terrenos (los de la "faja vía"), quedan en la indefensión y disfuncionalidad, como un trazo marginal y ajeno, todo esto como una resultante de malas políticas de transportes y urbanas, que dejan a la ciudad "acomodarse" a duras penas a la congestión de las carreteras.

LA CIUDAD DEBE VOLVER A ACOMODARSE CON ESTE ELEMENTO FUNDANTE DE LA ESTACIÓN

La Calera





LOS PRIMEROS HABITANTES

La cuenca fue habitada por los primeros colonizadores llegados de Asia hace mas de 20.000, en la llamada era del "Paleoindio".8.

La caza y la recolección ayudaron a que el asentalmento se mantubiera a los largo de los siglos en el valle central⁸, siendo el valle del Aconcagua ya parte de **ese ir y venir a modo de encuentro con este valle**.

Luego de esta primitiva habitabilidad, en el valle comenzaron a aparecer manifestaciones de productividad asociadas a la agricultura y la ganadería (período arcaico 10.000 a 500 a.C.)⁸. Luego, al rederor del 2.500 a.C. se evidencian los primeros trabajos en CERÁMICA, el cual dio un vuelco en el desarrollo cultural de estos habitantes, relacionados por el "influjo de poblaciones del noroeste argentino" ⁸.

Los mil años posteriores marcaron otra evolución cultural en donde se destacan avances tecnológicos y en la producción de cerámicas, en el arte rupestre y los cementerios de túmulos, hechos que van consolidando a este lugar como asentamiento⁸.

Luego aparece la influencia del Imperio Inca en los siglos previos a la conquista española⁸.

LA COLONIA. DE LA AGRICULTURA A LA INDUSTRIA

Desde los comienzos de la Colonia Española, el valle mantubo una gran relevancia respecto a las buenas condiciones agropecuarias y estratégicas que para la Audiencia Española signifacaba⁸.

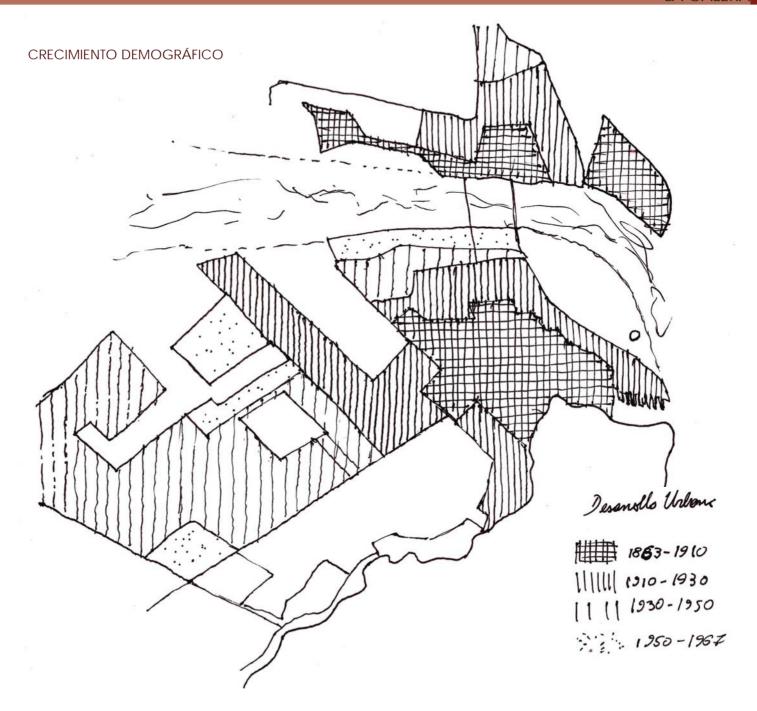
La ciudad de Quillota representó el principal asentamiento del valle, teniendo que los antiguos indigenas pasaron a complementar la articulación logística de la corona española en la zona⁸.

La encomienda de Quillota abre las primeras organizaciónes.

Al finalizar esta encomienda, alrededor de 1555, el gobernador Alonso García Ramón comienza un plan de desarrollo para la zona, que se ve plasmado en la instalación de "harcias de cáñamo" en el sector de La Calera, comenzando asi la primera industria de la zona⁸.

En 1628, la orden jesuita compra en \$400 los territorios de La Cruz, La Calera y Ocoa, trabajando la caliza en la primera y oro en la ultima. Fue la primera fábrica de cal en el paísº.

Ya como punto ejemónico de flujos, en este lugar del valle se instaló en 1716 un molino de pólvora en el hoy secto de Artificio; de allí su nombre⁹.



Luego de la expulsión de los Jesuitas entre 1767 y 1768, La Calera sufrió un estancamiento en el desarrollo que venia teniendo de la mano de los religiosos, volviendo a tener un carácter "hacendal".

El corregidor de Quillota en 1778, Manuel Torrejón, compró la hacienda de "Campofrío", siendo de su familia hasta 1811, año en que se vende a Ramón Ovalle y Vivar, descendiente directo de la familia Lisperguer, influyentes hacenderos de la época⁹.

Él, como agrónomo, planitó vides, nogales, almendros y olivos, nombrando al lugar como "La Calera de Ovalle". Es la primera vez que se identifica al lugar como La Calera, debido a la materia prima para la fabricación de la pólvora, la Calº.

En 1844, Ildefonso Huici y Peon, un poderoso empresario boliviano, compra la antigua hacienda de Calera haciendo reflotar el desarrollo industrial que habian comenzado los Jesuítas. Desde este momento, que se le atribuye como la "primera fundación de la ciudad", comenzó una serie de hechos que fueron dando forma a la primera concepción de cudad.

LA CIUDAD INDUSTRIALIZADA

A partir del asentamiento de la primera población en 1844, comienza un gran desarrollo local tanto en la industria como en la agricultura. Así, en 1845, Josué Waddington construye el canal que hoy lleva su nombre, favoreciendo a la producción agricola del sector¹⁰.

En 1852 comienzan las obras de la ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE CALERA, como parte del ferrocarril de Santiago a Valparaíso¹⁰.

En 1853 se establece el servicio del Telégrafo eléctrico entre Santiago y Valparaíso, pasando por la ciudad¹⁰.

En 1854 se rehabilita el trapiche de polvora en el sector de artificio¹⁰.

En 1860 ya existían varias faenas cementeras, entre las que se cuentan "Cemento Cousiño", "Cemento La Cruz", "Cemento Huici", entre otras, las que le dieron a la ciudad un carácter industrial reconocible al trabajo de la cal¹⁰. Continuando, en 1870 se contruyen algunos molinos de harina, fábricas de cerveza y aceite vejetal¹⁰.

Pero un hecho fundamental se produce en 1871 cuando se construye el primer puente sobre el rio Aconcagua, lo que significó el primer signo de una articulación vial estable en la ciudad, reemplazando al incipiente sistema de balsas existente, uniendo el sector el artificio con el resto del poblado¹⁰.



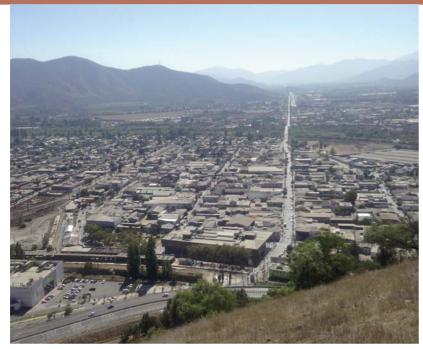
Cruce línea férrea en el centro de La Calera

En 1891 aparece la plaza, siendo un hito urbano que consolida al lugar como una ciudad hecha y derecha.

Así, en 1893 se considera que La Calera, por su desarrollo industrial y articulador de confluencias, tiene las condiciones necesarias para ser considerada un municipio, por lo que se formalizan las subdelegaciones de La Cruz, Charravata y Pocochay, constituyendose la Municipalidad un año mas tarde, en 1894¹⁰.

Luego del terremoto de 1906, en La Calera se gestionaron esfuerzos por parte del Ingeniero Carlos Barroileth, y del hacendado Alfredo Cox, dueño de la hacienda El Melón, para construir la primera fábrica de cemento Portland a grán escala. Barroileth viajó a Dinamarca con muestras de la cal chilena para verificar su calidad y la posiibilidad de ocuparla, obetiendo resultados positivos. Así se instaura la Sociedad Anónima de Cemento Melón fusionando a las tres fábricas pequeñas que hasta el momento existían.

La instalación de la industria demoró un año y medio, y el 20 de diciembre de 1908 se elaboró el primer saco de cemento portland hecho completamente en sudamérica, marcando a este lugar como la cabeza de la industria cementera a nivel continental. Con esto, La Calera tiene un giro que se vuelca a la industria del cemento¹¹.



Panorama de la ciudad desde la Puntilla de Lopez

DESARROLLO DEL S. XX

El 1 de mayo de 1925 se funda la Asociación de Fútbol de La Calera con los equipos de Cementos Melón, Ferroviarios, Calera comercio, Tifón, Esmeralda de El Melón y Argentina de Hijuelas¹¹ Podemos desprender cómo los principales artífices del desarrollo de la ciudad están presente en el ámbito deportivo (y por tanto social), como lo son la fábrica de Cemento y los Ferrocarriles.

En 1928 se elimina el municipio de Ocoa, pasando este lugar a la jurisdicción de La Calera¹¹. Así esta importante zona agricola contrubuyó al desarrollo comunal de forma que La Calera se extendiera hacia el oriente.

Ya con una mayor impronta urbana, en 1932 se comienza la construcción del sistema de agua potable y alcantarillado¹¹, hecho que mejoró el standard de vida de los habitantes de la ciudad de forma gravitante. Así, mediante pasaron las siguientes décadas, el crecimiento de la ciudad se mantubo en un constante.

Podemos nombrar la construcción de numerosas villas: población Cemento Melón en 1936, en la década de 1950 las poblaciones de la Corporación de la vivienda, de la Caja de Empleados Particulares y la Caja de Empleados Públicos entre otras¹¹.

En 1941 aparece el Liceo de artesanos, actual Liceo Industrial.



Vista de la Puntilla de Lopez desde el centro de la ciudad

Ese mismo año se construye el Camino Troncal a Quillota¹¹.

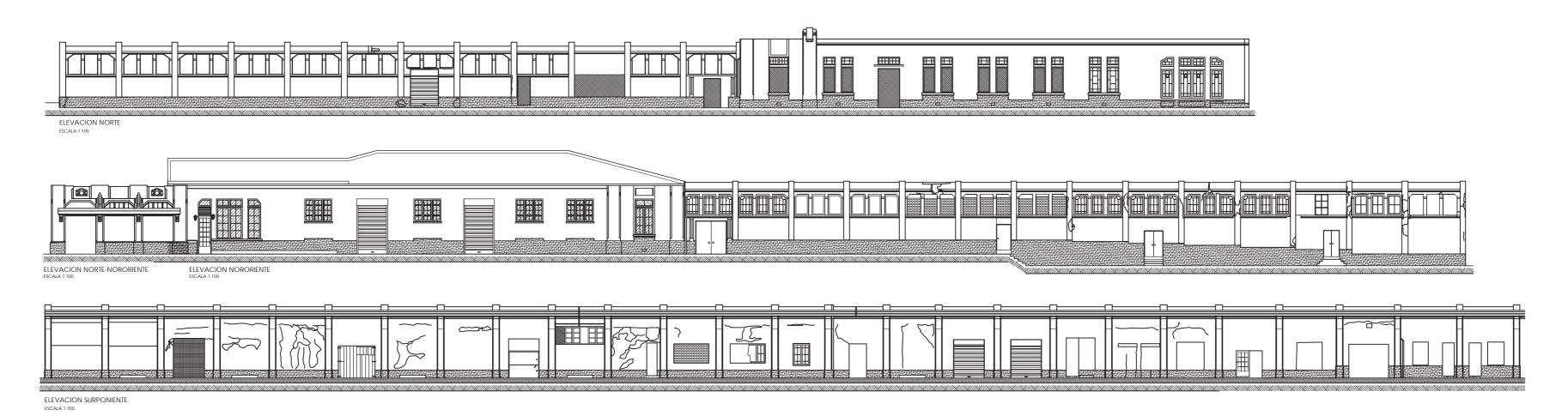
En 1945 se concreta el Parque Municipal¹¹.

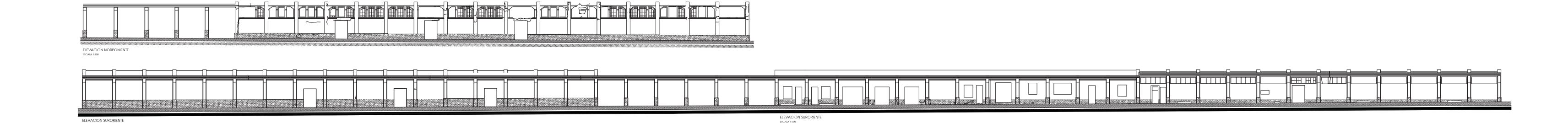
En 1954 se constituye el club de fútbol Unión La Calera¹¹.

En 1962 se construve el Hospital¹¹.

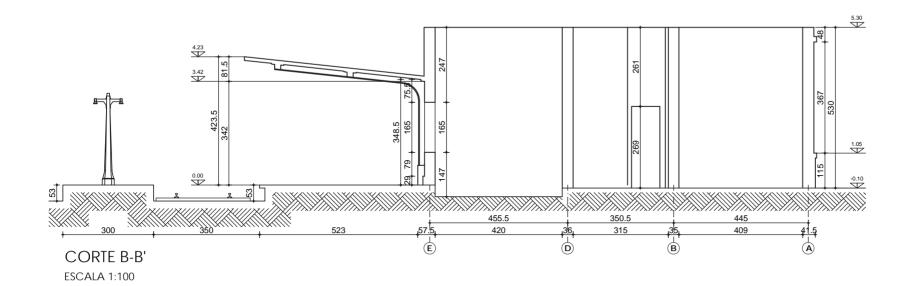
Luego del terremoto del 18 de marzo de 1965 se construyen viviendas sociales haciendo surgir nuevas poblaciones: O higgins, Cruz del Sur, Aconcagua Sur, Nueva Calera, Campos de deporte y General Baquedano¹¹.

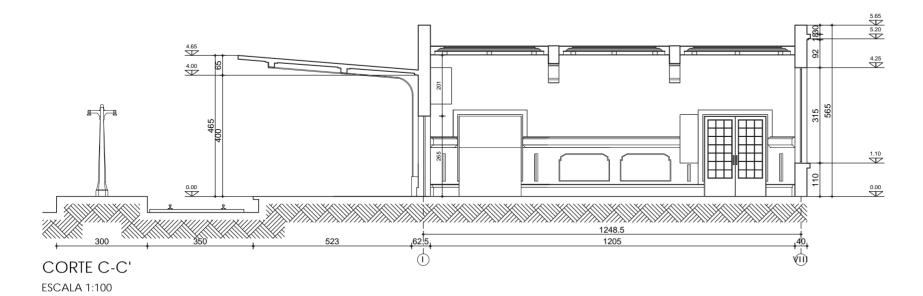
Todo este crecimiento nos da cuenta de un surgir exponencial a partir de la constitución de la estación de ferrocarriles y la industria de Cemento Melón, proliferándose poblaciones a partir de estos focos industriales y de las necesidades naturales a partir del desarrollo económico de la ciudad. Sin embargo, luego de la desaparición del tren del norte, y del servicio de pasajeros, la ciudad comenzó a tener un letargo que se ha ido sorteando paulatinamente mientras las políticas públicas van configurando en cierto modo una nueva quía en el porvenir de la ciudad.

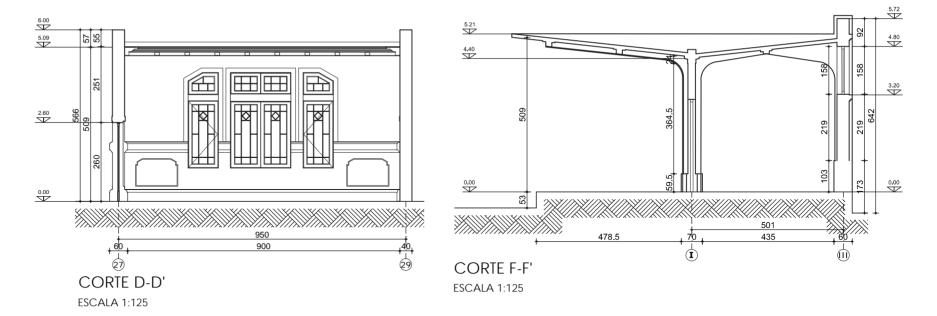


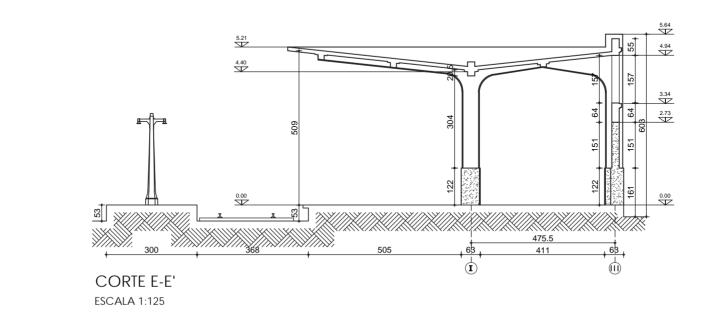


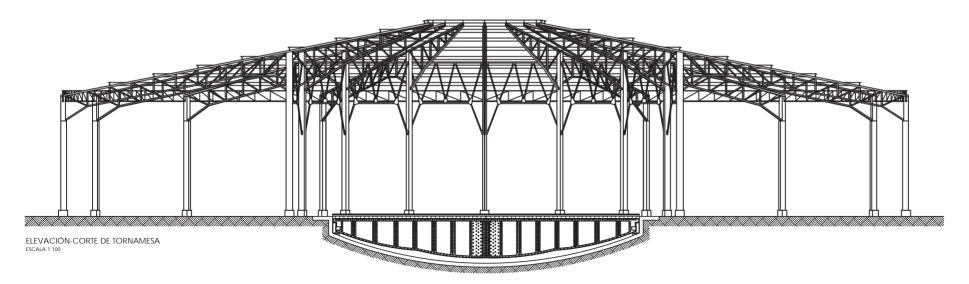
ESCALA 1:100

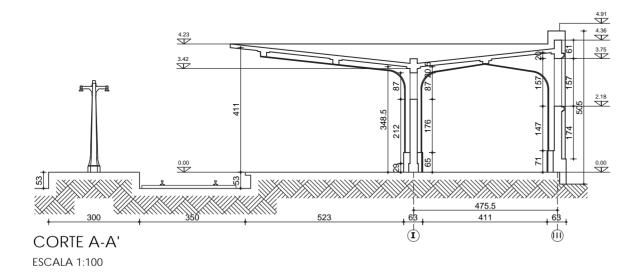












Datos del Expediente Técnico, Declaratoria Monumento Nacional, Estación de ferrocarriles y tornamesa de La Calera" derivado del terremoto de 2010

Tlpo de estructura:

Estructura de hormigón armado y albañilería reforzada

Debido a su abandono desde el 2006, la estructura fue despojada de sus elementos de madera y techubre.

El deterioro de la estructura se evidenció luego del mega sismo del 27-02-2010. Por ejemplo, algunos refuerzos de acero han expulsado sus estucos de hormigón.

Han colapsados algunos puntos de la losa que se encuentra suspendida sobre los andenes, incluidos los del sector de Ferronor.

Además se registran nuevas grietas a las ya producidas, especialmente en los muros del sector de oficinas entre el hall de entrada y bodegas, las que quedaron con una separción total, con gran riesgo de derrumbe.

Sin embargo, no representan riesgos en el total de la estructura.

EN DEFINITIVA, LA ESTACIÓN ESTÁ EN CONDICIONES DE SER REPARADA

DEL ARRENDAMIENTO DE LA ESTACION

La municipalidad de La Calera queda a cargo de el recinto Estación, de propiedad de los Ferrocarriles del Estado, en un arriendo por 20 años, declarado en un contrato celebrado el 10 de Julio de 2010.

De esta manera, el municipio emprende un programa de rehabilitación temporal para evitar el deterioro progresivo al que estaba siendo expuesta la estación.

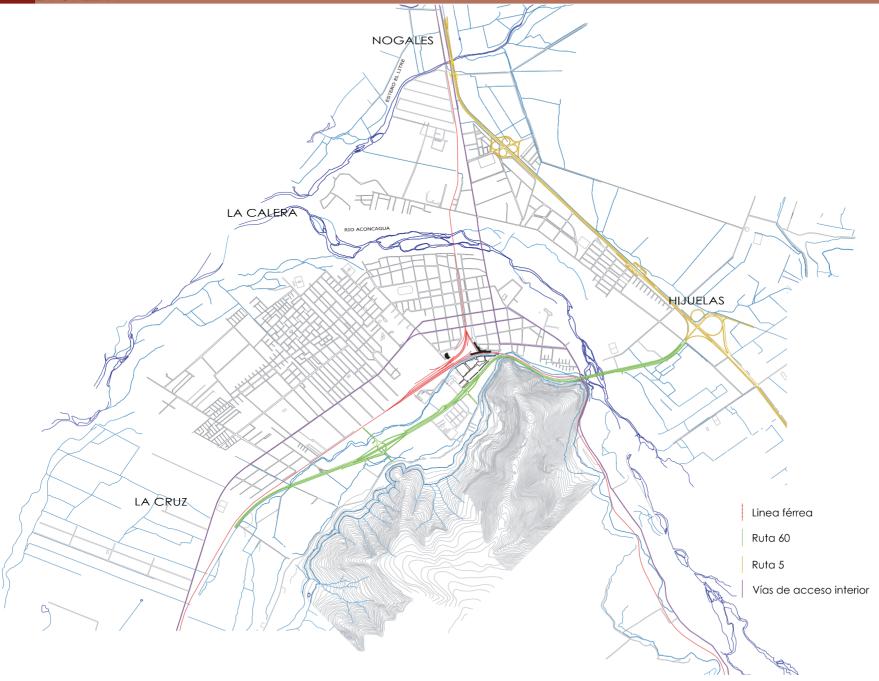
Bajo este marco, el municipio se encarga de habilitar provicionalmente los siguientes recintos:

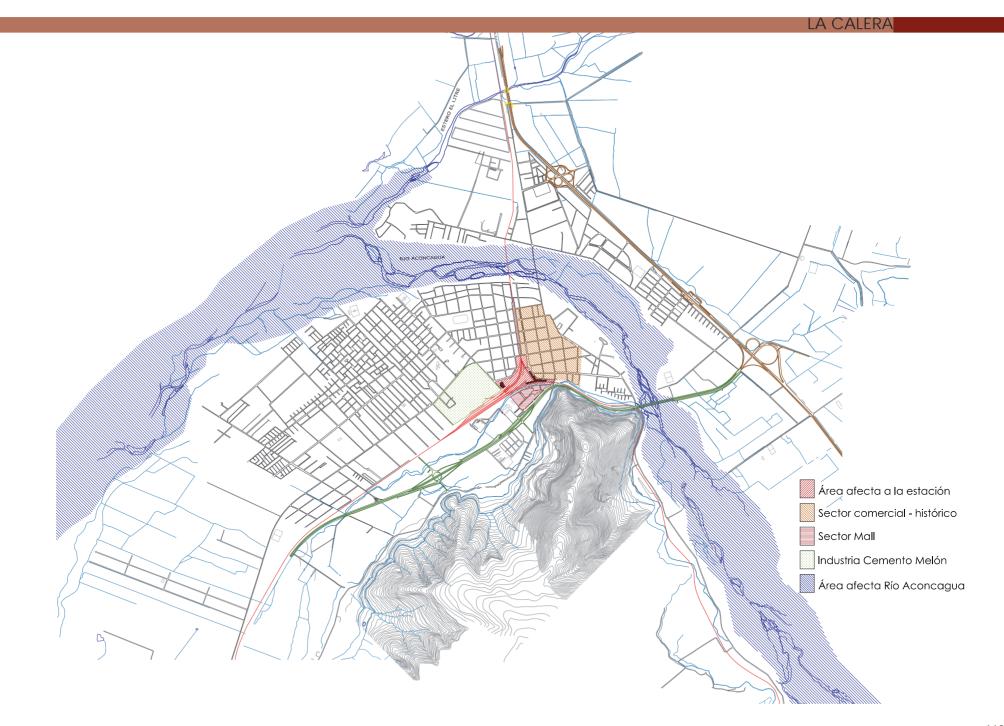
- -Hall de acceso
- -Hall de boleterías
- -Hall de espera
- -Boleterías
- -Baños advacentes a las boleterías
- -Salida hacia andenes costado norte de las boleterías.

En estos recintos es posible sub arrendar para los siguientes usos:

- -Restaurant
- -Salas de exposiciónes
- -Sala de espectáculos
- -Talleres artesanales
- -Talleres artísticos
- -Reuniones de organizaciones sociales y culturales
- -Salón de eventos

Todo esto a la espera de la declaratoria de Monumento Nacional, desde la cual se generará el proyecto definitivo del recinto







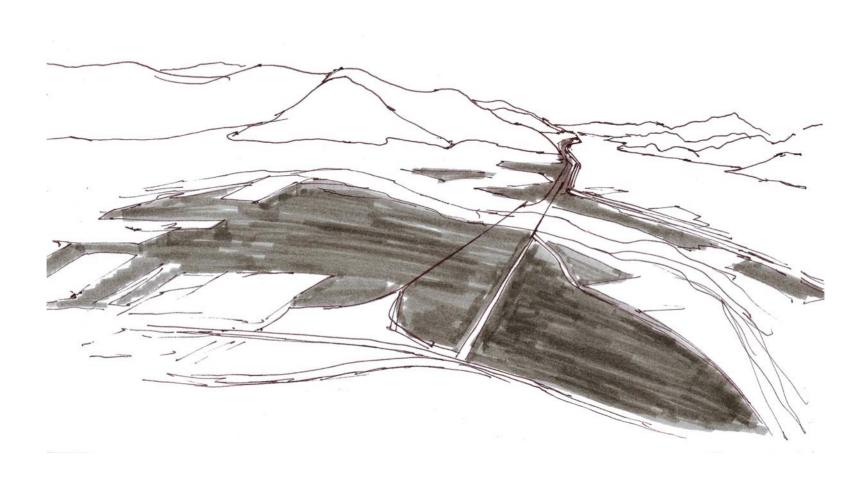
La cuidodopara como suno cruy, en dende se encuentram des ejes de estencas una bacia el noste; y otre hacia la costa. Osí, la cuadad es se sí un centre de conveyario, en dende el cero desde la colse de al grando a suno escalda que proyecta a la urbe.

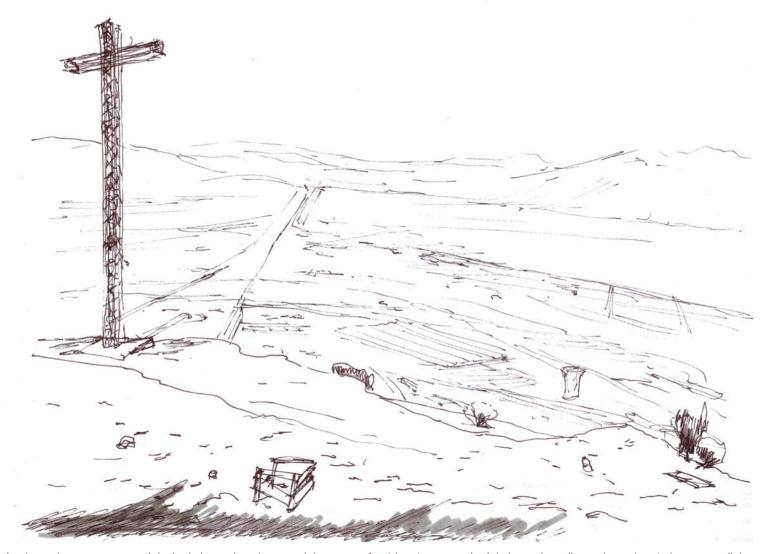
La estación aparece alnasondo a en extendidamente al centro de la cuadad, sendo este lugar un remate de lo que viene de la co.

38 tomos mon

Desde la "puntilla de Lopez" la ciudad evidencia un marcado caracter de cruz, la cual emerge desde esa situación de encuentro entre dos ejes principales: el eje norte sur, y el este oeste. Así el, el cerro que colinda a la ciudad aparece ciendo una espalda que colabora al juego que hace la ciudad a volvarse a estos ejes.

Es entonces esta condición geogrfica de "cruz" la que genera la ciudad pibote

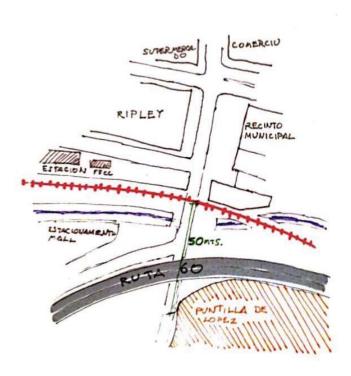




En la cima, el cuerpo se posa debajo de la sombra despues del ascenso. Aquí, lo retranqueado del plano al que llega el caminante hace que dicho espacio se haga del cuerpo, adquiriendolo de manera que pasa a ser del cerro. Una cercanía tangible con la tierra. Enfonces el panorama pasa a un segundo plano, y las distáncias se hacen una: la proximidad al reposo.



alonganto wie 20 ots del centro, agrana una dermition remafronde el tito untral de la entres to. Enteres d'entres se contena en messo, no bez espero a le rema fes ser encentres



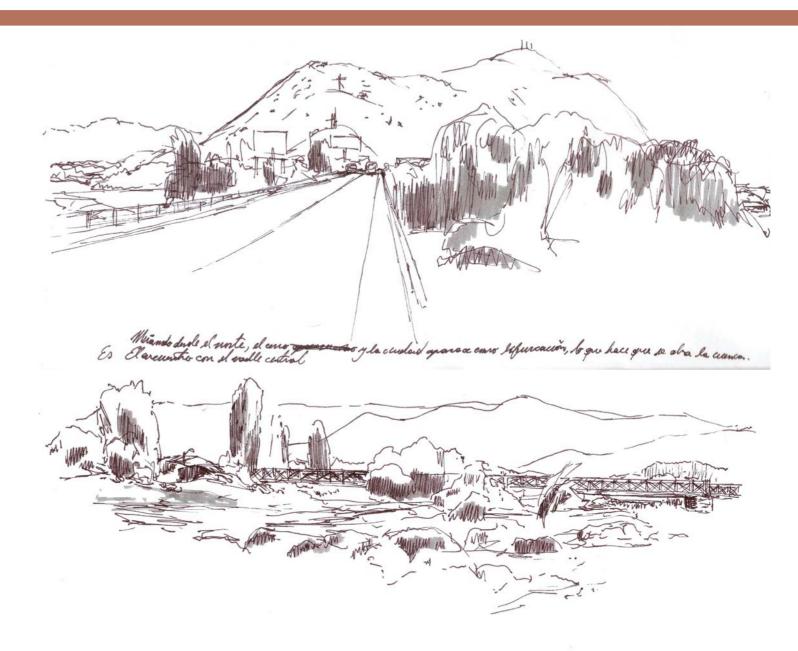
Ell espesor hacia la periféria lo hace la autopista, sin embargo esta situación nos da cuenta de la condición "perimetral" de la ciudad, en donde el espacio umbral entre lo urbano y lo rural son apenas 20 mts en el sector del encuentro con la ruta 60. Entonces identificamos a La Calera como una ciudad en la que se le atraviesan las vías de comunicación, dejándola expuesta a ellas. LA CIUDAD SE VOLCA A LOS EJES.

Decimos que la ciudad MUESTRA SU INTIMIDAD A LO AJENO DE MANERA PRESENCIAL.

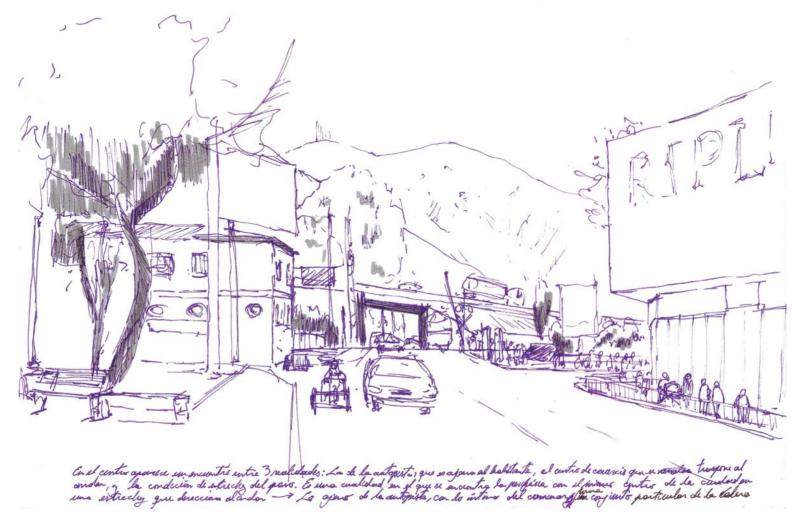
Desde la entrada norte, la cuenca se nos abre dejando dos direcciones, lo que nos refleja esta condición pibore de la ciudad. El cerro es el elemento fundante de esta relación de lo íntimo de la ciudad con u concepto de cuenca general, que la transorta a un ámbito mayor dentro del territorio.

Se trata entonces de entender a la ciudad desde una prticularidad dada por la condición cruzada, que la eleva a un lugar de paso obligado, y que invita a un desarrollo cosmopolita de las relaciones sociales y economicas posibles en el lugar.

Los márgenes de la ciudad son, en suma, BORDES PERMEABLES INFRANQUEABLES, en donde la gran dimensión de estos bordes aparece en toda su extensión. Tenemos por un lado las carreteras, y por otro al Rio Aconcagua, dejando a la urbe en una situación que se relega a estos márgenes, delimitándose entonces su espacio. Esta situación permite tener UN CENTRO ABARCABLE, CAMINABLE, por tanto de dimensiones peatonales. Pues en 9 minutos es posible caminar a paso promedio desde la estación de ferrocarriles hasta esta periferia de la ciudad hacia al norte, al encuentro con el Rio Aconcagua.



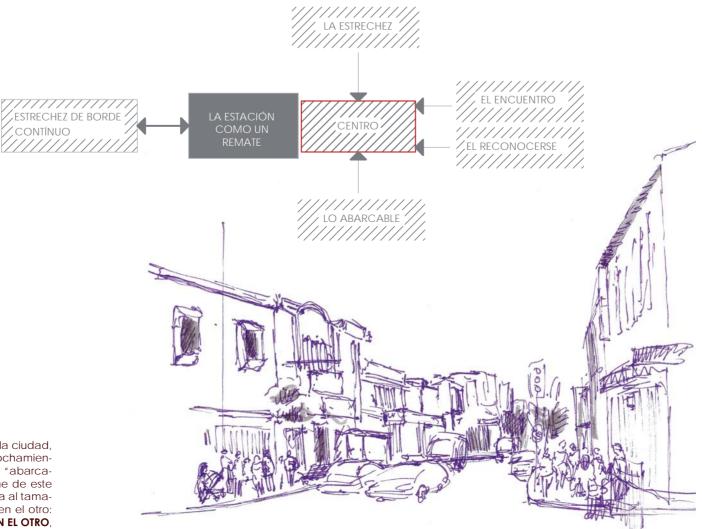
En 9 minutes se recerc la distincia entre la estación y el prente del concay na, podemen deció que la cindud es cominable, alorcable El Geomeogras como todo de la cindad



En el centro de la ciudad se encuentran 3 realidades: la de la autopista, la cual es ajena, fria y delimitada; la del centro comercial, que es vorágine y que va apareciendo a medida que el peatón va traspasando la zona; y la de la estrechez del mismo paso, el cual va dando una direccionalidad y lentitud al acto.

Entonces el centro de la ciudad se define como un encuentro con la periféria, y lo vasto, entorno a una estrechez dirigida a modo de remate comercial (en el ir y venir).

Entonces ahora es la cercanía la que se menciona, puesto que los objetos que se tienden a omitir, y dejar a un lejos, acá se encuentran una al lado de la otra: el centro íntimo, del quehacer de la ciudad aparece a metros de distáncia de la autopista, que va cerrando con un carácter sólido la visión y la ejemonía del centro, y además aparece a breves metros mas los faldeos del cerro, lo que genera una desproporcion de los elementos que actuan en la escena. Es una situación de lentitud para el que camina, pero de rapidez visual considerando las dimensiones que se encuentran en este sitio.

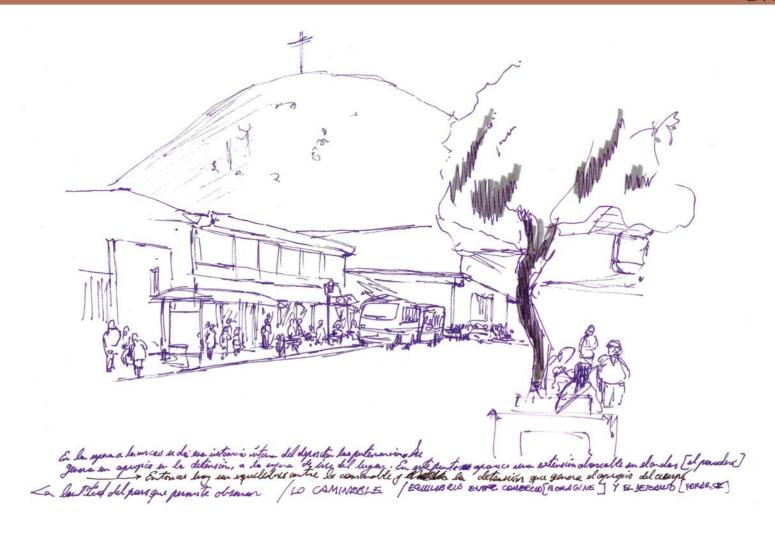


Al adentrarse en la intimidad del quehacer de la ciudad, ésta se aprieta, y deja al habitante en un "atochamiento" que determina que el espacio público sea "abarcable y accequible"; de esta manera la vorágine de este quehacer de ciudad pequeña queda relegada al tamaño humano, lo que deja atravesar la mirada en el otro: es entonces, EL ENCUENTRO RECONOCIBLE CON EL OTRO, una dimensión de lo rural que aparece en el caso.

Endontis de la cardad, a los 6: 17 le la tande de un balado, la cardad oparece en se méricans moraments. El centra, con todo el comercio se des el transseunte en sen in y vemír constante. Como consiter preparablemente el comercio en quentos dende la vereda con: no legra contenen dicho pass.

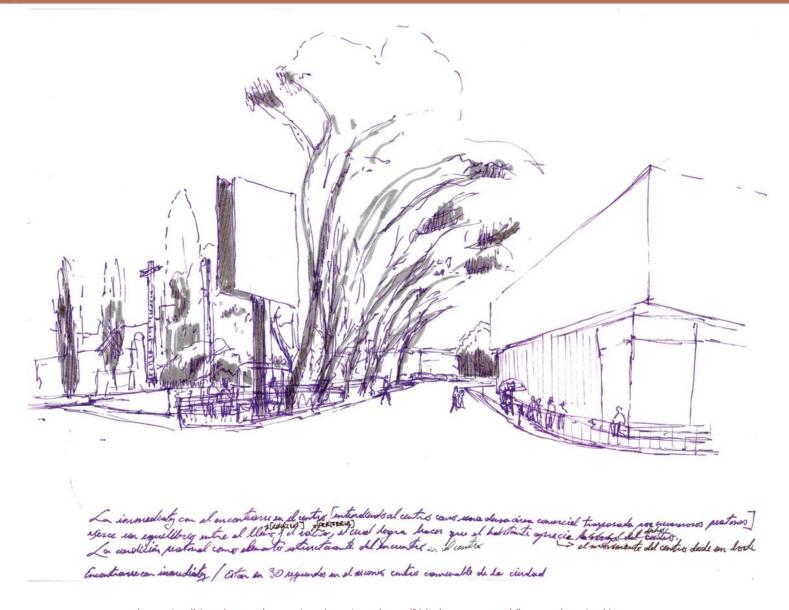
Enteres el centro se leca comerciale y accepcible [aborcable]

— Esto es una dimensión de la rural



En el paradero en el interior de la ciudad aparece una dimensión intima de la espera, en la que el cuerpo se posa en la vía pública, y deja sus pertenencias en una postura volcada al encuentro con la micro. De esta forma hay un apropio de lo público en base a un estado grupal de quienes esperan, teniendo asi un carácter del conjunto y el encuentro con el otro que espera.

Entonces es la detención, lo abarcable y la espera lo que le da al habitante esta propiedad.



La corta distancia que hay entre el centro y la periféria hacen que al llegar a la estación de ferrocarriles, se encuentre una instáncia de "vuelco retrospectivo" hacia el mismo centro de la ciudad, puesto que la estación es en si parte del umbral urbano que la separa de lo externo (es parte de esa periféria). Entonces tenemos que se convierte este espacio en un lugar del encuentro de la ciudad consigo misma, a modo de plataforma urbana que viene a mostrarnos esa intimidad del quehacer de la ciudad.



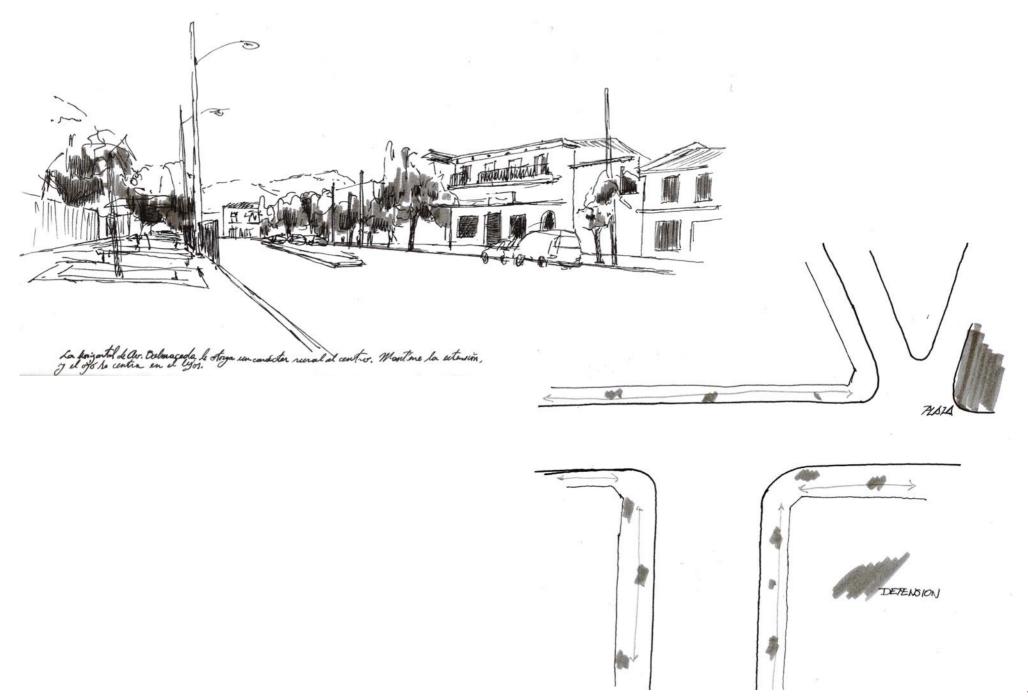
La playa se continue en sepaldes, como el Reply, Chesmons y la sotación. Esta os tuación con con a que dentro del espacio sea habitados en detensimos, como mantenidos un conocter de término -> es el llegar a sote espacio, y eno encontrarse con il [presidente]

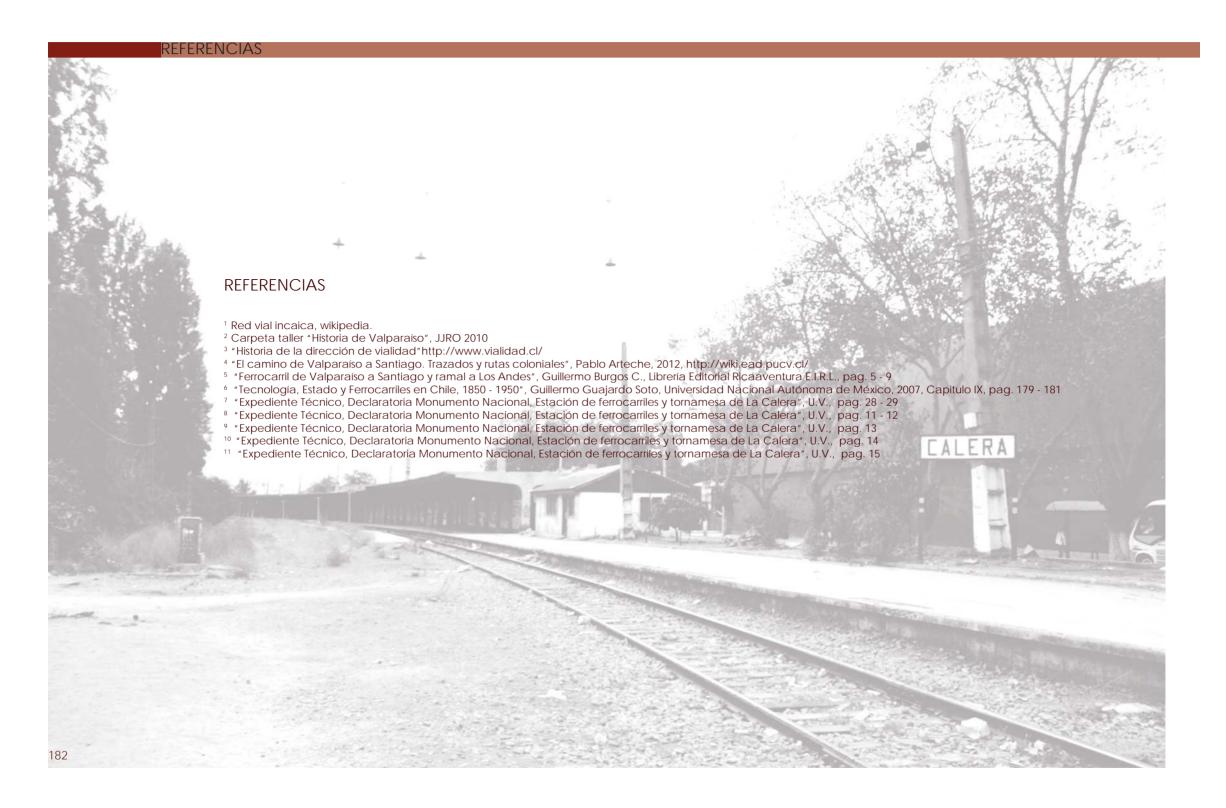
La plaza Balmaceda aparece contenida en espaldas urbanas, las que hacen que este lugar aparezca con el carácter de una detensión paulatina y segregada; sin embargo dicha detención funciona a modo de ocupación moderada, ya que su ocupación se debe a una intención de llegar, y no a una casualidad. Es una dimension de remate urbano que choca con la estación de ferrocarriles.

Esto quiere decir que los habitantes que se detienen allí llegan porque saben de la existéncia plena del lugar, y no mediante un encuentro con el lugar.

Podemos decir entonces que la habitabilidad de la plaza funciona en una base distinta al de la ciudad (EL ENCUENTRO).







Corredores bioceánicos



MURAL DE LA CONFRATERNIDAD CHILENO-ARGENTINA ESTACIÓN TRASANDINA DE LOS ANDES

CORREDORES BIOCEANICOS

Bajo un marco internacional (a la gran escala), existe la intensión de enlazar las economías del Oceano Atlantico con las del Pacifico vía terrstre, generando asi una conexión mas expedita y económica del intercambio comercial entre el Mercosur y Asia.

Actualemte este proyecto se encuentra en una fase de estancamiento, sin embargo la intensión de los gobiernos de Chile y Argentina siguen en pie mediante este proyecto sea al largo plazo la conexión internacional mas importante de América del Sur.

El plan en totalidad pretende generar distintos corredores a lo largo del continente, permitiendo generar una renovadora corriente de flijos a la gran escala que promuevan la anhelada integración de la naciones americanas.

Hablamos entonces de un gran proyecto articulador que actualiza la ejemonía de flujos continentales. Sin embargo cabe preguntarse que sucede con la menor escala, con el pequeño poblado, con el individuo que habita parte de este trazado.

Primero hay que señalar cual es el trazado que se pretende utilizar

Este es la unión de Chile con Argentina a traves del eje del antiguo Tren Trasandino Central, el cual comunicaba por medio de un ferrocarril de trocha métrica (ancho de vía 1 mt) a las ciudades de Mendoza por Argentina y Los Andes por Chile¹².

Este paso fronterizo cesó sus funciones en 1984 debido a la debacle general de los ferrocarriles en toda América del sur. Desde ese momento la conección entre Chile y Argentina se relegó 100% al transporte carretero, siendo el paso Cristo Redentor el principal del territorio.

Este paaso en la actualidad sobrepasado por el incremento constánte del flujo comercial y de pasajeros entre las dos naciones. Entonces cada vez mas se hace necesaria una conexión expedita y segura por la cordillera, ya el que el actual trazado carretero es frecuentemente cortado debido a las advesas condiciones climaticas de la cordillera.

El tramo descrito es la clave del corredor bioceánico, puesto que es el tramo que históricamente ha separado al continente en dos realidades, dejando a Chile volcado al Pacífico en una constante proyección para un frente. Y es justamente esa proyección de Chile la que se busca vincular con las economías del Atlántico.

Se trata en definitiva del tramo Buenos Aires/Valparaíso/San Antonio/Ventanas en una primera instáncia, lo que incrementaría en cuatro veces la cantidad de carga traficada actualmente por la zona¹².



La conexión de este tramo cordillerano continúa por las antiguas vías ferroviarias tanto de Argentina como de Chile, dejándolas con stándares acordes con la envergarura del proyecto.

Entonces se tienen 2 etapas fundamentales: La del corredor cordillerano y la conexión a las redes territoriales tradicionales.

CONFXIÓN CORDILLERANA (ref. 12)

Se trata de un nuevo trazado con un tunel a baja altura que permita una conexión ininterrumpida por la cordillera, teniendo una faja para el ferrocarril y otra para una carretera.

Este tunel debe estar por debajo del actual tunel trasandino que se ubica a 3200 m.s.n.m., el cual genera pendientes del 6%, mientras que el trazado proyectado no debe generar pendientes de mas de 2%.

Se proponen 3 altenativas de solución en este tramo:

1ra.- Tunel de 19 km mas otra sección de 14 km de tuneles helicoidales con forma de rulo. 3% de pendiente. 34 millones de toneladas/año. 2da.- Tunel de 40 km. 2% de pendiente. 48millones de toneladas/año.

3ra.-Tunel de 52 km. Capacidad de incremento gradual de carga ratificada de 24 a 70 millones de toneladas/año,

Considerando la tercera opción como la de mayor factibilidad y proyección macro, se pretende una construcción en tres etapas la cual la primera estaría operativa en 2022:

1ra.- Tunel simple/vía simple : 15 millones toneladas/año

2da.-Tunel simple/vía doble : 20 millones toneladas/año

3ra.- Tunel doble/vía doble: 30/70 millones toneladas/año

La segunda etapa fundamental es la del trazado por las comunidades en el territorio, lo que nos genera la siguiente pregunta: ¿cual es el impacto de este proyecto en la cuenca?

El trazado a seguir sería el mismo del actual trazado fiscal de ferrocarriles, el cual comienza en Los Andes y termina en Valparaíso, Ventanas, y San Antonio vía La Chilcas / Santiago / Melipilla.

A esta razón de ser, la mayor parte del flujo de mercancias se efecuaria a traves de la cuenca del Aconcagua, incrementando los flujos comerciales por la via ferrea, bajando la congestión de las carreteras. Sin embargo este impacto económico trae consigo un uso exhaustivo de la línea ferrea que conllevaria a un mayor impacto de estos espacios por las ciudades por las que atraviesa.

En ese sentido, se culmina con una segregación mayor de los espacios, donde los flujos mantendrían un mayor cuidado al abordar estos lugares. Entonces la faja vía se convierte en un límite espalda que retrae al habitante en un vuelco a rodear ese largo.

Así este aspecto que puede ser negativo hay que contrastarlo con los beneficios que estos flujos traen.

De ese modo contamos con una iversión en los espacios que tienen relación con la linea, asi cuando los terrenos valdios y marginales se trabajan en pos de la explotación de los flujos y dejan de ser límites-espaldas, dándose espacios de trabajo que se vuelcan a la ciudad.

Entonces ya no es una espalda, sino que un espacio de flujos integrada en una articulación del largo.

Sin embargo de estas situaciones, además del flujo mercantil, aparecería también un flujo de pasajeros, lo que la reactivación del tren de pasajeros traerá la compensación necesaria al impacto del paso de mercancias. Esta reactivación abarcaría el completo del trazado, con lo que pasaría a ser un aporte social de gran envergadura.

Se trata entonces de concretar el largo anhelo del fin del letargo ferroviario y la renovación del ferrocarril de pasajeros.







ESTACIÓN CENTRAL DE BERLIN Hauptbahnhof Berlín

Esta estación mantiene una gran importancia en el área del transporte de la ciudad, ya que su envergadura permite hacer circular a 25.000 pasajeros y a 1.500 trenes diariamente.

La estructura mantiene dos vestíbulos arqueados de 46 mts de altura¹³, las cuales hacen referencia a una marcada situación de encuentro entre la Europa del Este y del Oeste, pues se establece a este punto como una **conexión continental**.

Su superficie total es de 175.000 mts2, de los cuales 21.000 están destinados al transporte de ferrocarriles, 15.000 a restaurantes y locales comerciales, 50.000 a usos de oficinas en los "edificios puente" que se posan sobre la estación, y 5.500 para el uso practico del ferrocarril¹³.

Los denominados "edificios puente" vienen a resaltar la intensión de encuentro entre las dos lineas de larga distancia, haciendo un conjunto de volúmenes marcados en el centro del recinto¹⁴.

Arquitecto: Hamburgo Gerkan, Marg & Partners, Meinhard Von Gerkan, Jürgen Hillmer

Superficie: Total 170.000 mt2 Edificio 70.000 mt2

Pasajeros diarios: 240.000

Flujo de trenes: 500 norte sur 250 este oeste

1000 metros cercanias



exterior, WIKI Arquitectura
Wiki arquitectura

Esta estación vino a suplantar las 8 estaciones terminales de la capital alemana. Fue inaugurada para la copa mundial de futbol en 2006.

Vista Hall central, WIKI Arquitectura

Luego de la segunda guerra mundial el tradicional sistema ferroviario alemán sufió graves trastornos:

-La mayoría de las estaciones alemanas quedaron en ruinas, y las de Berlin no fueron exepción. -Las líneas cambiaron sus itinerario y rutas debido a la separación de Alemania¹³.

El sistema ferroviario pasó a ser administrado por el gobierno de la República Democrática Alemana (Alemania Oriental).

Asi, las principales líneas cambiaron su recorrido pasando todas por la "Stadtbahn", que fue un viaducto que atravesaba el centro de Berlin.

Este viaducto es un eje del cual se basa la actual estación, la que fue construida en donde se ubicaba la Lehrter Bahnhof, una de las estaciones terminales de Berlin.

Luego de la reunificación alemana, la estación pasó a ser un símbolo de prosperidad y modernidad, desde la cual el concepto del reencuentro es primordial en su forma.

Podemos decir que la estación es otro SÍMBOLO de la reunificación alemana.



Plataforma Aquitectura



Vista andenes Plataforma Arquitectura

LA CIUDAD FRENTE AL FERROCARRIL

Berlin, como capital alemana, es un centro ejemónico de gran relevancia en la región, y que ha llevado una historia ligada al ferrocarril desde el comienzo de éste como invención británica a principios de la década de 1830.

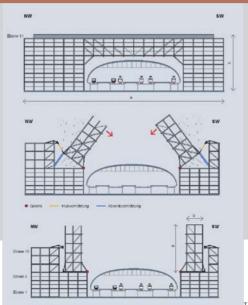
Esta característica hace que la ciudad se adecue a las exigéncias ferroviarias, y canalizando su impacto en un bien para ella; podemos contar del aprovechamiento de la intermodalidad, los horarios prescisos, y la conveniencia para la ciudadanía en un sentido logístico.

La intermodalidad consta de14:

Tren de larga distáncia Tren de cercanías Metro Tranvías Buses Táxis

Se trata de una derivación, que constituye un vuelco al sistema público de transporte como algo eficiente y confible. Entónces los habitantes toman al sistema como una columna y muchas rótulas interiores que arman la movilidad; es la cultura ferroviaria, que se traduce en cómo enfrentar el paso cerrado de la línea férrea, y su "delimitación urbana" asimilándola y desarrollandola como un bien.

Los niveles en que trabaja el sistéma permiten que el habitante tenga un encuentro mayor con el sistema público, **algo "abarcable" al cuerpo y al "alcance" del andar**. Es así como el tamaño de la infraestructura se equilibra con el tamaño del grupo de pasajeros, en donde la unidad pasa a ser el mismo conjunto.



Torres puentes, Plataforma Arquitectura

ARTICULACIÓN URBANA DESDE EL MEDIO DE TRANSPORTE

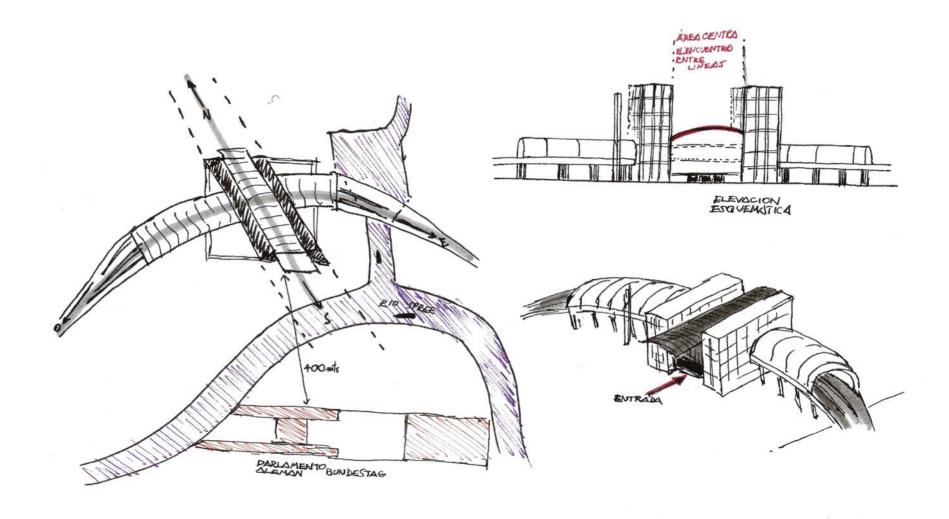
La saturacón de la ciudad es una tónica que encuentra equilibrio en el descentalismo, de esta manera los TRENES DE CERCANÍA juegan un papel fundamental en lo referente ante la ciudad y la expansión urbana a los arededores; es un punto intermedio entre los TRENES DE LARGA DISTÁNCIA (la gran escala) con los TRANVÍAS y BUSES que son los que **mantienen un contacto primero con el habitante en la intimidad del barrio**.

Los primeros tienen un carácter de solemnidad similar a la de los aeropuertos, tienen una distáncia, tamaño y equipamiento mayor, que los convierte en un espacio dedicado al intercambio. Es el "ir y venir" constante a gran distáncia (dimensión pais).

Los segundos son una aproximación mayor al habitante, en donde éste tiene un acceso directo desde su intimidad. Es el ir y venir dentro de la ciudad (dimensión barrio).

El tren de cercanías es el equilibrio entre los expuestos anteriormente, y articula el flujo a nivel de valles y microrregiones.

La estación central es el lugar donde convergen todas estas realidades, las cuales se acoplan en los niveles de los andenes, generando asi un gran espacio central en donde la circulación vertical genera un traspaso de estos niveles que van acercando al pasajero en un vuelco hacia la ciudad mediante las transparencias de las fachadas.





TONALÁ, MEXICO

Tonalá es un municipio del estado de Chiapas, la cual se encuentra en una posición estartégica en un sentido logístico, ya que en ella se encuentra el paso principal del estado, y mantiene un fuerte flujo comercial de pescados y mariscos¹⁶.

Es una de las mas importantes urbes del estado, y su población de 84.594 habitantes se distribuye en 579 localidades¹⁶.

La población es activa, y la comunidad mantiene un gran progreso dentro del marco de la región. En si, la ciudad fracciónada se desenvuelve en mediante rutas y conección, tanto de sur a norte, como hacia la costa¹⁷.

Es importante mencionar que la ubicación geográfica de la ciudad sitúa a ésta en uno de los lugares con mayores temperaturas de México, por lo que la arquitectura predominante del lugar resonde a la necesidad de buscar el mayor frescor combinando interiores altamente aislados del exterior que buscan la sombra y la penumbra, con una interacción con el exterior a través de galerías y la ejemonía del parque central¹⁷.

La prescencia colonial está fuertemente posicionada a lo largo del casco histórico, por lo que es común encontrarse con construcciones de adobe¹⁷.

Además, esta ciudad se encuentra en las cercanías del límite con la República de Guatemala, por lo que posee un nutrido movimiento comercial de mercancías y turistas.



LOS FERROCARRILES MEXICANOS

El ferrocarril, como en la mayoría de los paises americanos, ha forjado la economía nacional desde fines del siglo XIX hasta la década de 1970, en la cual las políticas estatales permitieron el abandono de los recursos hacia el sistema ferroviario, terminando en una privatización del ferrocarril que alcanzó a estar en manos del estado en casi un 80% 18.

Debido a las malas gestiones, el sistema ferroviario fue vendido a empresas norteamericanas en donde solo se trafica mercancías, hecho que ha logrado hacer permanecer algunos trazados importantes hasta el día de hoy.

En el caso de la región mensionada, el ferrocarril logra apenas a existir en el municipio de Tonalá, pero no así hacia el sur, en la frontera con Guatemala¹⁶.

Acutualmente, el transporte es solventado por el sistema de carreteras¹⁸, el cual ha logrado mantener conectada a la ciudad con el resto del pais, sin embargo, la prescencia del tren aparece desde sus vestigios, en donde el trazado atraviesa en gran parte el área urbana y que deja en el habitante un síntoma de lo perdido, un espacio grande e importante que deja de tener una función ciudadana, y queda solo desde un punto de vista de lo observable.

Similar de lo que ocurre en Chile, es el vestigio arquitectónico urbano el elemento primordial que da pauta a qué hacer con los espacios, y que gracias a lo icónico y nostálgco de estos lugares logra hacerlos esperar a una nueva política urbana que alcance a rescatar, transformar o innovar los espacios.

LA CIUDAD FRENTE EL FERROCARRIL

La ciudad contiene al recinto ferroviario desde su interior, manteniendo una grieta urbana marcada en un trazo libre. Esto deriva en una dimensión del vestigio que aparece intrínseca y obligatoriamente en el diariovivir. Sin embargo, al igual que en Chile, el abandono se hace prsente en la no planificacíon de estos vestigios, dejándolos a que la ciudad sola los transforme.

La posición estratégica del recinto estación nos da cuenta de la importáncia y prioridad que este lugar tubo, y que de algún modo intenta reaparecer mediante la ciudad la adopta como lugar de no habitar.

Estas situaciones radican en la problemática de segregación dentro de la ciudad, pues el trazado no es cuidado, y no se tiene control de lo que allí ocurra, convirtiendolo en un umbral hacia otro lugar.

La levedad con que aparece la estación en el barrio permite decir que el tamaño se complementa respecto al movimiento que generó, y que de alguna forma mantubo una permanencia de los pasajeros de manera equivalente al estar posado sobre la ciudad. El vuelco del espacio al barrio.

Concluimos que la ciudad intenta obiar al espacio, dejandolo como una cicatriz que simplemente está, y que se transforma en un llano umbral para la ciudad.





La levedad del interior deja resaltar los elementos que proporciona a la forma un carácter de limpieza.

Se pueden distinguir LOS PILARES, LA CUBI-ERTA ENCURVADA y EL LLENO de la zona de boleterías y correo. Desde la vía pública, la estación aparece sobre un margen de levedad que le da la cubierta encurvada y la transparencia. El programa salta desde su interior y queda expuesta a lo público; lo que ocurre en el interior es evidente, y hay una conección directa con el barrio.

ESTACIÓN DE TONALÁ, CHIAPAS, MEXICO

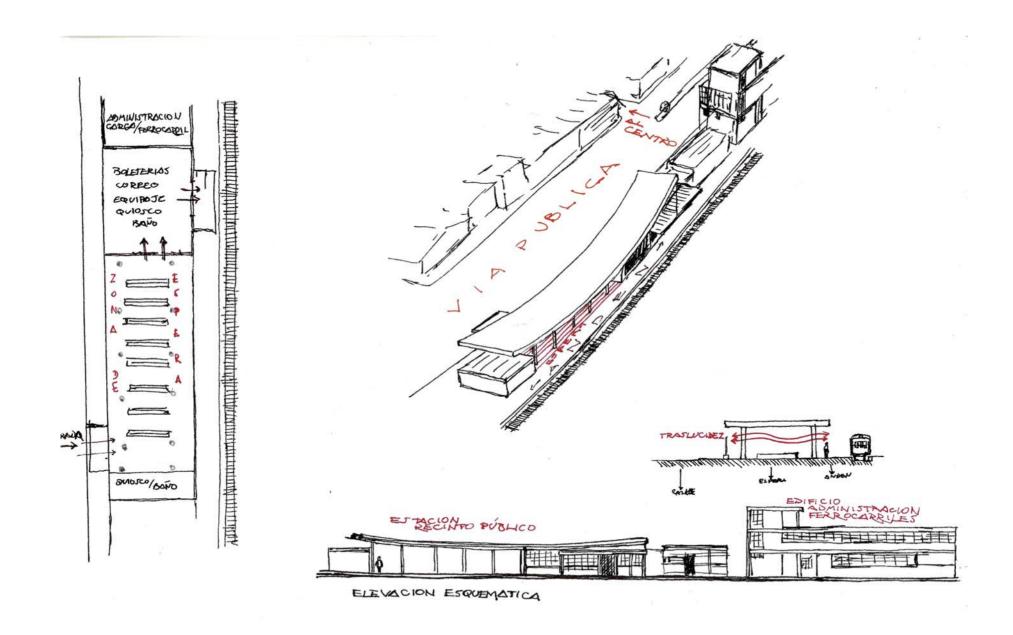
Desde la desaparición del sistema ferroviario de pasajeros en México en 2006¹⁸, esta estación quedó en el abandono, sin embargo se ha mantenido casi intacta permaneciendo su razgo principal, la techumbre que deja caer el interior en una transparencia. La sala de espera es el lugar que ordena al edificio, siendo el de mayor envergadura y el cual posee una transparencia total, ya que solo consiste en una cubierta de hormigón sostenida por pilotes del mismo material. Luego, se encuentra el recinto boleterías, baños, y oficina postal.

Podemos distiguir 3 etapas de habitabilidad:

LA ESPERA, que logra una transformación que da cuenta de una permanencia volcada a la ciudad y al tren.

LA RECEPCIÓN, en donde el habitante queda en una protección mayor, con una semipermeabilidad en donde se está en un interior exterior.

EL ANDÉN, en donde el acto de la espera se mezcla con un vuelco hacia la línea. Aparece una dimensión de la contemplación, en donde el cuerpo queda a la interperie y se apresta a abordar.





LA CIUDAD DE CARACAS

Caracas, la capital de Venezuela, se ubica al norte del pais, a escasos 18 km del Mar Caribe. A pesar de esa corta distancia, la ciudad se ubica a 900 m.s.n.m., por lo que podemos decir que es un lugar prominentemente mediterráneo. Tiene una población de 6 millones²⁰.

Se le considera la cabeza de un valle central, montañoso y escarpado²⁰, en donde la ejemonía de Caracas es mayor, manteniendo a los pueblos del interior en un completo 2do plano; además, la condición geográfica que presenta una dificultad en las comunicaciónes, aportando a que la ciudad sea aún mas en sí misma (es una de las capitales mas verticales de Sudamérica)²⁰. Esta situación deviene además en que la ciudad se congestione y se vuelva saturada, por lo que los sistemas de transporte lidian con los espacios para circular.

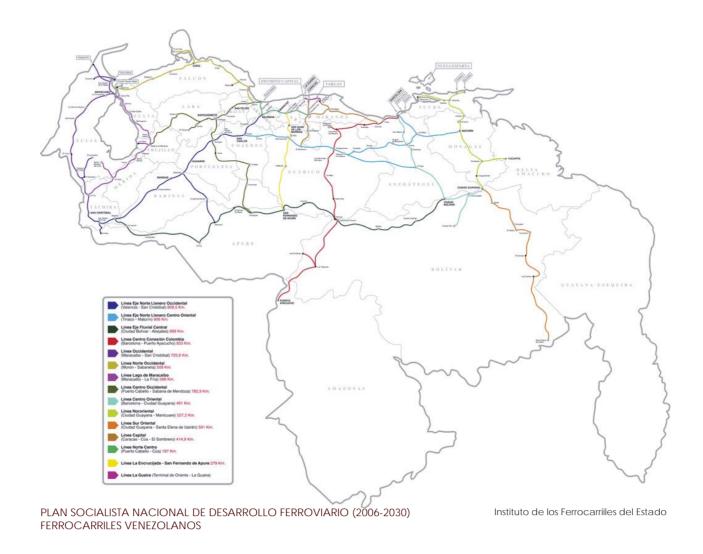
Definimos la condición de la ciudad de Caracas como una ejemonía potente en que se construye a si misma volcandose a la congestión. Así, el plan ferroviario maneja su teoría desde una integración de servicios combinados

FFRROCARRILES VENEZOLANOS

El ferrocarril nace, al igual que en chile bajo el alero de las compañías mineras de capital extranjero. Esta situación devino en que existieran una grán cantidad de tramos separados y de distintos dueños, cosa que cambia al crearse el Instituto de Ferrocarriles del Estado, institución estatal, que simil a la empresa chilena, bogó por el enrrequecimiento del sistema de manera centralizada²¹.

El Instituto de Ferrocarriles del Estado (IFE) nace a fines de la decada de 1940 de manera de unir las diferentes empesas que operaban en distintas partes del pais, y generar una estandarización del sistema, además de contribuír al aspecto logístico en que recaen los ferrocarrles como medio de transporte transversal¹⁹.

A lo largo de los años, el ferrocarril en Venezuela ha ido en un vaivén constante entre bonanzas y crisis.







Hall central. Wikipedia

ESTACIÓN LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR, CARACAS, VENEZUELA

Venezuela es el único pais en latinoamérica que ha priorizado a los ferrocarriles como medio de transporte dnacional, por lo que el esfuerzo y gestión económica y politica ha sido desde la promulgación de la lev de ferrocarriles en 1999 de gran consideración²¹.

El gobierno venezolano pone en marcha un plan de recuperar antiguas vías y generar otra nuevas, incluyendo un sistema de trenes electromagnéticos, que estarán articulando un sistema de tramos que descentralizará a las principales ciudades del país. Esta línea permite el transporte de 12 millones de pasaieros al año²¹.

El sistema consta de la siguiente articulación¹⁹:

- -TRENES DE ALTA VELOCIDAD unirán las principales ciudades del país
- -LAS ESTACIONES TERMINALES se instalan en la periferia de las ciudades
- -EL METRO se conecta directamente en las estaciones terminales, en la que vincularán a esta con el resto de la ciudad.
- -EL BUS aparece desde las estaciones de metro, los cuales cubren el resto de la zona metropolitana.

Con este esquema, el recinto estación queda relegado a un campo sobre sí mismo, es "el lugar de la estación", por lo que podemos decir que el llamado barrio estación se compone de ella, y del equipamiento ferroviario necesario., Sin embargo esta situación queda sujeta al crecimiento de la ciudad, que al igual que los aeropuertos, finalmente la estación queda inmersa dentro del área poblacional.

La fachada se impone en el campo eriazo, mostrando su estructuración de pilares.

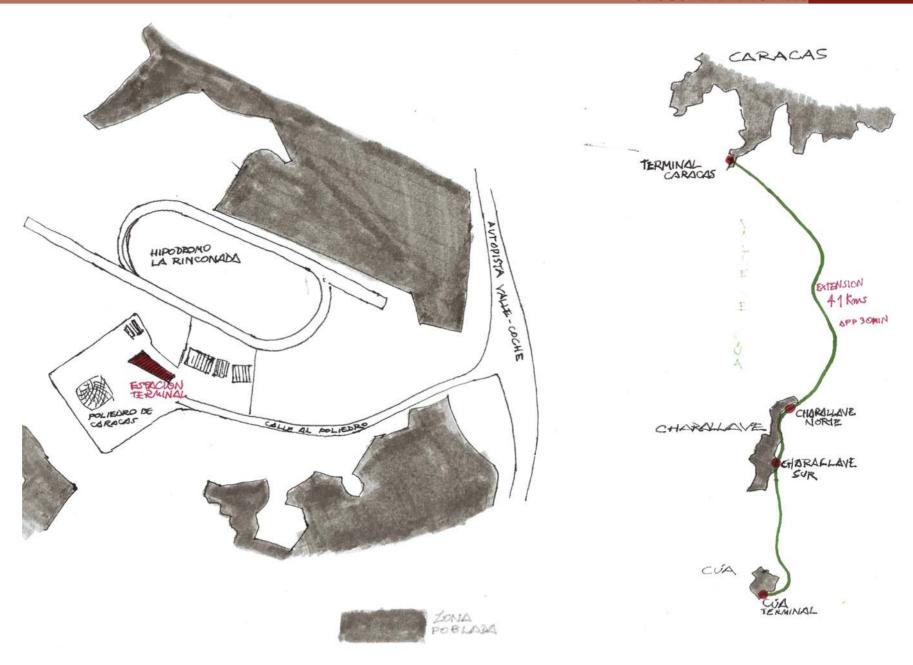
Esta situación va en equilibrio con la curva de la techumbre

La estación en si no tiene un impacto dentro del barrio periferico en el que se inscribe, sin embargo es un punto de pibote, que articula la conectividad de la ciudad de Caracas con el valle de Cúa, al sur de la primera.

Se trata entonces de una visón a gran escala, en la que la estación cumple un rol mas bien de rótula que de terminal mismo.

El programa interior ofrece una estructuración desde un PASILLO CENTRAL que ordena los recintos comerciales y los servicios públi-

Los andenes están en el subterraneo, v de ahi mismo se conecta el tren con el Metro de Caracas



RECORRIDO INTERMODAL TRAMO SANTIAGO - RANCAGUA

Para entender el modo de combinación intermodal se realizó un viaje entre la capital Santiago y la vecina ciudad de Rancagua distante 83,2 km por la vía férrea.

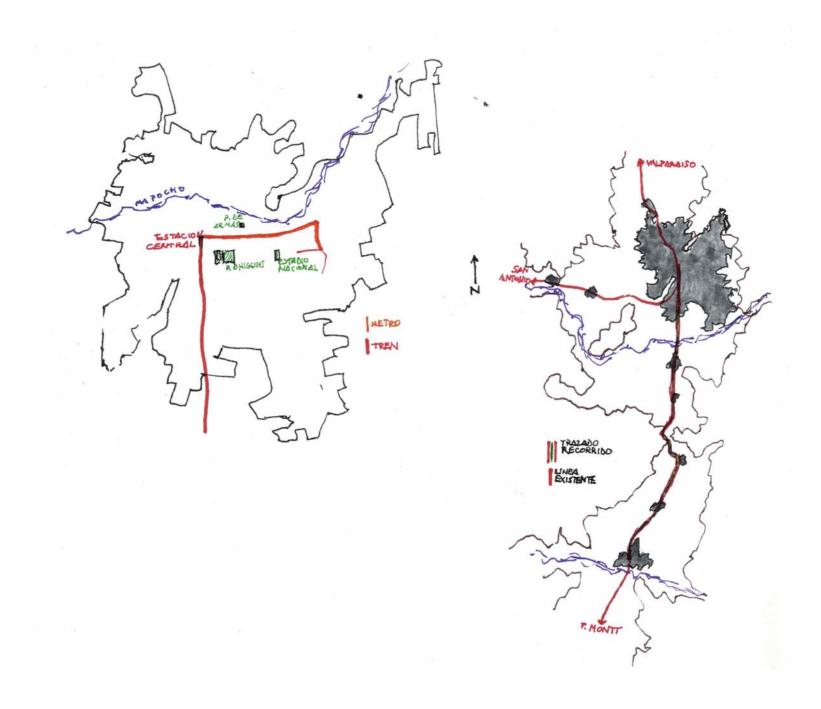
Se comienza utilizando la intermodalidad desde una villa en la comuna de Ñuñoa, al oriente de Santiago, a través del sistema del Metro de Santiago, luego un traspaso a otra línea del mencionado sistema, y luego una combinación con el servicio Metrotren de los FFCC del F.

En Rancagua, se estudia el impacto del trazado ferroviario en conjugación con el centro de la ciudad, su distáncia y posibilidad de movilisación desde allí.

De vuelta, se utiliza el sistema Terrasur de los FFCC del E, el cual permite obtener un panorama distinto del viaje en tren, por la configuración de los vagones y las condiciones del viaje.

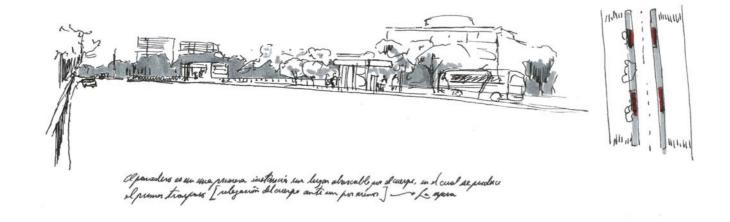
El recorrido culmina con la vuelta a Santiago, a la Estación Alameda, en donde se hace un trayecto para tomar bus a Viña del Mar.

La observación se organiza en la relación entre habitante y medio, y de la infraestructura de éste con el barrio y la ciudad, así se hace un análisis vivencial de la situación chilena y de como el chileno adopta el viaje en su vida, haciendo una comparación entre la realidad de la capital con la realidad de la provincia.





El paradero cumple el rol de la instáncia mas próxima a la vivienda, es el primer escalafón del viaje en la ciudad. La habitabilidad en ellos pasa a tener cierto grado de indiferencia ante el otro mayormente provovado por la costumbre y la "individualización" del pasajero que permite el espacio. Se trata de un LARGO VOLCADO HACIA LA CALLE cuya estrechez y levedad hace que se incorpóre al barrio de forma automática. Así, el habitante está en una espera breve cuya misma levedad nombrada hace que el viaje en si sea una rutina menor.





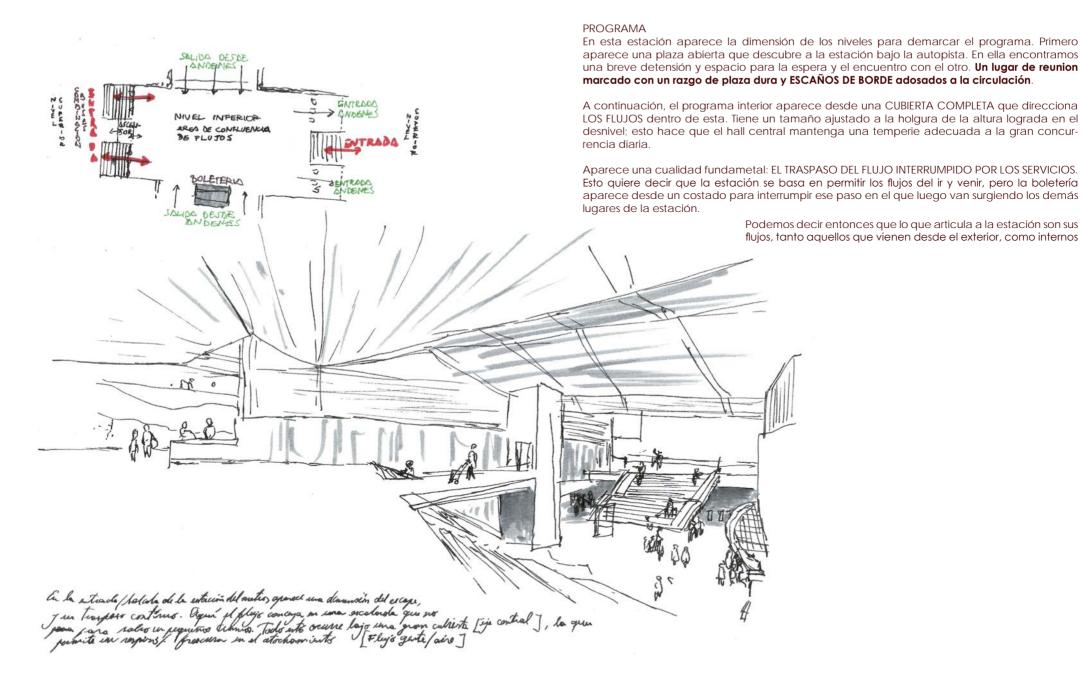
ESTACIÓN GRECIA RELACIÓN CON EL BARRIO

Al llegar a la estación Grecia, hay un carácter de lo amplio al aprovechar el espacio de una rotonda para la instalación de la estación.

Su ubicación nos dice de un apartado, un espacio semi exterior del barrio, que de esa forma contribuye a extender su "área de influencia" a otros barrios totalmente desligados.

Entonces el espacio estación, a pesar de su acceso restringido por las avenidas, es un punto de encuentro a todos los barrios aledaños, pudiendo decir entonces que es un remate del paso moderado del barrio







ESTACIÓN TOBALABA

PROGRAMA

La intensión de la estación es permitir un gran flujo entre las lineas 1 y 4 del Metro de Santiago, asi aparece una dimensión de FLUJOS CONSTANTES en toda su expresión, la cual dirige la forma que mantiene la estación.

Se trata de mantener un orden dirigido desde dichos flujos, haciendo una guía casi desde lo INSTINTIVO, vale decir, que desde un punto de orientación, las lineas de flujos quedan evidenciadas en la forma, espacio y altura de los recintos. Esta dimensión aparece al estar en un lugar sin referencias externas, las cuales hacen que la estación, y sus recorridos se hagan desde si misma, sin tener los puntos cardinales presentes.

Ante el barrio, la estación pasa inadvertida, sin embargo dentro de ella el flujo constante hace que la tempérie tenga momentos de saturación, pues no logra mantener al grupo en un momento de agrado.

Se tiene que al ser estación de combinación, posea levemente una mayor infraestructura, pero que va en desmedro de la permanendia, y mas en favor de del recorrer, aportandon en la rapidez y efectividad del viajar. La penumbra constante genera una situación de bóveda pequeña y constánte que hace que el viajero tienda al escape. Es la intensión del FLUJO CONSTANTE.





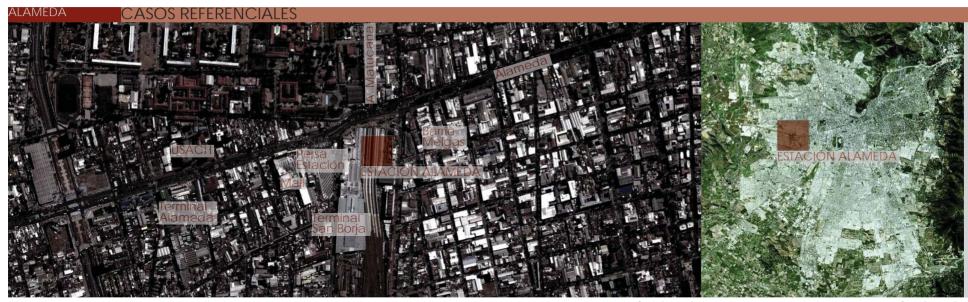
VIAJE DENTRO DEL VAGÓN DE METRO

El elemento mas claro de esta etapa es el atochamiento y la estrechez generada en una contensión del espacio insuficiente del vagón, por o que aparece la dimensión de "el grupo que viaja", signo de que el viaje está en una etapa de mayor escala, en la que interviene una mayor cantidad de pasajeros.

La temperatura aumenta, y el habitante queda en una expectación y una espera enfocada a soportar esta proximidad con el otro.

Aparece el "pasatiempo".

Hay una exageración de la condición abarcable que hace que el pasajero intente obiar al de al lado, lo que podemos concluir en una espalda permanente.



ESTACIÓN ALAMEDA FFCC del E

La estación Alameda es la principal estación ferroviaria de Chile, y es la estación terminal (km 0) del servicio de pasajeros del sur de Chile. Data de 1855, de la construcción del ferrocarril de Santiago a Valparaíso y del Ferrocarril del Sur.

Su estructura actual fue construida en 1897, y su hangar fue importado desde Francia a Schneider & Cie. de Le Creusot.

En sus comienzos, de la estación partía una conexión con el Tranvía de Santiago, lo que generaba ya una extensión del recorrido de "la llegada a la ciudad" a "la entrada a la ciudad".

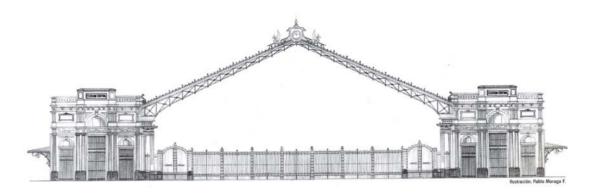
Desde esta estación parte el ferrocarril longitudinal sur, que llega hasta Puerto Montt, el ramal a San Antonio, y la línea a Valparaíso hacia el norte, en una carrera de 184 km.

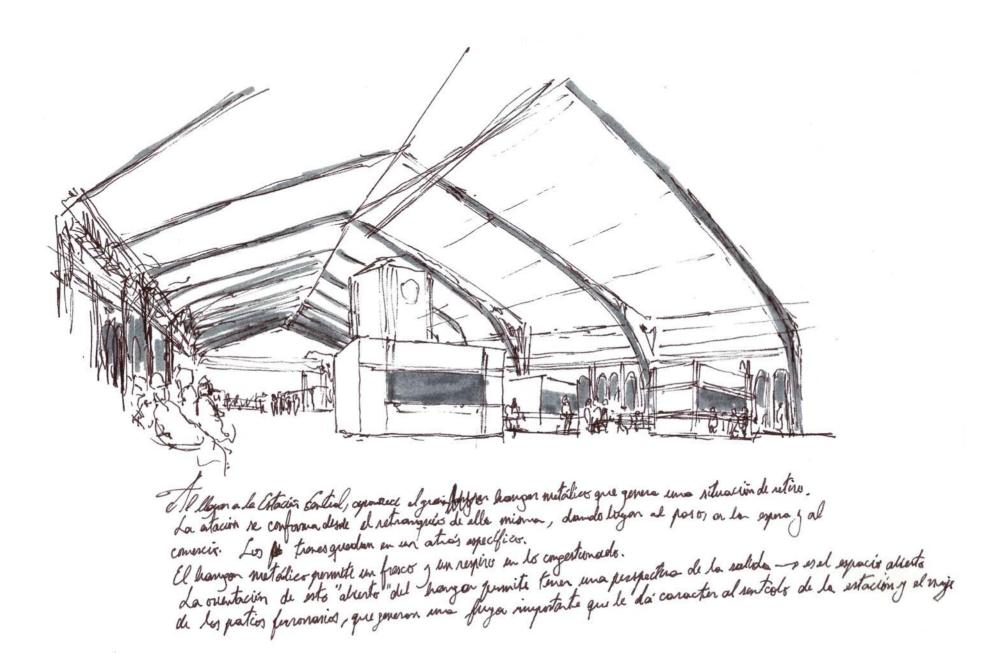
La estación es el principal edificio del barrio, lo cual lo hace reconocible desde todos los ángulos, su hangar genera una altura ejemónioca en el sector, y es el punto de encuentro entre el movido Barrio Meiggs, y el Barrio Exposición, dándole a este lugar un carácter altamente comercial. Este es el lugar de entrada y salida de Santiago, pues en pocas cuadras se enuentra el terminal San Borja (norte sur), y el terminal Alameda (Valparaíso), ademas de la estación de los ferrocarriles. Esta situación es la clave para explicar el alto desarrollo comercial mayorista y minorista el sector.

Google earth

Google earth

Tal importacia tubo la construcción del gran hangar central que una cronica de la época la describe de la siguiente forma: "La arquitectura de la nueva obra es tan imponente y atrevida, que transcurrirán muchos años antes de que sea dado en el país una construcción que la supere. Hoy por hoy, puede calificarse como una de las mas hermosas obras de arte de los Ferrocarriles del Estado, digna de ser visitada por las personas que se interesen por los trabajos que la industria del hierro y la ingeniería pueden realizar en nuestros días" (El ferrocarril, Santago, 28 de diciembre de 1897)





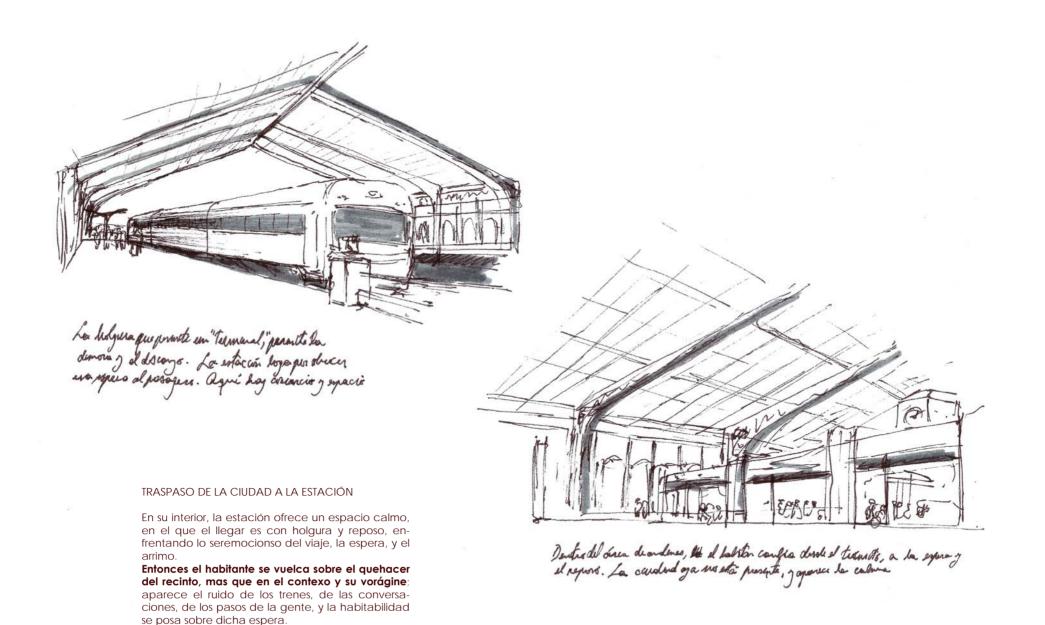


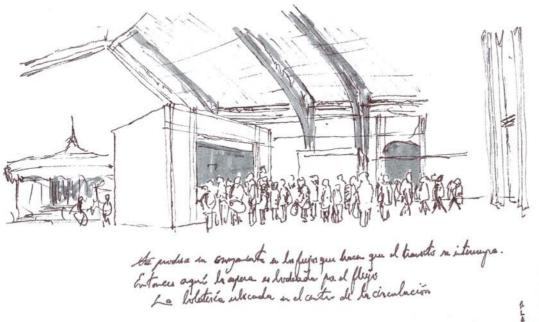


La estación aparece como pento ejemérico del la vio, sin embargo la envergadora de la cende de inergen y la minimaliza, haceado contraste con el gran tanarior que tena le estación.

En el estación, el conerció se desellaza desde la estación, tarendola a ella cones una "desengostión" de desalundo del munimado barrio la solución, el conerció se desellaza desde la estación, tarendola a ella cones una "desengostión" de desalundo del munimado barrio.

La solucto invínica hace recarecello y proprio a la estación con los habitantes





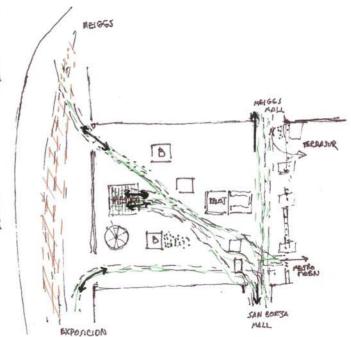
PROGRAMA

La estación se organiza conforme a su gran hangar, lo que deja una plaza libre en donde se ubican las boleterías y servicios menores.

Este lugar se convierte en un gran portal entre la ciudad, los centros comerciales aledaños, y el Sur de Chile tanto en tren como en el terminal San Borja que queda aledaño a ésta.

Esta estación sufrio una remodelación en el año 2004 en la cual los andenes se ubicaron 50 mts mas al sur, per-

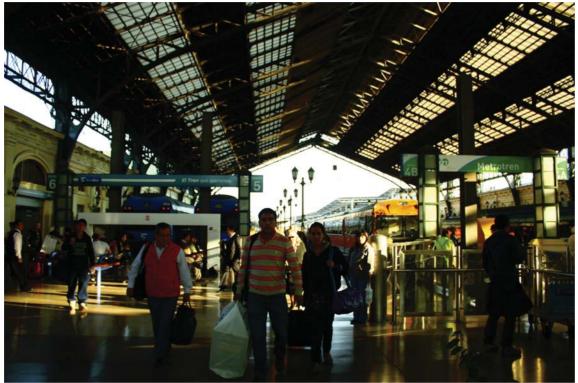
Esta estación sufrio una remodelación en el año 2004 en la cual los andenes se ubicaron 50 mts mas al sur, permitiendo esta situación de flujos entre barrio y centros de comercio. Entre otras cosas, se generaron cubículas centrales en donde están actualemente las boleterías. Desde estos punto se genera una saturación hacia el lado de la entrada a los andenes del Metrotren, y hacia el terminal San Borja.



MICIPCULOCIONI DENTED



Panorámica desde la Alameda, JJRO



Hall de la estación, JJRO

RELACIÓN CON EL BARRIO

La estación comprende un gran espacio que se hace evidente con su hangar metálico, por lo que podemos decir que es una "canalización" para el resto de los lugares que comprende este sector de la comuna de Estación Central. Al ser un espacio abierto, el recinto estación rompe con un carácter de saturación que mantiene el barrio, convirtiendose en una "plaza central", en la cual el encuentro del barrio se produce mediante el mensionado espacio abierto de modo convergente.

EN EL NETROTREN APANECEN LOS SIGUIENTES DIMENSIONES QUE ACERCAN AL MOSATERO CON UNA DIMENSION DE ARROLOO:

- EL TAMATIO

LAS DIMENSIONES DEL VAGON PERMITEN ACOMODOR
A LOS PATRISERS CON DISTANGIAS MINIMAS

LOS ASIRNOS ENFRENTAN LO ATOCHADO

- EL COMERCIO DENTRO

LO VENTO DE COMPATISLES GENERA UN QUIEBRE DE LA DIMENTION INDIVIDUAL AL APARECER LA VOZ DEL VENDEDOR

- LA DEMORA

PERATE LA SOLEMNION DEL VIDTE, DEJANDOLO COMO UN ENENTO. LA PREPARACION ANTE EL VIATE ESTA ES LA JITUACIÓN TERMINAL

- EL ENFRENTARSE

LA VISTA, Y ID ACUSTICO APARECEN COMO ELEMENTO DEL ENCUENTRO CON EL OTRO

APRECE TOMBIEN LA DISPONEUM DELOSANEUMOS RUE COLABORAN EN ELLO

EL VIAJE EN METROTREN

El tamaño del vagón permite generar una instáncia grupal de los pasajeros; ya no es el individualismo del Metro, donde la falta de espacio genera un rechazo entre los que viajan, sino que hay un momento de ENFRENTAMIENTO DESPLEGADO, que hace un reconocimiento del lugar.

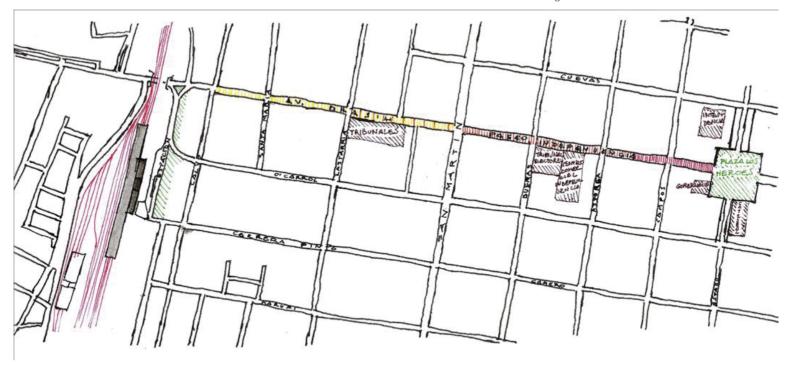
Hay una relación entre la espera y la SOLEMNIDAD que esta genera, tanto antes de partir, como en el viaje y cuando se llega.

Esta solemnidad hace que el viaje sea un evento que vuelca la atención sobre a lo que ocurre dentro del vagón; la altura de los asientos permite mantener un VISTA DE DOBLE FONDO continuo.





Google earth Google earth



Relación con el barrio



ESTACION DE RANCAGUA

La actual estación de ferrocarriles en Rancagua data de la decada de 1940 y es parte del plan de modernisación de la empresa, remodelando antiguas estaciones que por causa del aumento de trafico, debieron ser ampliadas y modernizadas. El caso de Rancagua se planifica una estación sencilla, de volumenes simples y de un programa que se despliega a lo largo del andén (alargado y angosto).

La estación cuenta con una altura leve, que deja a la estructura en un "adosamiento" al follaje aledaño.

El volumen central encuentra cierta permeabilidad en los ventanales que le confiere delicadeza a la fachada; asi, la entrada toma una preponderancia y solemnidad que encuadran al acto de viajar, su espera y su llegada.





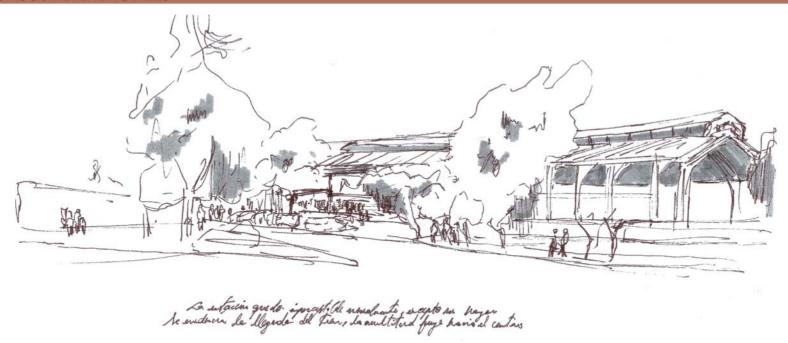
Acceso desde la calle, JJRO

PROGRAMA

Existe un vinculo medio con la calle y un vinculo lejano con la plaza ubicada al frente de la fachada de la estación, con lo cual se genera una gran espacio caminable desprendido desde la estación, por lo que podemos decir que el progama se desarrolla de forma mixta con el exterior.

Interiormente el edificio tiene una ocupación cercana al 50% del total, dejando al resto en el abandono.

Cuenta con un hall central, boleterias, quisco, baños, y oficina del jefe de estación. Fuera queda el buffet, bodegas de encomienda, oficina de correos y telégrafos entre otros.



RELACION CON EL BARRIO

Los volúmenes de la estación se minimizan en comparación con la estructura del hangar de hormigón, que gana en tamaño tanto en largo como en alto. Desde la llegada, el hangar aparece en toda su magnitud, quedando en una situación de desproporción respecto al entorno; es un remate de la ejemonía urbana existente, puesto que la trama urbana tradicional culmina en este lugar cerrandose en la línea férrea.

El barrio disminuye su valor estratégico al tener la estación un flujo intermitente relacionado con la llegada y salida de trenes esporádico; esta es una condición marcada por la baja capacidad de mantener la espera en el lugar. Entónces el barrio pasa a tener un carácter residencial mas que de servicio y flujos.

RELACION CON EL CENTRO DE LA CIUDAD

Desde la llegada a la estación hasta el centro de la plaza de armas de Rancagua, el pasajero cubre el cetro burocrático, comercial y tradicional de la ciudad en un lápsus de 15 minutos contínuos, lo cual refleja una condición del flujo fundante del trazado que se proyecta desde la estación, ya que ésta, a pesar de tener una leve situación de "trasmano", existe una "intuición urbana" que mantiene un vínculo dirigido hacia el centro.

Aparecen las siguientes etapas desde la estación hasta la plaza de armas:

Salida de la estación y enfrentamiento con la calle y plaza.

Entrada a la "trama urbana tradicional"; comercio menor y esporádico.

Aumento del flujo vehicular, eje locomoción colectiva, encuentro con Av. Brasil, principal arteria comercial.

Aumento del comercio a gran escla (retail), y flujo peatonal.

Plaza de armas (trazo caminable y pibote comercial).



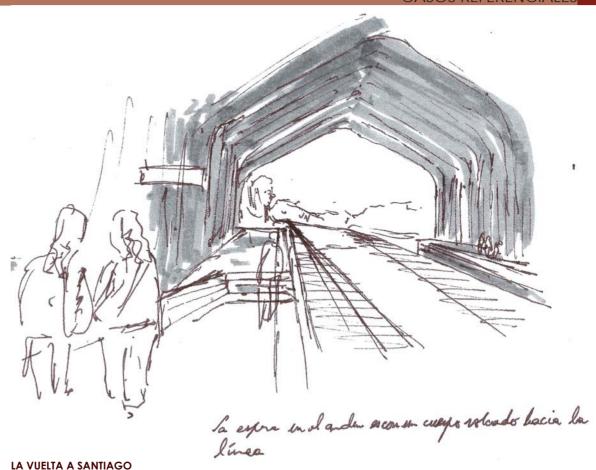
Feria persa calle Brasil LIRO





En el andén, en el que se habita de forma desplegada y agolpada, la espera se torna ceremoniosa y espectante, con la vista puesta en la extensión de la línea férrea, la cual se enmarca en el gran hangar de hormigón.

Acá, el hangar cobra la primera relevancia en esta espera, puesto que genera un resguardo luminoso, y reojo en el vínculo con el exterior con una "proyección longitudinal" en torno al eje férreo.



Podemos decir entonces que esta estación se basa en un vuelco a la línea, marcándola como un paso y traspaso contínuo en su programa y rasgo.

Al aproximarse el tren, la espectación pasa a un apronte y una postura alerta, indicando la culminación de la espera y pasar a otro plano, el del flujo. Entonces lo seremonioso de la estadía en la estación termina con el sonido del tren y el ir y venir de los pasajeros.

El vacio generado dentro del espacio andenes permiten cierto fresco, y la situación de envolvente permite un permanente bordear en el traspaso.





Andenes, JJRO

Terrasur: Servicio de tren con coches tipo salon (similar al bus ejecutivo) y preferencial (similar al bus semicama).

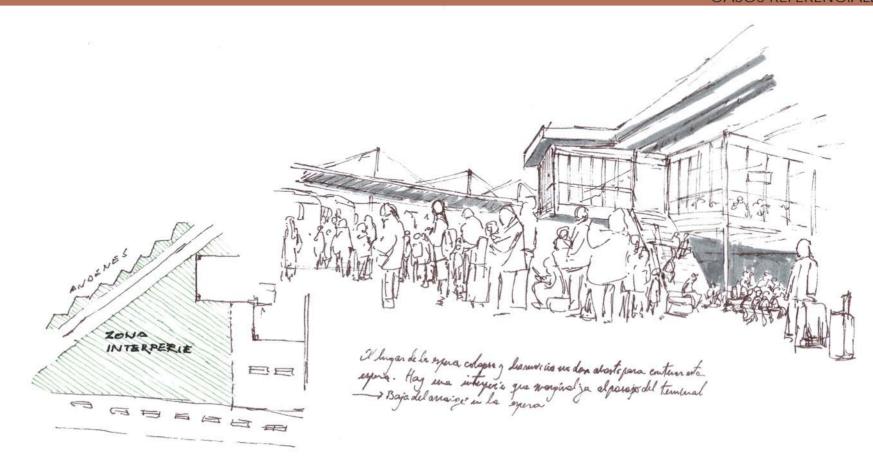
Al momento de la puesta en marcha del tren, la espacialidad se cierra al espacio de la butaca, manteniendose un límite de la habitabilidad en en asiento y el asiento de al lado, sin embargo, el tamaño del vagón permite una mayor circulación central, por lo que hay un mayor flujo en el movimiento, a pesar de que aquí, a comparación con el Metrotren (simil de metro Valparaíso), no hay pasajero sin asiento.

Esta relación con el tamaño interior permite generar, aunque de manera mas leve, una situación de "grupo de viaje", que comparativamente al bus, deja al tren como una plataforma mayor de transporte, de mayor versatilidad y espacio común.

A la llegada de vuelta a Santiago, el tren se detiene, y aparece la estación como presentación a la ciudad como una plaza de bienvenida, todo bajo un marco de demora y pausa contemplativa, que permiten que dicho encuentro con la ciudad se efectúe de manera ceremoniosa.

El acto de llegar en la terminal es de un paso lento contemplativo.





ESPECTACION SOLEMNE VOLCADA A UN LEJOS

De vuelta, en el terminal Alameda de buses, culmino observando una aglomeración en torno a los andenes de buses que **deja a los pasajeros en una espera espectante**. **Así, lo ceremonioso del viaje se contrae y queda la escencia de esta espera, las ánsias por comenzar**. Se agolpa hasta el punto de dejar de lado la infraestructura y acomodarse en cualquier parte haciendo del espacio un propio lugar de intimidad, donde lo incomodo pasa a una adecuación ante dicha espera.

ESTUDIO DE LA PRIMERA ZONA DE FERROCARRILES

TRAMO VALPARAÍSO - LOS ANDES





La primera zona de ferrocarriles corresponde al tramo Santiago - Valparaíso y el ramal Llay-Llay Los Andes. Bajo este marco, el siguiente capitulo muestra cómo se emplazan y cuales son las cualidades arquitectónicas de las siguientes estaciones:

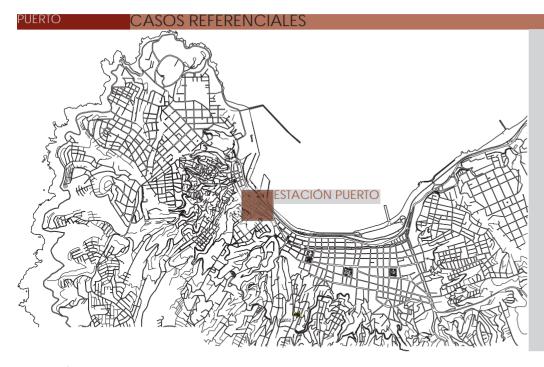
- -PUERTO
- -VIÑA DEL MAR
- -QUILPUÉ
- -VILLA ALEMANA
- -LLAY-LLAY
- -SAN FELIPE
- -LOS ANDES

Esta es la zona por la cual se emplaza la estación de La Calera, por lo que es de considerar las condiciones relativas a los lugares próximos a ésta. Así, una vista a las estaciónes de la primera zona generan un marco de lo que es hoy el tramo ferroviario por la cuenca.

Actualmente por esta zona solo circulan trenes de carga de mano de la empresa FEPASA, en el transporte mayoritario de concentrado y barras de cobre, haciendo el trayecto de Los Andes hasta el puerto de Ventanas, y mercancías hasta Valparaíso.

Solo es de Puerto a Limache donde funciona el Metrotren regional (Metro valparaíso), en donde circulan 27 automotores que llegan a transportar 18 millones de personas al año.

El flujo de pasajeros continúa con un servicio de combinación Metro + Bus desde Limache hasta Limache Viejo, Olmué, Quillota y Calera, dando evidencia de la necesidad de de las ciudades de la cuenca a la relación articulada con el tren.



ESTACIÓN PUERTO

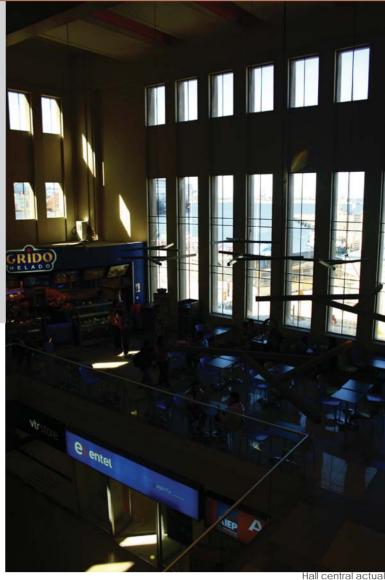
Es la cabecera de la línea longitudinal sur de ferrocarriles, km 184 de la estación Alameda, innaugurada en 1878 y su edificio actual en 1937 diseñada por el arquitecto Luis Herreros (Estación de Concepción, Estación Trasandina de Los Andes). Es la principal estación operativa en la región de Valparaíso y terminal del servivio de Metrotren Regional (Metro Valparaíso).

PROGRAMA

La estación en su planta original se compone de dos hall de acceso y uno central, donde se encuentran las boleterías, zona de espera y placa comercial, encomiendas, la cual se desarrolla en su contorno. A su vez desde dicho hall central es posible el acceso a los baños, a las oficinas administrativas (jefe de estación) y a los servicios aledaños de la estación, como correos y telégrafos. Desde aquí se accede al sector de andenes que presenta un largo que se enfrenta desde este acceso, con un centro descubierto y con un perimetro cerrado.

Todos estos recintos se presentan en distintos volúmenes, los cuales son reflejo en la fachada exterior, dándole a la estación un carácter volumétrico definido desde el equilibrio de la horizontal con la verticalidad y una situación cúbica de alturas y vanos.

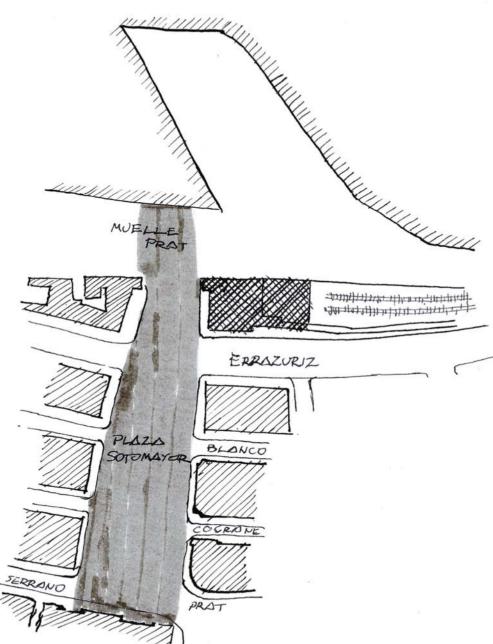
El hall central presenta una luminosidad constante y descendente a traves de la ornamentación estilo art decó, generando una forma verticalizada, lo que deja al vacío central de un marcado razgo vertical. Una elevación al reojo iluminado.

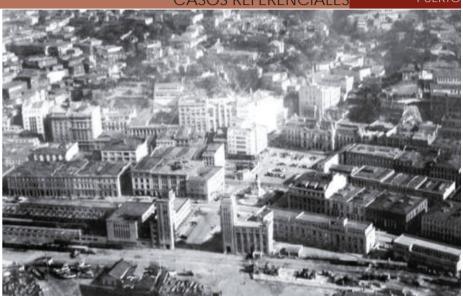


ntral actual JJRO









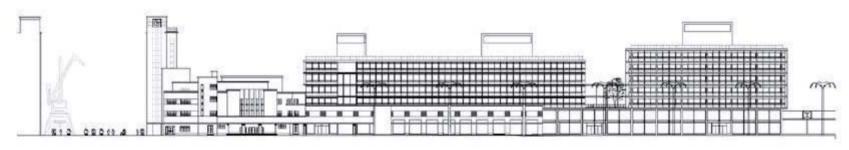
Flickr Santiagonostálgico

RELACIÓN CON LA CIUDAD

Al ser el terminal de la línea, la estación es un remate del flujo que desemboca en el eje de la plaza Sotomayor y el Muelle Prat, siendo estas una extensión abierta de dispersión cruzada. Hay una redistribución del andar en este lugar. Asi la estación genera dos accesos principales, los cuales van acorde a los flujos mayores hacia su entorno. Entonces la estación funciona como borde límite de este lugar de la ciudad, siendo un hito reconocible del inicio de este flujo.

El eje abierto de la plaza Sotomayor - Muelle Prat permite mantener una relación constánte con los volúmenes de la estación, comaprtiendo ese lleno con el edificio de la Aduana (1935) de volúmenes similares. Así existe un hálito de portal hacia el mar, siendo estos edificios umbral entre la ciudad y la extensión marina.

Finalemente la permeabilidad de los volumenes interiores permiten generar un razgo característico y reconocible de la estación, el cual nombro como "cubos en cúmulos traslapados".



Elevación sur Avda, Errázuriz

Corte y elevación estación Puerto, http://www.skyscraperlife.com/

REMODELACIÓN

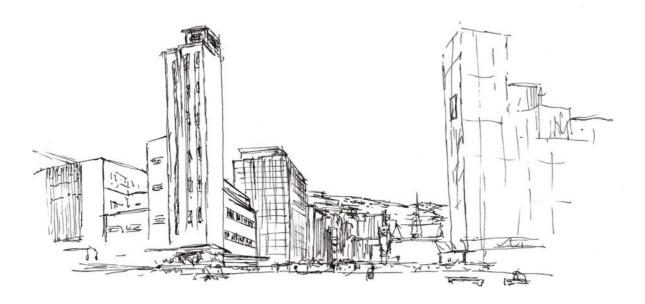
El proyecto de la estación Puerto intentó generar un gran espacio comercial en combinación con la estrutura original de la estación. Para ello se retranquearon los andenes ferroviarios en cerca de 60 mts y disminuyeron su cantidad de 7 a 2. En este espacio se construyó un conjunto de edificios vidriados, los cuales se enmarcaban por una "proyección del estilo original de la estación" en las 2 primeras plantas; sin embargo, la combinación de distintos materiales, en este caso el hormigón blanco con vidrios coloreados, y la desproporción de esta ampliación respecto a la volumetría original de la estación, rompe con el equilibrio de la estructura general, quedando una primera parte reconocida y consolidada junto a otra de forma adosada y esparcida horizontalmente.

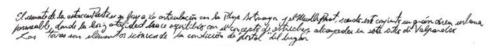
Interiormente hay un vuelco hacia el perimetro del hall central, pues ya no es de espera y encuentro, sino que es completamente de circulación, incluso agregándole una escalera mecánica en su centro. De todas formas, este hall mantiene su ejemonía, principalemte por su tamaño y vacío, conservándose esta centralidad original.

Al igual que en el programa original, en el contorno del hall central se encuentra una placa comercial, esta vez **abalconandose en una doble altura**, por lo que la habitabilidad de este espacio se traspasa a una elevación. Así este espacio proyecta dos realidades marcadas, la que tiene una razon de la estación de ferrocarriles, y la otra comercial, tanto de comida, como de compras en un supermercado ubicado en la segunda planta.

Además el programa comprende una sede universitaria, oficinas en general, y un hotel.

Esta diversidad de recintos dan cuenta de la versatilidad que busca tener este espacio para poder subsistir de forma consolidada, combinando distintos tamaños y posturas que generan un abarcar mas allá de la estación.







La abbien della lentral penete que on una ginerir a site agració atecidades o cer ren receis proculant. Les elementos le don en a manyor vertical edud, desercator de el puro del flyo

El conjunto de las torres de la Estación Puerto y de la Aduana generan un portal urbano iconográfico, pues representa la salida de la ciudad al mar. Entonces tenemos que estos hitos verticales se presentan como umbrales al reojo, en donde las estrías verticales de cada elemento mantienen una situación de la vertical constánte, la que mantiene finalmente una contemplación del dicho reojo.

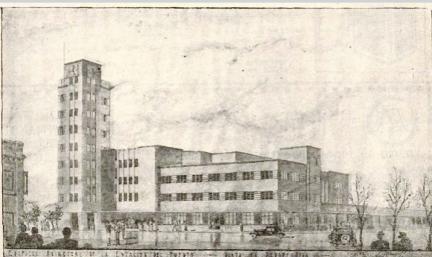
Esta situación de la verticalidad se replica en el interior del edificio de la estación, puesto que en su hall central dicha vertical se evidencia con sus formas, manteniendo una luz en descenso, y el cual nutre al gran vacio de una solemnidad y seriedad que aronta al acto del viaje.

Entonces la Estación Puerto, al ser remate del viaje, mantiene una espacialidad de "un vacío que contiene y culmina".

CASOS REFERENCIALES







Croquis obra habitada Estación Puerto Revista En Viaie nro.16 / Feb. 1935



La Estación Puerto de los ferrocarriles es un ejemplo de la concepción de terminal ferroviario de la década de 1930, en donde el esplendor y ejemonía del tren era total; donde la importáncia de "la estación" era gravitante en el quehacer de la ciudad.

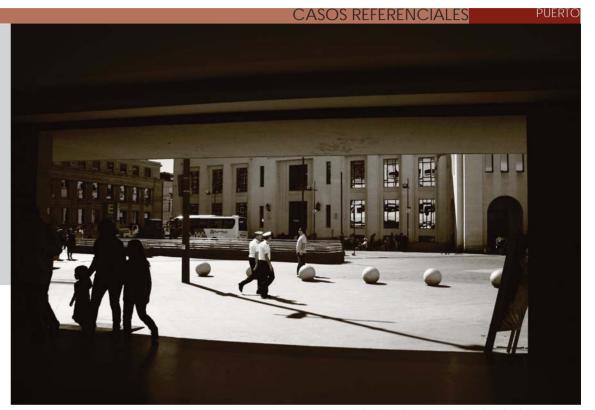
Esta, emplazada en el umbral del barrio bursátil, el tradicional barrio comercial "Puerto", y el mismo puerto de embarcaciones como salida y entrada de la mercadería se ponténcia siendo en sí un centro de la sociedad, y la puerta de acceso, desde este lugar (el km 0 de la logística regional), a toda la provincia como un gran portal intrínseco.

En la actualidad, la estación mantiene en cierta manera esta ejemonía, pero ya no como un gran portal regional, sinó como un gran punto de servicios para el área de influencia del gran Valparaíso, articulando mas a la ciudad con la misma provincia que con lo externo, pues desde este punto ya no es posible vincular el puerto con el resto del país (como sí ocurría hasta antes de 1975).

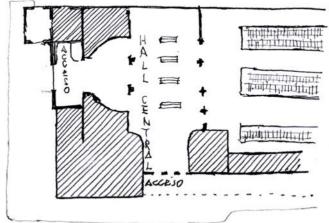
Sin embargo su ubicación mantiene en sí esta cualidad de umbral, siendo entonces siempre un umbral vinculante con otro. Así la funcion de la estación la dará simplemente la politica ferroviaria a futuro, pues aquella cualidad con la que se concebió no se pierde, sinó se aletarga, y espera, para luego resurgir de alguna forma y cumplir con su función original.



Hall central con su doble altura JJRO



Vista de la plaza Sotoomayor al arribo desde la estación JJRO



Esquema del programa público original estación Puerto JJRO



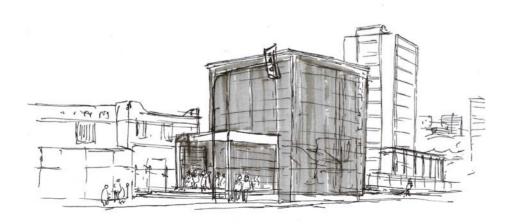
ESTACIÓN VIÑA DEL MAR

Aparece articulando una sección del centro en el encuentro de dos ejes fundantes: el trazo del ferrocarril que comunica el interior con la costa, y el eje norte sur del paso de las áreas verdes de la Plaza de Viña, llegando hasta 15 Norte. Este centro articulador queda relegado a un vacío luego del soterramiento de la "faja vía", determinando un carácter permeable del lugar. Entonces la estación se constituye primordialmente de 3 tiempos: el acceso enunciador, un hall principal y los andenes, todos en distintos niveles. Determinamos una condición escalonada del total, que entrega pequeñas realidades determinadas por la altura y luminosidad.

El acceso es un vacío transparente y de traspaso, a modo de apéndice urbano que solo enuncia la ubicación.

El hall permite la espera y alberga las oficinas públicas del recinto; esta espera es leve y objetiva, puesto que es solo para el acceso a las oficinas públicos del recinto.

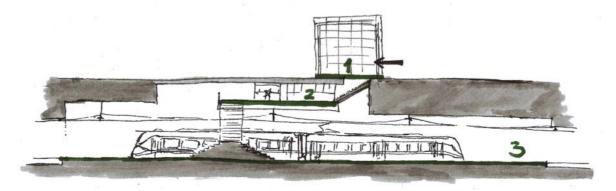
Los andenes son largos volcados a la vía, ya que las paredes de la estación son espaldas que direccionan el mirar en funcion del arrimo.



he estación de Verra breca on su permedeledad objan el overno respecto en el entrem estamo, dependeno, sun gran vocaco en el plane entre. Din embrego la desquarem del contigue humade superficial de habrecatio, granom escala que na hon siste resultos dejende este vaces samplamente como un persuealo, sanche la estructura estacion en "gran conteliordicatorio" de su existencia



Usale of the afficial there of prosperse occurre can be origine to be evided intallinanch , in Jose Agins assess with mounts southed. So hall who can be understood about the pass association of origins as followed some form



La estación, por lo tanto, se desarrolla mediante un emerger constante, en donde la llegada a la ciudad se hace de forma directa, apareciendo un barrido eterogéneo de la ciudad en esta contemplación.

Los alrederores de la estación se componen de la Plaza Parroquia y sus vínculos con el transporte inter-urbano de buses y del parque de la Quinta Vergara, del eje Viana - Alvarez y su vacío urbano hacia la costa y el interior, de la Plaza Sucre y la conección con la locomoción urbana y comercial tradicional.

Residencial

E

Centro
cie le
ciuded

ORGANISMO DE LA ESTACIÓN

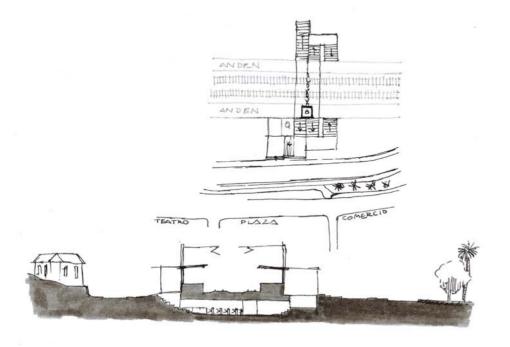
ESTACIÓN DE QUILPUE

Como parte de la primera zona de ferrocarriles (Santiago - Valparaíso), la estación de Quilpué pasó a ser una parada obligada para los trenes, debido al gran flujo de pasajeros. Así puesto que la ciudad creció EN TORNO a la línea férrea, permitiendo un acceso desde gran parte del territorio al mismo corazón de la cudad.

El programa de la estación se compone en dos niveles. El primero es un acceso vinculante que cruza el recinto perpendicularmente a la línea férrea, comunicando ambos costados de dicha línea. Este traspaso se hace por debajo de la línea, por lo que se genera el encuentro entre una mitad residencial y otra mitad céntrica. En este punto están las boleterías, dándo acceso a los andenes por escaleras que rodean la estructura.

Finalmente los andenes, en dimensiones mínimas, permiten el arrimo al tren, en una plena transparencia y asomo al exterior y a los elementos.







RELACION CON LA CIUDAD

La estación se desarrolla en el centro cívico de la ciudad, ante ella se encuentra la municipalidad, el Teatro Velarde, una plaza, y el inicio de la zona comercial que se extiende por 3 cuadras hasta encontrarse con el camino troncal, el cual es límite de este.

Por el costado norte, se encuentra directamente relacionado con un área residencial con un borde espesor de estacionamientos, el cual es un lugar residuo luego de la transformación de los antiguos recintos ferroviarios a la tipología "metro".

Considermaos entonces que el recinto estación se achicó, dejando estos espacios espesores que retraen a la estación de la ciudad. Se constituyen espacios peatonales en estos espacios que atrapan un paso lento y contemplación, la cual ejemplifica el carácter de borde del trazado ferroviario.





ESTACIÓN DE VILLA ALEMANA

Esta estación, simil a la de Quilpué, mantiene un mismo razgo en dos niveles, que funcionan como traspaso el de abajo, y límite el de arriba, teniendo por consiguiente una semi permeabilidad de su estructura, siendo leve hacia su entorno. Los andenes aparecen con gran transparencia, lo que lo vincula altamente con su entorno inmediato.

Podemos decir que la estación es un largo semipermeable de doble altura, en donde cada altura corre en un sentido contrario: la de abajo, que es cubierta y llena, es la de traspaso, y la de arriba, que es lo visible y permeable a la vista, es límite.

El programa se desarrolla mediante estos conceptos, donde el habitante logra una permanencia breve y volcada en el andén, con una contemplación constánte a modo de balcón, puesto que el andén es una plataforma que queda "sobre" el entorno.

Entonces en esta estación, el juego con la altura queda puesto en una constante directa en la circulación, ya que para habitar este recinto es necesario pasar de un nivel a otro.

RELACION CON LA CIUDAD

La estación tiene una ubicación central, que marca un límite del centro con un barrio residencial, teniendo un concepto claro de vínculo con este último. La plaza aledaña a la estación es la plza principal de la ciudad, que se une a su vez con el Paseo Los Héroes que comunica este lugar con el Camino Troncal. Tenemos entonces un gran área pública peatonal que convirte la entrada/salida de la ciudad en una paseo y permanencia volcada a la lentitud y la quietud.



I poses de les hover es el luyon que vene a adidiournes que el certir, que la pertaral del luyon da calida. a un Truspero comercial que es y sononios. Pordens decir a tonces que la cerrad se interna m su certir desde su personalche and



A lose poten de la Macin es en gran pertel hacin he conserien en d'entirs, pras, la laun feirere es un lante que separa des rarellecte ca Mather la comercial y ses intensidend. La traces la articion es el pente de accurlir de esté i timo con legallec de la civiland.

FL PAROUE

Este lugar es un espesor que amortigua al trazado ferroviario con la vida peatonal de la ciudad, sin embargo estos tienen un vínculo directo, puesto que el orden del parque trabaja desde la permeabilidad con el trazado, generando una fuga visual a lo largo de este espacio del tren. Luego aparece el lleno del parque, que mantiene un equilibrio entre el follaje, su sombra, el pasto (textura natural), y el área dura para los juegos, junto con los escaños y los juegos infantiles. Todo esto arroja un lugar de permanencia intima que se vuelca a su misma extensión, perdiendo sus límites con el vacío de la línea férrea, y el follaje circundante. En este lugar, el ruido de los juegos de los niños se interrumpe rato a rato por el paso del tren, que pasa sin interrumpir la vida de dicho parque.

PASEO LOS HÉROES

Es un umbral entre los principales flujos de la ciudad (ferrocarril, Camino Troncal), lo que desemboca en un lugar de constante traspaso que va deteniendose a su largo en el comercio y lugares de restaurantes. Su peatonabilidad permite que ese traspaso sea ajustado al tamaño humano, teniendo asi un ruido bajo, y un encuentro mas cercano con el otro, puesto que el roce aparece en una constánte abarcable. Entonces el centro se despliega entre la estación como borde, el parque y el paseo peatonal, hasta el Camino Troncal que viene siendo el otro límite, cuya envergadura y flujo vehicular cierran al peaton al transito en el eje mensionado.

Podemos decir en conclusión, que las estaciones de la provincia del Marga Marga mantienen una gran permeabilidad visual, generando un vínculo contemplativo tanto de la estación a la ciudad como viceversa.



FSTACIÓN DE LLAY-LLAY

La estación de Llay-Llay, al igual que en La Calera, se ubica en pleno centro de la ciudad, pues ésta última se formó bajo el trazo ferroviario. Así se puede contar de un borde definido con esta línea férrea. Su construcción data de 1863, año de la apertura del tramo Santiago - Valparaíso, y que fue justamente en esta estación donde se ralizó la ceremonia de inauguración, puesto que es la estación equidistante entre el principal puerto con la capital.

El edificio actual data de mediado de los años 30 del siglo XX, siendo constructivamente similar a la estación de La Calera, pero en una proporción menor, de menos recintos y envergadura.

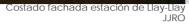
Llay-Llay fue el punto de partida del ramal hacia Los Andes, y por consiguiente , al ferrocarril trasandino, por lo que este lugar contó con todas las comodidades de una estación de combinación, en donde se cruzaban los trenes provenientes de Santiago y de Valparaíso, surtiendose de toda clase de productos y pasajeros que empredía el viaje tanto al resto de la cuenca, como desde y hacia Argentina.

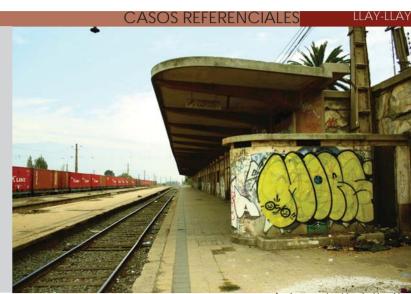
La debácle se produjo a mediados de 1980, cuando se suspende el ferrocarril trasandino, y luego el servicio de pasajeros hasta Santiago en 1987. Luego el término del ramal a Los Andes en 1991, pasando a ser la estación terminal del metrotren regional de Valparaíso.

Finalmente en 1994 se termina el servicio de pasajeros en la estación, quedando ocupada por diveras instituciones y locales, como el Buffet Estación, la Cruz Roja Chilena, entre otras. Lamentablemente hoy está completamente abandonada, siendo hogar de vagos y delincuentes, pasando a ser un lugar completamente marginal y una espalda para la ciudad.

Su ubicación, privilegiada para el quehacer de la ciudad, es desaprovechada, y marca un punto negro en la plenitud de la ciudad. Por tanto afecta directamente en lo mercantil y lo social, ya que la plaza principal pasa a ser un lugar para el encuentro de grupos pandillas dedicadas al trafico, o al consumo de alcohol y drogas.



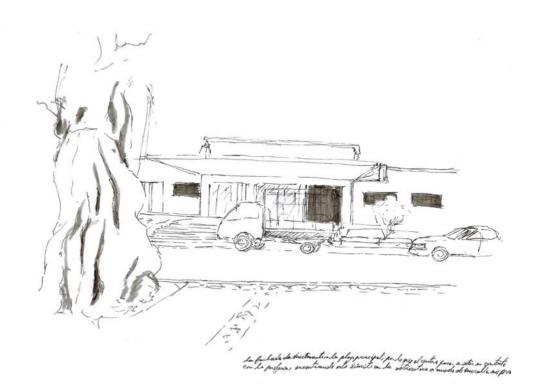




Andenes estación de Llay-Llay JJRO



La sotalto de Llay Llay se presente come sur "longs que resjo", za que se setuetas y volud y alease à lessa y a ques lleza. Ta pressonmente el acti de casjor overdonte el reel a leta estructora







ESTACIÓN DE SAN FELEIPE

La estación de San Felipe funcionó desde la construcción del Ramal a Los Andes en 1874 hasta la desaparición del servicio en 1991.

En toda la zona aledaña a ella exstió un gran flujo mercantil, generando el tradicional "barrio estación". Este contaba con un sector comercial como tal: de mercaderías, otra con bares restaurantes, y otra con prostíbulos y casas de remolienda. Estos lugares marcaron al sector como de gran flujo y de "pasajeros", los cuales se definen como la fluidez de todo lo que hay allí.

Desde esta estación partió un ramal que unía a la capital provincial con Putaendo mediante un pequeño ferrocarril de buscarriles de trocha métrica, el cual al igual que un microbus, paraba en donde se le solicitara, cumpliendo un gran rol social conforme a las necesidades de la época en que operó (primera mitad del siglo XX).

Actualmente no existe estructura alguna en el lugar de la estación, solo los radieres, algunos pisos cerámicos, parte de los andenes y las fundaciónes de algunos pilares.

Mantiene una relación perimetral a la ciudad siendo una espalda a esta. Es un remate que mantiene una gran extensión vinculada con los ejes de salida y entrada de la ciudad. El trazado le la línea muestra una leve internación a la ciudad, por lo que su carácter es periférico. El centro de la ciudad se encuentra a 14 min aproximadamente a paso regular.

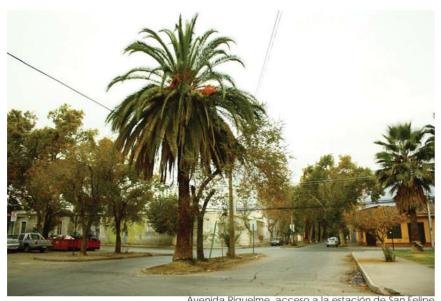
Hoy la estación es solo un vago recuerdo, ya que incluso su ubicación queda en el desconocimiento, y su trazado queda en el sentir como **un lugar "periférico y peligroso"**, puesto que a la falta de un contro de estos espacios abandonados, el "atras" generado concluyó en la construcción de una población marginal reconocida en la ciudad, la que se encuentra estigmatizada como el peor lugar de la ciudad.

Esto evidencia una vez más el cuidado que se debe tener ante estos margenes provocados por el trazado ferroviario.

Es por ello que es necesario hacer volcar estos espacios para "un bien social" mas que para la venta para negocios, bodegas, u otros espacios que acrecienten ese estigma de **espalda ciudadana**.



Entrada recinto estación San Felipe JJRO



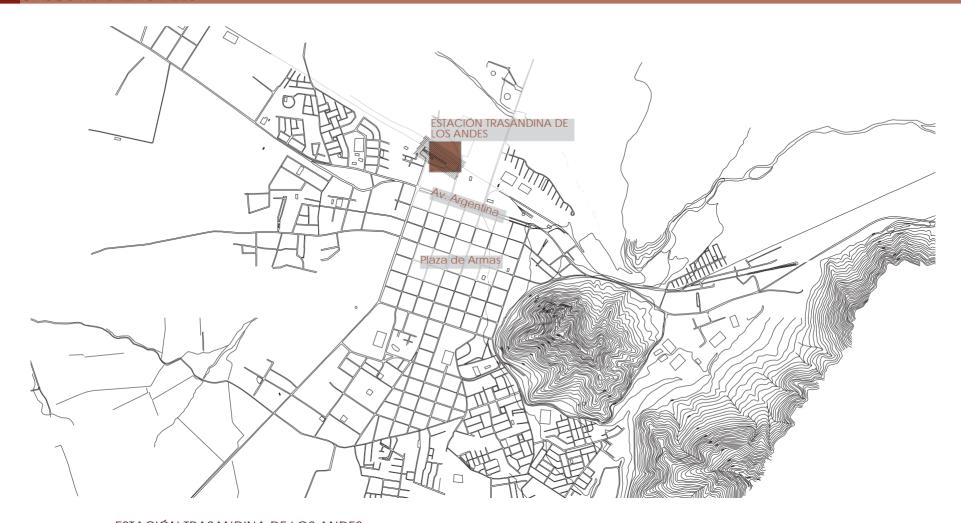
Avenida Riquelme, acceso a la estación de San Felipe JJRO



Estación San Felipe JJRO



L'afile have ad noto struites on low Telya aparace dade la alando mas cercara. Opone on un agreció corresta dades, anglés y de crucide ses nessociós corresta contratando con el plans dannos. Las polarens dan un lute entral necessible, des dels para Racio el interior de ste lavrid



ESTACIÓN TRASANDINA DE LOS ANDES

Es la estación de combinación de la red nacional de ferrocarriles del Estado con el Ferrocarril Trasandino Central, que comunica Chile con Argentina.

Comprende de dos volumenes principales: el mayor y central, el que acogió el hall principal y las oficinas del ferrocarril trasandino; y un volumen menor y alargado que acoge actualmente al terminal rodovario de Los Andes. Esta combinación da cuenta entonces de un LARGO QUE SE DESPLIEGA EN TORNO A LA LÍNEA, el cual mantiene una contensión dada por su poca permeabilidad. Sin embargo, en el hall central ocurre lo contrario, dándole un caracter de traspaso y portal urbano, el cual al estar ubicado como remate en el extremo de una alameda, mantiene una ejemonía completa desde sus ventanales. Entonces es el tamaño en ancho y alto de los ventanales lo que da un caracter de portal al conjunto, un umbral, la estación terminal.





Fachada estación Los Andes

Andenes estación Los Andes

RELACION CON LA CIUDAD

La ubicación de la estación responde a mantener la salida de la ciudad desde su periféria, entonces no se interviene la organización interna e íntima de ésta

El conjunto de la estación mantiene un vínculo con las alamedas del plano damero de Los Andes, por lo que su accesibilidad mantiene un "estar cerca" del casco histórico.

Tiempo para acceder a la estación desde la plaza de armas: 14 min.

RODOVIARIO

Como parte del programa de la estación, aparece el terminal rodoviario de Los Andes, manteniendo a la mitad del edificio en funcionamiento. Hay una permeabilidad entre los andenes enfrentados, y el interior aparece contenido en su envolvente, por lo que hay un gran resguardo principalmente por las condiciones climáticas extremas de la ciudad, por lo que en el general del interior hay un transito en penumbra. Su materialidad es de hormigón y mampostería en piedra, lo que le dá un carácter de solidez demostrada en sus vanos. Esta situación de solidez y penumbra rescata la tradicionalidad estructural de las ciudades coloniales, en donde las contrucciones de adobe mantenian una tempérie regular en el interior. Esto se combina con los materiales mencionados, característicos de construcciones de mediados de la década de 1950 (1954).

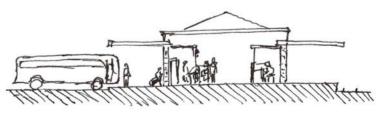




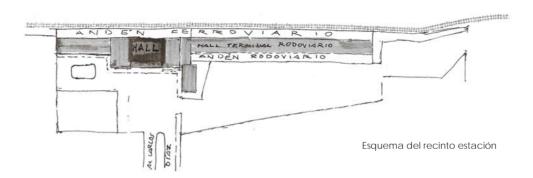
Interior terminal rodoviario JJRO



Cloudends bases funcioned explosion of feneralization extraction extracts on an early seem promeable.

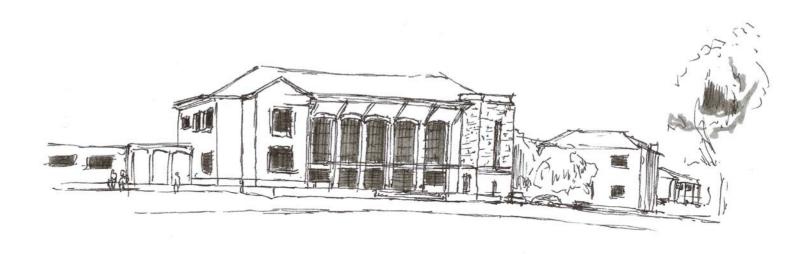


Corte terminal rodoviario





Hall central Estación Trasandina de Los Andes con el mural de la confraternidad chileno-argentina JJRO



La estación de per andes presenta su sólidar estiluctura enfrontendore a la viaturnica de aceso a servido de remote. Su volumen se hace pusante dando cuenta este so steración remotados y su permesheloloid es el portal hacea es te portal serviciones. Entonces son los sentandes dos que dons el caracter de trasposo y fujer a la estación

CONCLUSIONES CASOS REFERENCIALES

CASOS INTERNACIONALES

Los casos vistos del ámbito internacional nos ofrecen una visión ámplia de lo que distintas posturas políticas piensan hacer respecto a lo ferroviario. Así, por ejemplo, en Europa el ferrocarril es el principal medio de transporte intaurado y ratificado con su uso. Entonces se construyen grandes espacios que le dan cabida a los flujos de cada sitio, de manera que se complementan el tren, metros, buses, tranvías y una buena articulación peatonal.

Otros, como en Caracas Venezuela, le dan un nuevo impulso mediante politicas constitucionales, para montar al ferrocarril como el principal medio articulador de flujos; pues se entienden los beneficios sociales que contrae este medio sobre los otros (en el ámbito tecnico: rapidez, puntualidad, seguridad. / En el ámbito arquitectónico: mayor relación del habitante con su entorno inmediato, en el acercamiento de los espacios públicos y de tránsito a la vivienda de forma gradual, la apertura de nuevas plazas de congregación y reunión comunitaria). Este caso nos da cuenta de la gran inversión monetaria y política que se necesita para un buen término. Éste sistema pretende un proyecto a plazo de 30 años, donde trenes de alta velocidad articulen los flujos a nivel país, para luego pasar al sistema de metro para adentrarse en las

Otros, como en la estación de Tonalá, México, en la que al igual que La Calera, ésta queda en la indefensión y én el abandono, siendo una triste postal de lo que fué, y de cómo una mala gestión hace perder elementos fundantes de las ciudades. La diferencia con esta estación, es que en la ciudad de Tonalá existe una gran capacidad de reconocer la cultura local, pues exsten instituciones formadas en relación a la conservación del patrimonio cultural, hecho que en La Calera es leve y no logra ser evidente en el diario vivir.

Se trata entonces de RECONOCER LO QUE ES LA CIUDAD Y SU PATRIMONIO URBANO

CASOS NACIONALES

Los casos abordados nos dan cuenta de cómo la debacle ferroviaria ha repercutido directamente en la estratégia urbanistica de las ciudades que contemplan esta situación. Así, como en Llay-Llay o San Felipe estos amplios recintos y terrenos abandonados quedan en la indefención y completamente marginales a los habitantes y el quehacer de la ciudad. SE CONVIERTEN EN ESPALDAS BALDÍAS.

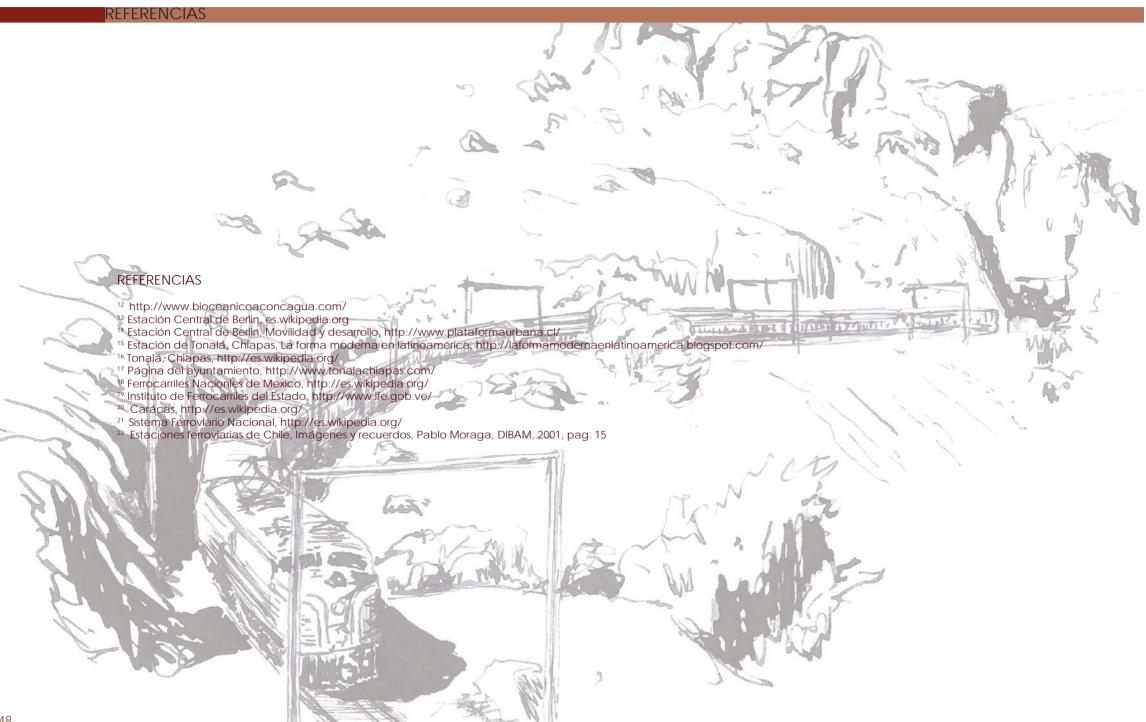
Entonces aparece una necesidad automática de hacerse la pregunta de qué hacer con estos lugares. La respuesta al no ser clara queda en el aire, y estos espacios siguen deteriorandose hasta el punto de ser un foco infeccioso mas allá de lo social, sino que de salud: se convierten en baños públicos, moteles, hogares de acogidas, lugar de consumo de drogas, etc...

Estos hechos dan pie para el estancamiento del desarrollo de las ciudades, pues la estación, como elemento fundante pasa a ser un punto ciego que desarticula el natural funcionamiento de la ciudad.

En los lugares donde funciona el tren de pasajeros, existe un cuidado mayor de estos espacios, pues los espacios del flujo funcionan para el habitante. Sin embargo esta mantención es minima, y trabaja con lo justo (la ocupación de los recintos de las estaciones antiguas es leve, las estaciones nuevas son meros paraderos, y el uso de los espacios es restringido a estas condicionantes de lo mínimo.

Estas referencias nos dá cuenta de como la estación ES UNA PLAZA PÚBLICA, EN DONDE SE MUESTRA Y SE RECONOCE LO QUE ES EL LUGAR, LA CIUDAD Y SUS HABITANTES.

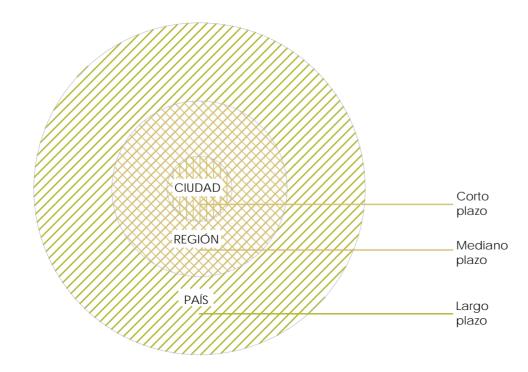
La estación como elemento fundante **ARTICULA LOS FLUJOS DENTRO DE SU LOCACIÓN**, y su habitabilidad se centra **SOBRE UN LARGO VOLCADO A LA EXTENSIÓN DEL ANDÉN**.



ESTACIÓN DE LOS FERROCARRILES DE LA CALERA

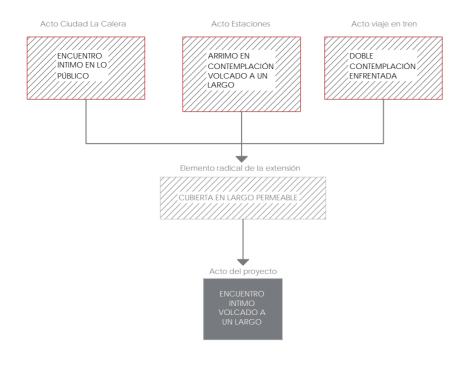
REINTERPRETACIÓN DEL ESPACIO EN ABANDONO EN LA CIUDAD

TEMPORALIDAD DEL PROYECTO



Para comenzar a abordar la complejdad del proyecto, se considera una proyección de plazoz que logren cumplir con un total. Para ello, el proyecto comprende de 3 etapas de ocupación, considerando las condiciones actuales que lo rodean:

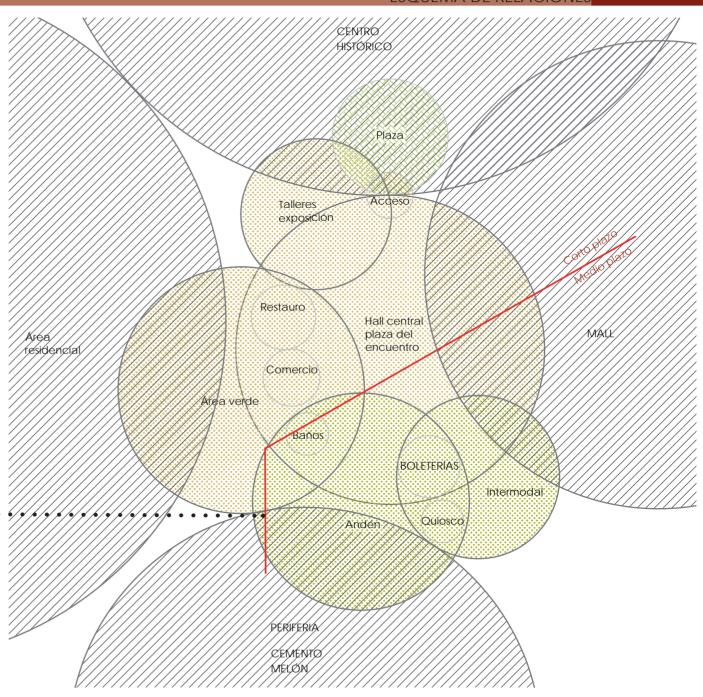
- 1.- Corto plazo: Comprende el proyecto VOLCADO A LA CIUDAD, es el parque urbano y lugares del espacimiento de la cultura local. Así el proyecto es de los habitantes de la ciudad.
- 2.- Mediano plazo: Con la vinculación ferroviaria, la vialidad del proyecto SE VINCULA HACIA LA CUENCA, siendo un eje articulador regional.
- 3.- Largo plazo: La estructuración del plan "Corredor Bioceánico", la articulación comprende ya UN CARÁCTER NACIONAL E INTERNACIONAL, teniendo entonce un vuelco hacia los grandes ejes viales del país.

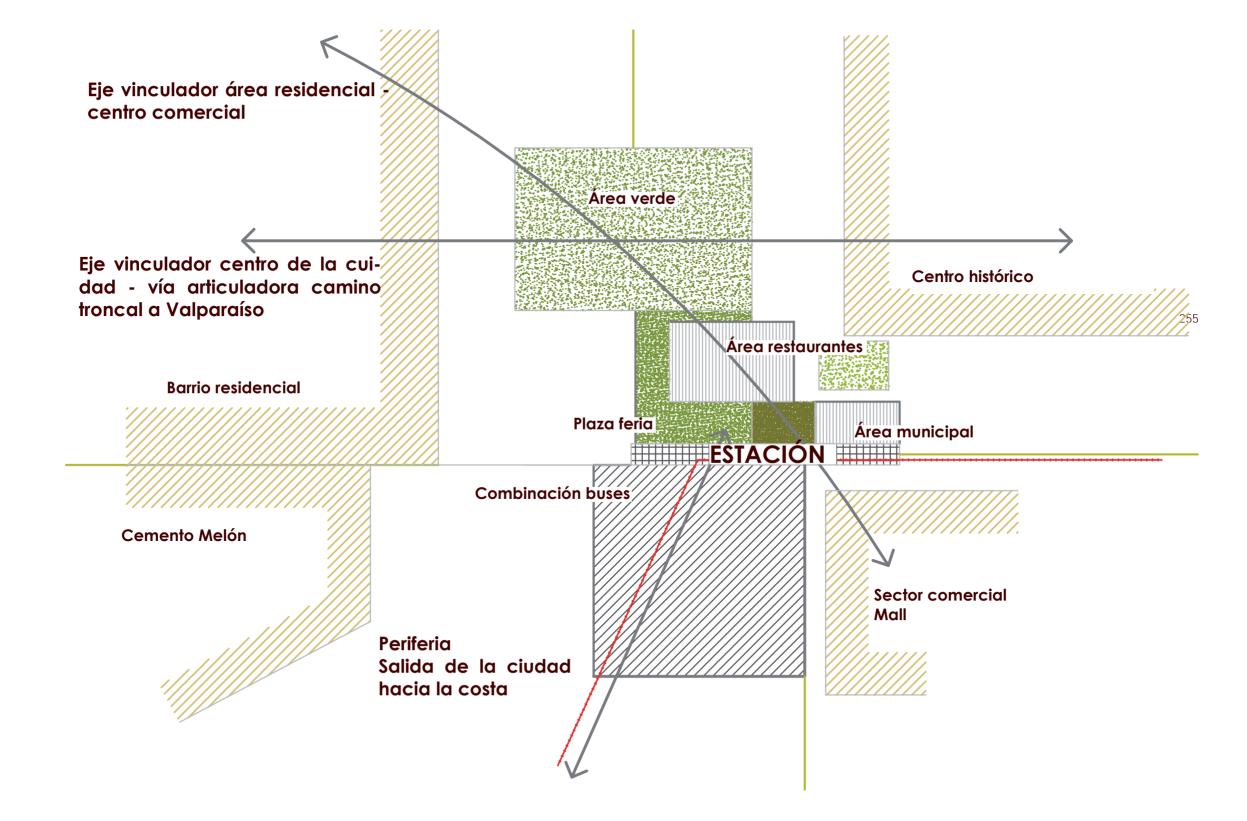


Para la concepción del organismo y el programa arquitectónico del proyecto, nombro primeramente lostres actos fundamentales que intervienen en él:el acto de la ciudad, el de las estaciones observadas en general y el del viajar en tren. Desde allí se desprende el acto del elemento radical de la extensión, y luego el acto del proyecto, que viene a contener lo antes expuesto.

El esquema de relaciones concluye en la cualidad de la estación en recojer y vincular en un lazo estrecho de intimidad a las distintas posturas que se encuentran en la ciudad de L a Calera, como lo es el área residencial, el centro histórico, la nueva zona comercial del retail, y la fuga de la ciudad hacia la periferia. Así, la plaza del encuentro mantiene un carácter urbano y social, relacionándose directamente con todos estos puntos, siendo así, un elemento articulador.

A su vez, el área de relaciones se separa por la temporalidad del proyecto, manteniendo una priemra parte volcada hacia la ciudad, y una segunda hacia los flujos relacionadas con la estación intermodal.







PROPÓSITOS ARQUITECTONICOS

Entendiendo el vínculo entre la estación de ferrocarriles y la ciudad de La Calera, su contexto histórico y su realidad actual desprendo lo siguiente:

La ciudad basa su desarrollo en la ocupación de su ubicación, dándole una importáncia ejemónica en la cuenca [LA CIUDAD PIBOTE]; bajo este marco, la ciudad usa al ferrocarril como el motor de empuje de su desarrollo, siendo en elemento fundante de esta.

Al momento de perderse el uso del recinto estación, la ciudad cae automáticamente en un letargo, pues la estación pasó de ser un eje articulador que vincula la periferia con el centro y sus flujos, a una espalda baldía y marginal ante el quehacer de la ciudad.

La ciudad pierde entonces, su "plaza de armas", generandose flujos debilitados adaptados para suplir el cierre de este espacio.

Así, los propositos de la propuesta son los siguientes:







Imagenes LIRO

RECONOCIMIENTO A LA MEMORIA IDENTATARIA DE LA CIUDAD

El recinto de la estación es, además de un lugar de flujos, un espacio donde SE MUESTRA Y SE RECONOCE. Asi, se busca la recopilación de elementos culturales que expongan a la vista de quien pase **que és La Calera**.

Asi aparecen las condiciones de ciudad/campo, la cual se traduce en una ciudad productora y proveedora.

Entonces aparece la cualidad de mostrar esa producción, en donde lo cultural pasa también con lo comercial.

Son talleres de exposición, ferias de articulos locales, frutas y verduras, stands de iniciativas particulares e itinerantes, Club de Billar y otras instituciones tradicionales de la ciudad.

La Calera debe pretender ser un centro de encuentros de distintas realidades de la cuenca; así se crean espacios donde distintos rubros comerciales locales y caraterísticos puedan mantenerse de forma asegurada dentro de un contexto patrimonial en el centro mismo de la ciudad, y en este espacio también céntrico y de encuentros.

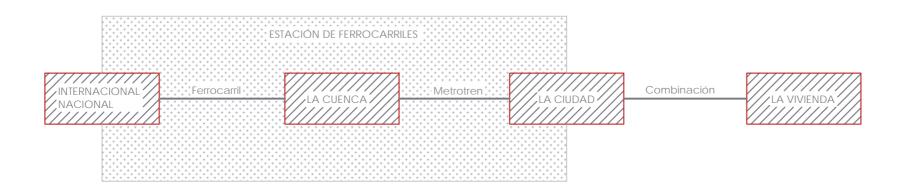
Se trata de una placa del comercio cultural natural de la ciudad.

LA ESTACION COMO PLAZA PÚBLICA

La estación en La Calera tradicionalmente funcionó como la plaza pública y de encuentro de la ciudad, "la plaza de armas", asi los amplios terrenos desocupados en pleno centro de la ciudad albergarán el encuentro de los habitantes locales, dándo asi un espacio que combine los ejes articuladores con lugares de descanzo, en donde se descongestione el centro de la ciudad y permita mejores flujos peatonales.

ESTO ES REFLEJO DE LA CONDICIÓN PEATONAL, ABARCABLE DE LA CIUDAD DE LA CALERA, EL TAMAÑO DEL PASO PEATONAL.

Entonces el recinto estación ya no es mas una espalda baldía, sino lo contrario, un espacio que llame, busque y permita su traspaso y detención de forma íntima para la ciudad.



RECUPERACIÓN DEL INMUEBLE MONUMENTO DE LA CIUDAD

Se trata de recuperar el tradicional inmueble de la estación, el cual es icónico y reconocible, unico y escencial en la memoria colectiva de la ciudad.

Éste mantiene una cualidad que es constructiva en el uso del hormigón armado hecho en la misma ciudad, y como ésta se muestra en su diseño estructural.

También mantiene un cualidad en su forma, ya que esta es un representante del estilo moderno de los años 30, en donde la forma responde a una habitabilidad volcada hacia los andenes en forma de largos voladizos permeables, constituyendo una relación de marcos sucesivos a lo largo de su estructura.

Su fachada constituye un largo cuya altura mantiene una horizontalidad sólida y definida, en donde el trayecto que abarca mantiene una ejemonía hacia su traspaso, y el encuentro con la periferia.

LA INTERMODAL

Además de contener a la estación de ferrocarriles, es tambien generar un flujo desde este punto hacia la vivienda, entendiendo asi una condición de intermodal articulador. Así, este espacio alberga la posibilidad de generar un flujo hacia la misma cudad y sus rincones, facilitando y generando los flujos internos de la cludad y su entorno.

Esto es UNA COMBINACIÓN CON BUSES DE ACERCAMIENTO QUE PERMITAN LLEGAR DESDE CUALQUIER PUNTO DE LA CUNECA (principalmente Valparaíso) A LOCALIDADES PEQUEÑAS Y PERIFERICAS DE ESTA MISMA, por ejemplo, el sector Artificio, El Melón, Nogales, Ocoa, Pachacama, Hijuelas, etc...



ELEMENTO RADICAL DE LA EXTENSIÓN

El E.R.E. "Cubierta en largo enfrentado permeable" aparece desde la canalización de 4 puntos articuladores del estudio previo:

-Razgo general de las estaciones ferroviarias observadas.

LARGO ABALCONADO A LA EXTENSIÓN

-Elemento fundante de la estación de La Calera, la cual identifica a esta y le da su singularidad.

CUBIERTA SEMI ENVOLVENTE

-Cualidad de la estación de La Calera, la cual le otorga al recinto una cualidad que se repite luego en la misma ciudad: EL MOSTRARSE

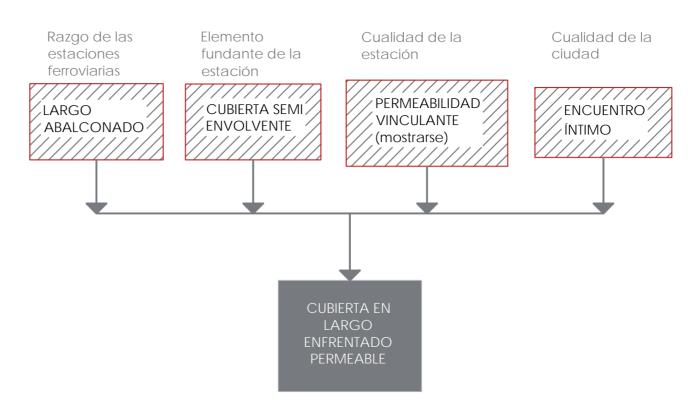
PERMEABILIDAD VINCULANTE

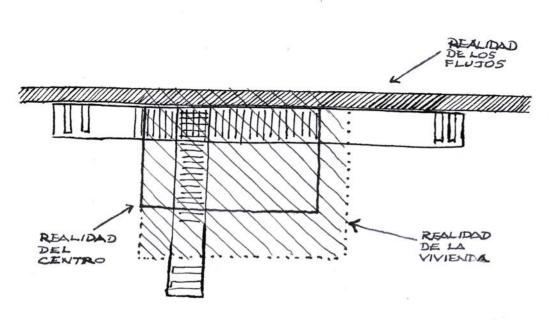
-Cualidad de la ciudad, la cual evidencia algo propio de esta que la diferencia de otras de la cuenca

ENCUENTRO ÍNTIMO INMERSO EN LO PÚBLICO

Teniendo estos puntos definidos, aparece una articulación que presenta al elemento.

Consta de 3 largos que se enfrentan en un punto central, el cual es el espacio del **enfrentamiento de estas realidad**. Cada uno de estos largos son **cubiertas que se van permeando en sus extremos**, los cuales permiten un vinculo con lo externo (la ciudad), sin dejar de lado la estructura histórica de la estación (alto y largo / hormigón).







ESQUEMA CONCEPTUAL E.R.E.







PLANTFAMIENTO DEL PROYECTO



Estado actual entrada principal (JJRO)



Estado actual ala norte (JJRO)

El recinto estación reinterpreta su función, forma y programa en relación a la llegada del metrotrén a la ciudad en el mediano plazo y su aspecto hegemónico y primordial en el desarrollo urbano y su contexto inmediato. Así, dicha reinterpretación conlleva en recuperar a la ex estación como terminal del metrotren e intermodal, incorporandole un programa dedicado al quehacer de la ciudad como plaza pública.

CONFECCIÓN DEL PROGRAMA

Se concibe a partir de la estación ferroviaria como tal, dándole cabida a su función original y estratégica en el desarrollo comunal y provincial. Bajo este marco, se considera una primera instancia dedicada al ir y venir, pero siempre manteniendo "LA INTIMIDAD de la ciudad del interior". Asi, este espacio de vorágine mantiene módulos de espera íntima y al mismo tiempo una circulación que en su recorrido va mostrando el quehacer tanto de los que viajan, como del resto del programa por medio de una bóveda traslúcida.

A partir de este espacio, se acompaña el área de comunicación con el exterior [la plaza], generándo un espacio hegemónico, central y articulador.

Paralelamente aparece otra área dedicada a la ciudad y su actividad a manera de equilibrar lo interno (ciudad) y lo externo(servicio de la estación).

La plaza feria, el área de restaurantes y el área municipal aparecen bajo este marco, siendo los costados que abrazan la ciudad pasando a ser amortiguadores del umbral "centro - periferia" que exsite en este lugar.

DECANTO DE LA FORMA



Vista aerea del recinto estación Estado actual (JJRO)

Para la generación de la forma es necesario formalizar primero una idea de lo que ya existe, asi, estos valores permiten generar un espacio adecuado para el quehacer de forma cercana y reconocible.

Se identifican como tales, formas iconicas presentes:

- -Los tres largos que conforman los antiguos andenes de pasajeros (red norte y sur).
- -El descalce entre la ortogonalidad de la fachada y la curva escondida del andén principal.
- -La gran explanada periferica que surge enfrentando el andén norte.
- -La línea reconocible de una altura leve (5 mts app.) aportada por la gran cubierta en voladizo que recorre los largos del recinto.
- -La transparencia que generan los pilares estructurales sostenedores de los voladizos. Estos permiten un entrever constante al entorno.

ESTRATÉGIA PARA LA UNIÓN DE LO ANTIGUO CON LO NUEVO

La fachada que es patrimonial se recupera, de manera que se aprovecha el vestigio para formar el estilo de la estación, siendo este dibujo de lineas el planteamiento primero de lo nuevo.

La fachada original mantiene un estilo Art Decò de mediados de la década de 1930. Ornamentalmente constituye una línea de rectas que acrecientan la figura de la pared y la estilizan en un mayor detallismo. Desde la entrada al centro se despliegan largos que van aminorando dicho detallamiento de la fachada, hasta convertise en paredes casi ciegas en los extremos.

Lo ortogonal.

Se mantiene la altura original (5mts) constituyendo asi el primer fondo de la estación. Es el reflejo de lo que fue y es al mismo tiempo, pues la doble altura generada por la nueva estructuración permite también un doble fondo capaz de mantener el aire original descalzadamente sin intervenir en ella misma. Es la forma nueva que abraza a la original de forma armónica.

OBSERVACIONES CONDUCENTES



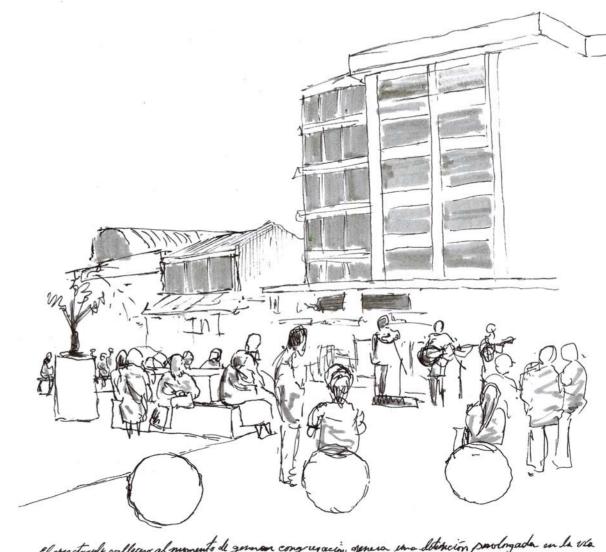
EL DESARROLLO DE UNA EAMA APARECE DESDE EL TROSLAPE QUE EXITTE ENTRE LAS HOJAS Y LAS OTRAS RAMAS.

EXISTE ASI UNA MYOR TAMIZACION DE LA SOMBRA.

CONDUCENTEMENTE JE TERMINA EN UNA MAYOR LEVEDAD AL MOMENTO DE LA ILLUMINACION

l'arbit es una modulación dentre del parque, que que en él se crea una espacialidad que introduce introdad de un grupo reducido dentre de una extensión alserta

El árbol es una modulación dentro del parque, ya que en él se crea una espacialidad que introduce la intimidad de un grupo reducido dentro de una extención abierta.



El opertacido callegro al numento de german conquejación operera uma ditrición parologada en la vía sullica. Entarces las escorios y elematos ornamentales aparecen cono luyares de upos

El espectaculo callejero al momento de congregar, genera una detención prolongada en la vía pública. Entonces los escaños y elementos ornamentales aparecen como lugares de reposo.

El grado de abandono de la estación determina que se convierta en un esqueleto que, al estar medianamente en ruinas, queda carente de culminación [la cubierta como elemento mandante que no está].

ENTONCES NOS DA LUCES DE LA NECESIDAD DE UN ELEMENTO QUE CIERRE VERTICALMENTE EL ESPACIO







a su llyade un, el cum que pronose la entación es leve, prus su attiva, aconque exagnade para 1 piro, us zuna em "publine usual" al monterer cierto nevel bomogines

La estación provoca en la plaza un cierre de ésta, y por tanto al "centro de la ciudad".

Es leve, porque, a pesar de exagerar la altura para un solo piso [5 mts], su altura no es relevante en comparación con su largo y mantiene un promedio que conserva cierta "armonía de espalda amurallada".

ENTONCES LA ESTRUCTURA EN VEZ DE SER UN UMBRAL DE PASO ES UN CIERRE CIEGO



Actualmente la cubierta de la entrada de la estación mantiene una improvisada remodelación que dejó al descubierto la falta de cierre que en ese lugar se genera, pues es el centro del edificio, y es el punto hegemónico de toda la estructuración de sus elementos, dejándo en esa esquina un punto de cierre que atrapa a quien pasa. Bajo esta lógica, surge la necesidad de imponer cierto caracter mayor para ese sitio. ENTONCES EL LUGAR ES LA CLAVE DE DEL IR Y VENIR DE LA ESTACIÓN, SIENDO ENTONCES EL PUNTO DE INICIO DE SU RECORRIDO.

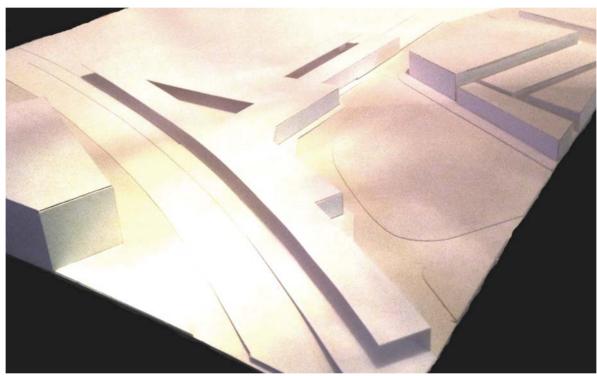
La fochada, intervenida en su calento, genecedende su kazatal resoltandose en su calecció de intrado. La forma inpresenda di esa cultarta realse su constición als artindo. Entários es su elemento lo cultirte inprovende of que impone y marco preferencia

Le atentra accentre en energade ar al "lago que aban" la plays.

Es tomes este observa has que la estación ser al Cierre "del luyar.

Barrialmente, el recinto se emplaza de un modo que "abraza" a la plaza. Entonces es esta situación del "abrazo" la que logra provocar un cierre al lugar. En ese sentido se puede decir que al abrazar la plaza, ambas se integran en un todo y esta condición de alargado del recinto estación es la clave para mantener la armonía.

ENTONCES EL CONCEPTO DEL "ABRASO" EN SU CONTORNO ES LA FORMA ARMÓNICA DE LA UNIÓN DE LA ESTRUTURA COMPLETA.



Maqueta primera propuesta Patio interior

PRIMERA PROPUESTA

LA CUBIERTA COMO EJE ORDENADOR DE LA PROPUESTA

Se determina que la cubierta es el elemento constructivo que ordena el traspaso en el programa general con la estructura antigua y el juego en equilibrio de la forma.

Una primera instáncia parte desde la réplica de los ejes de techumbre originales, dándole otra área de detención y parque.

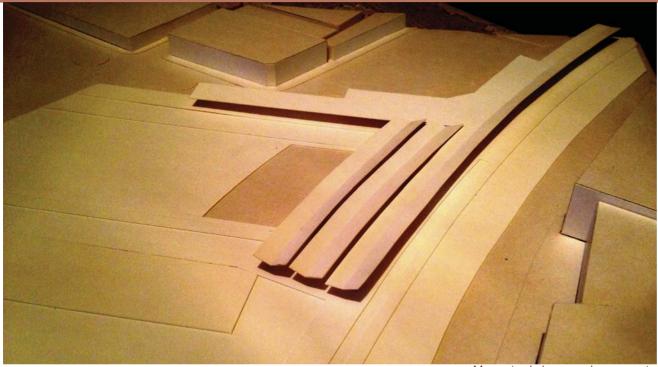
De esta manera se involucra un espacio actualmene perdido de los antiguos patios de maniobras del tren del norte.

En esta estapa se propone la re-construcción del andén del tren norte pensando en una futura conexión desde este punto hasta las estaciones de dicha red. De esta menera surge el nuevo eje que se complementa a los antiguos, ganando terrenos habitables.

En su cubierta aparecen aberturas que le otorgan transparencias y un juego de luces internas, permitiendo un **PATIO INTERIOR** que provocará la intimidad dentro del espacio del ir y venir, concibiendola como un corazón de plaza pública que rescata dicho concepto de las estaciones ferroviarias.

La altura se mantiene acorde a la original para permitir un concepto leve que no rompa la visión tradicional de la antigua estación.

Se piensa en un espacio de **área verde** de gran envergadura, completando toda la extensión del terreno de ferrocarriles.



Maqueta de la segunda propuesta Trabajo de la techumbre

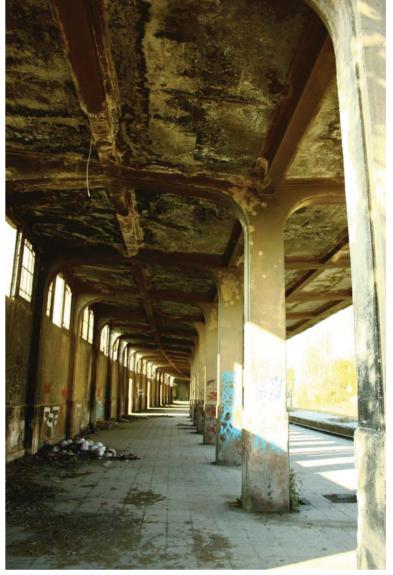
SEGUNDA PROPUESTA

El segundo modelo mueve el andén del ramal del norte hacia el oeste. Así se abre una nueva sección del mismo concepto del **PATIO INTERIOR** antes nombrada, pero esta vez conectada directamente con el área verde proyectado hacia el norte.

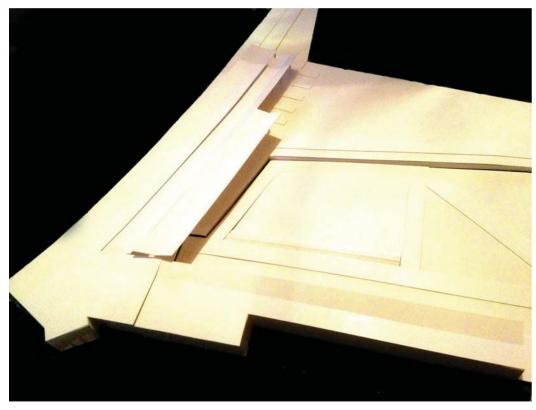
En este espacio se propone la instalación de un **ANFITEATRO CULTURAL**, llevando a este espacio actos de uso público, como festivales, concursos de cuecas, campeonatos de distintas diciplinas, etc.

Entonces se encontrarían en la estación un programa para una mayor escala, relacionada con el tránsito, y otro para una escala íntima, volcada a una **detensión espectante**.

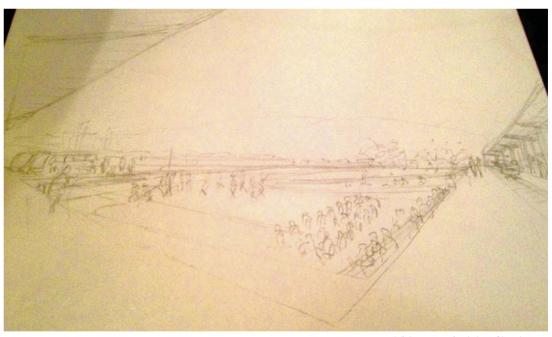
Asi mismo, los ejes del andén de llegada del metrotrén se multiplican generando un mayor tamaño habitable en torno a este ir y venir, manteniendo una forma razgada en su techumbre. Hay un juego de luces y elementos traslúcidos que generan un gran salón de espera en donde se evidencie lo que ocurre en el anfiteatro.



Vista de la estructura actual (JJRO)







Vista croquis del anfiteatro

La techumbre razgada permite adosarse a la estructura original incrementando su fuerte presencia estructural, pues el elemento del voladizo es icónico y fundante en la relación historica del recinto.

El anfiteatro mantiene un tamaño medio de 40 x 20 mts, permitiendo expresiones artisticas definidas en una primera instáncia por el club de cueca y el club de billar residentes en el mismo recinto estación.

Este espacio mantiene al mismo tiempo un vínculo directo con el **área de transbordo** de la estación con los buses, dándole cabida a quienes transitan tener un espectaculo in situ al momento de su viaje .

Esta situación conlleva a tener un delicado umbral de entre la **dimensión estática del anfiteatro con el movimiento del intermodal**. Así se planifica un **zócalo** para el anfiteatro de manera de amortiguar el choque de las dos realidades.

El habitante del contorno a este espacio mantiene un vuelco hacia él, permitiendo tener una atención de la vista constantemente en el ir y venir y en el traspaso por el resto del proyecto.



Maqueta 3ra propuesta Plaza zócalo / paseo mirador

TERCERA PROPUESTA

La tercera propuesta cambia el anfiteatro por una **FERIA DE PRODUCTOS LOCALES**. De esta manera se mantiene el carácter de intimidad del lugar, pero esta vez ocupando este espacio todo el tiempo, y no solo cuando se efectuaran eventos especificos. Entonces se completa el programa del recinto con un espacio que conserva el zócalo, a modo de mostrar de mejor manera lo que ocurre.

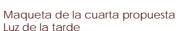
La propuesta incluye hacer bajar este espacio aún mas, llegando a generar **un tunel que pasa por debajo de la estructura original**, permitiendo un traspaso directo entre el zócalo feria y la plaza Balmaceda en el exterior de la estación.

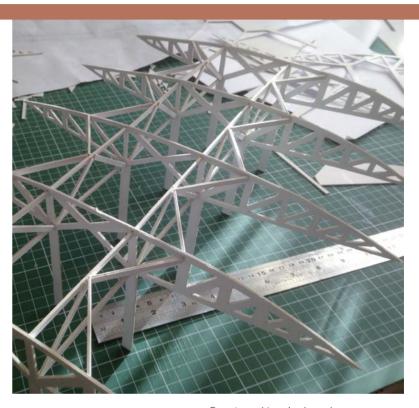
Esta feria consta de módulos específicos que le dan un caracter de unidad, manteniendo constantemente la intimidad en el proyecto.

Además se le agrega **el paseo mirador de La Calera** como otro elemento arquetectónico. Este elemento se origina desde la observación del **mostrarse de la ciudad**, y que torna habitable el techo original del ala norte de la estación. Se mantiene entonces los ejes originales, adosandole una pasarela que se monta sobre el segundo andén del antiquo ramal del norte.

El proyecto entonces logra mantener un gobierno competo del área a modificar, teniendo una interacción entre lo horizontal y lo vertical ofreciéndole al que habita un recorrido que lo somete a experimentar nuevos puntos de vista de a un lugar tradicional e icónico.







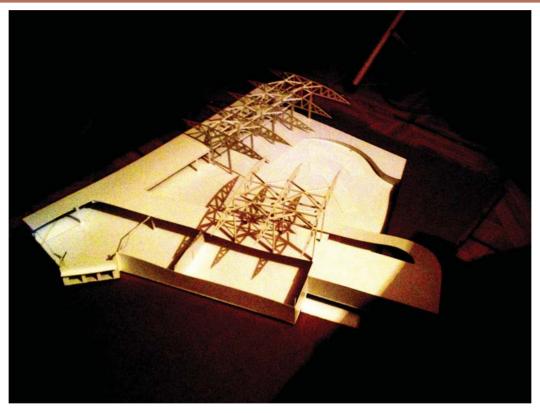
Construcción de la primera propuesta de la cercha

CUARTA PROPUESTA

La cuarta propuesta trabaja la altura total del proyecto, pasándo de los 5 mts originales a 12mts en la cúspide de la cercha nueva, que le da forma a la bóveda arbolada.

En esta propuesta se compromete fuertemente la cubierta como eje ordenador del proyecto. Entoces dicha cubierta experimenta una sobre dimensión que provoca la necesidad de encontrar la armonía con el resto del recinto.

Es asi como surge la idea de concebir una cubierta que **traiga a presencia desde lo rural la levedad y liviandad de un árbol**. Para ello se constituyen elementos estructurantes que mantengan una forma similar a la de un árbol, de tal manera que el grueso de la estructura juegue un peso mas sutil en su contexto, alivianandose desde el punto de vista estético.



Proceso constructivo maqueta estructural de la "cubierta arbolada"

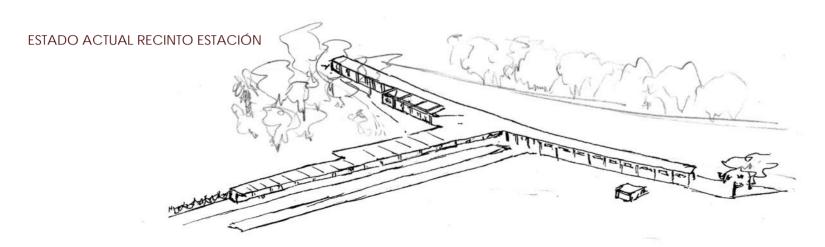
TRANSFORMACIÓN DE LA PLAZA FERIA CENTRAL

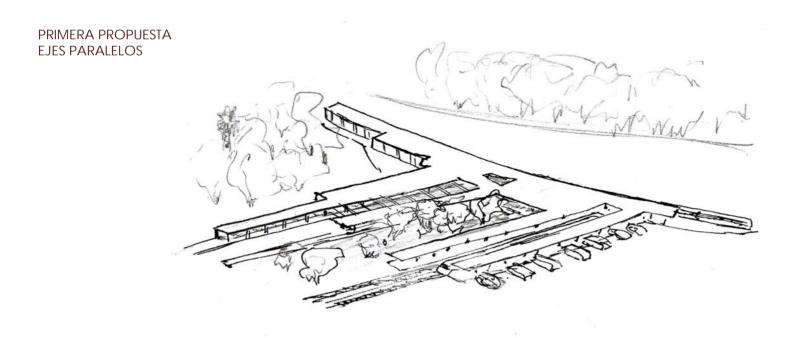
Este elemento propone en un primer instante un zócalo que se abre paso por medio de un suelo inclinado que conduce hasta la plaza central (Balmaceda) afuera del recinto estación. De esta manera, se propone una circulación paralela desde el centro del proyecto, pasando por un túnel por debajo de la estructura original, sin embargo esto deviene en un desorden en el recorrido que se propone originalmente (entrada norte, centro y este de los extremos de la estación).

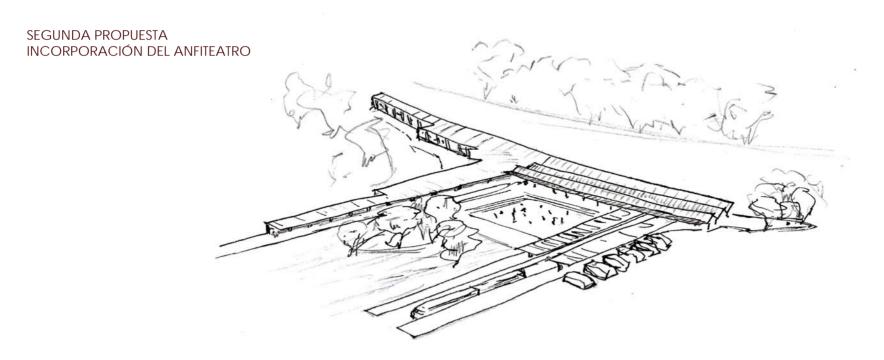
De esta manera se conforma un espacio que se une al ala de restaurantes y al parque de area verde logrando una mayor unidad del conjunto en su totalidad.

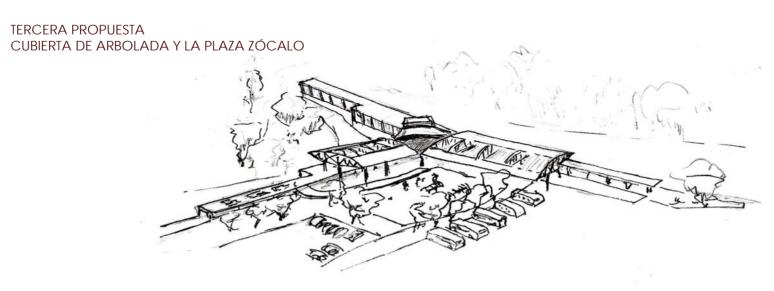
Se determina por mantener un cambio de suelo sutil, dejando este lugar a una diferencia de altura de 30 cm.

En definitiva, conserva la manera de mostrar lo que ocurre de una forma unificada.





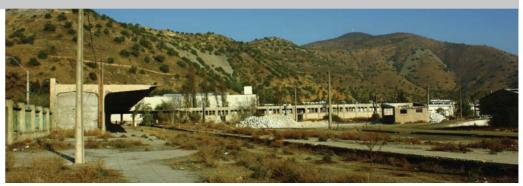




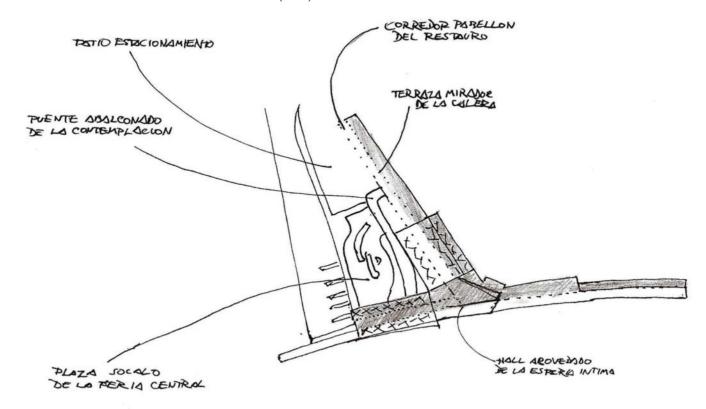
ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS



Vista del patio de maniobras en desuso [plaza / feria proyectada] (JJRO)



Vista desde acceso norte (JJRO)



RECIBIDOR UMBRAL DE LA ESPERA ESPECTANTE



Interior del hall [maqueta de trabajo]



Interior del hall [maqueta de trabajo]

HALL ABOVEDADO DEL ENCUENTRO EN LA ESPERA

Aparece desde la entrada original, permitiendo encontrar una altura primera que proyecta la mirada al largo que se despliega hacia los extremos. En este lugar, la bóveda principal genera un vuelco visual y luminoso hacia el variopinto del exterior de la plaza feria, el cual se une en una relación de espera intima con un traspaso continuo desde la llegada y el encuentro con la ciudad.

Se produce un estrecho vínculo con lo que ocurre en el exterior.

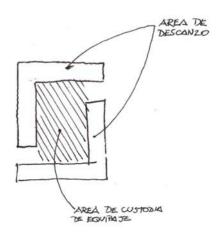
La transparencia de este lugar aparece desde el vuelco hacia el largo de la linea férrea, que enfila orientandose a los 2 ejes siguientes del conjunto.

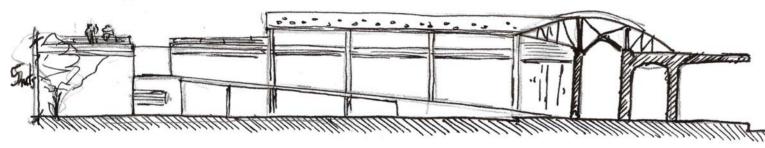
La forma inicial de esta entrada y hall hace convertir lo ortogonal de la fachada original de la estación hacia la curva leve que tiene el andén. Esta curva se potencia.

El aire del interior ejerce una altura apta para el inicio del recorrido.









Corte del acceso al paseo mirador

RECIBIDOR UMBRAL DE LA ESPERA ESPECTANTE

Desde la acción de terminal (el arribo), aparece la dimensión de la espera, que en el caso de la ciudad de La Calera, mantiene una estrecha relación con su entorno.

Así la estructuración del recibidor es de gran permeabilidad, tiendo siempre al "el cuerpo se vuelca a la extensión".

Dicha permeabilidad responde a mantener siempre un aire de "liviandad" en el recinto, pues lo leve que debe mantener la estación se enmarca en lo característico de la "ciudad del interior"

Hay 2 momentos fundamentales:

- 1.- El acto de **"el paso"** que se brinda, el cual se distribuye al cruzar el recinto. En esta situación el habitante permanece de forma deambulante, en donde se aferra a lo que se encuentre en dicho paso.
- 2.- "El traspaso" y la espera del "arribo / salida", en donde el pasajero encuentra el primer quehacer al posarse a esperar.

En este punto se genera el término "el grupo que viaja", en donde resalta el razgo provincial de la espera al viaje en este lugar. (Lo íntimo en lo público)

CORREDOR PABELLÓN DEL RESTAURO

Se trata de los largos originales formados por los andenes del norte y el del sur. Acá estos largos se transforman en veredas - corredores que se abalconan desde su mismo caracter de "andén". En el caso del lado norte como de un "traspaso lento" definido por la sección de restaurant y cafe al paso y tienda de la feria. Se le da una mayor detensión.

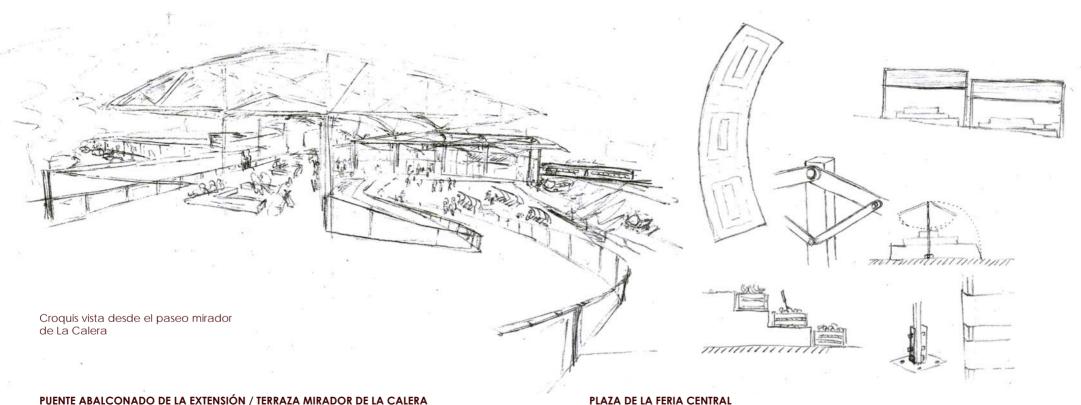
En el lado sur este traspaso se hace continuo y acomodado por la estructura original leve que va dando paso a la ciudad y su centro.

En el corredor del largo del andén del norte el pasajero puede mantener una permanencia en el resquardo que genera la nueva cubierta propuesta.

Entonces el corredor se tornaría **abovedado**, dándole ese "umbral de lo íntimo en torno a la estación.

Esta placa del restauro implica la utilización de la estructura original de la estación, por lo que comprende de un refuerzo de esta última y recomposición del estado original.

FLEMENTOS CONSTITUYENTES TE LA FERIA CENTRAL



"EL ENCUENTRO CON LA EXTENSIÓN"

La curva aparece mediante un razgo distintivo y leve de la estación original: "la curva que dirige al largo de su andén"

Acá la curva es vertical, haciendo eco al mensionado efecto a modo de ser reconocible y evidente.

Su recorrido aparece a partir del "recibidor umbral", lugar desde el cual surgen los ejes fundamentales del recorrido del pasajero.

Se trata del encuentro de la extensión desde la misma, donde el pasajero es capaz de recorrer el lugar tradicional desde un punto de vista nuevo, dandiol posibilidad de gobernar y abarcar en júbilo a la estación en su contexto céntrico y periférico a la vez.

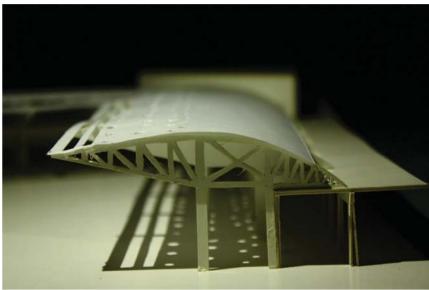
Entonces "el mostrarse" se lleva desde la ciudad misma.

Se trata de llevar a presencia del pasajero "el producto de la ciudad" manteniendo en este espacio una muestra de la "Gran Feria de avenida Marathon", tradicional punto ferial ubicado a app 1 km de distancia.

Así, el paso de la plaza central de la ciudad se va adornando de la producción local a modo de souvenir y de abastecimiento para el pasajero. Se plasma entonces aquello que se produce ahí mismo, y se muestra al resto de la región



Vista de luz artificial / nocturna [maqueta de trabajo]



Vista de luz día. Sombra de la arbolada [maqueta de trabajo]

TRABAJO DE LA FACHADA FORMA DE LA CUBIERTA

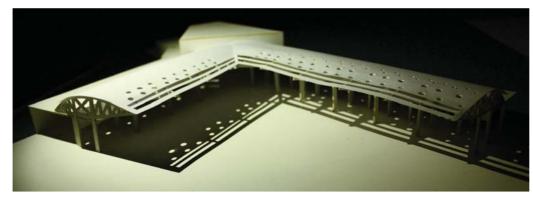
La bóveda comprende una gran estructura que sobrepasa la altura original de la estación, dejando ésta intacta. Sin embargo este elemento se hace estructurante de una forma arquitectónica que deja tener una disposición "guía" de lo que ocurre abajo. En cierta manera el proyecto se va guiando mediante su techo.

La Arbolada.

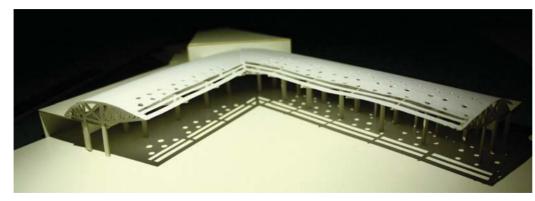
Una singularidad de la ciudad recae en que a pesar de estar inmersa en la fértil cuenca del Aconcagua, no posee gran cantidad de árboles y sitios verdes, pues son "cosas que hay fuera, pero no en el interior de la ciudad". Entonces se trae a presencia este elemento de la periferia campestre al centro a manera de cubierta.

Esta, entonces, comprende de un entramado estructurante metálico que se va permeando a secciones, lo cual permite mantener una "sombra arbolada" constante a lo largo del día. Así, la gran estructura se aliviana, y queda como un gran manto sobre la antigua estación, no siendo un elemento invasivo, sinó un complemento y un refuerzo que es aporte a la estructura original.

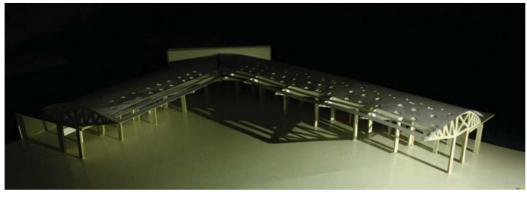
Bajo esta estructuración de la techumbre, el proyecto se desarrolla con los elementos arquitectónicos antes mensionados



CUBIERTA ARBOLADA PROYECTANDO UNA SOMBRA DE MAÑANA

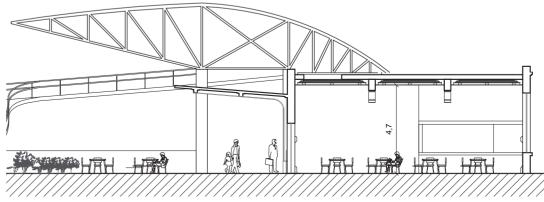


CUBIERTA ARBOLADA PROYECTANDO UNA SOMBRA DE MEDIODÍA



CUBIERTA ARBOLADA PROYECTANDO UNA SOMBRA DE TARDE





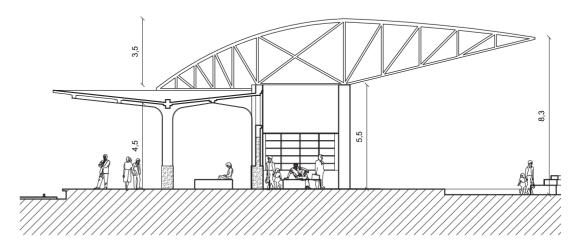
Corte de la cercha "arbolada"

Definición del volumen a partir de la "bóveda arboleada"

La cubierta se origina retraída de la linea de la fachada original, permitiendose coexistir de manera asociada. Se mantenie un margen que hace que la fachada antigua aparezca sin ser mezclada con la cubierta nueva. Sin embargo, ésta ulitima aparece coronandola y generando un "atrás que abraza" invitando a conocer y recorrer lo que ocurre atrás. Así la primera franja de la cubierta es en si una "invitación" que se hace a esta "bóveda arboleada" que se asoma.

A su vez, la extención hacia el sector del equipamiento municipal apaece como una prolongación de ésta misma condición de retraimiento, siempre conservando una unidad formal de ésta. Asi la curva aparece desde el origen de la cubierta hasta su culminación.

La sección de bóveda es enmarcada con una transparencia horizontal que le confiere desde un punto de vista plástico de fachada liviandad y levedad a la estructura; y, desde un punto de vista de luminosidad, una estrategia de temperie e iluminación reflectante y guardada, generando constantemente luces indirectas en los interiores afectados. Así, la cubierta hacia la fachada "en bóveda" genera un equilibrio y una culmiación horizontal que se prolonga sobre la estructura original manteniendo cierto ritmo figurativo y dimensiones justas.



Corte de la cercha "arbolada"



Definición del volumen central a partir de la coronación en altura del proyecto

La forma que ABRAZA la estructura original genera una esquina central que es principal al momento de definir la fachada. Para este punto es necesario mantener una distinción de los parámetros de altura máxima y de forma, a una manera de romper con la hegemonía de la "bóveda lineal" pasando a un punto central y quía.

Para este punto, se recobra el carácter de mando de las antiguas cabinas de movilización y torres de control en donde se ubicaban las autoridades de las estaciones de ferrocarriles (Jefe de estación, Jefe de movilización), desde el cual se toman las directrices del funcionamiento del recinto.

Estos puntos se ubican estratégicamente donde se es posible mantener una visión general del lugar, asi como una "cabeza de mando". De esta forma este lugar central formado desde el original de la estación como el lugar de las boleterías mantiene un aire hegemónico que aparece como clave en la definición de la fachada final e icónica.

Bajo estos parámetros, se constituye una "leve torre de mando" en la cual se encuentran las oficinas administrativas de la estación, constituyendo los únicos recintos cerrados en el segundo piso.

Sin embargo ahora la visión de mando ya no es hacia el exterior, sino hacia un interior aboveado desde la transparencia de las cubiertas que acompañan a este volúmen. Entonces es un mando retrospectivo que aporta con una doble altura interior.

Exteriormente, el volumen sigue la forma del resto de la cubierta nueva, pero con 3 razgaduras que se alzan premitieindo mantener una mayor altura. Se yergue desde la misma línea retranqueada de las cubiertas en bóveda, manteniendo así el equilibrio con la fachada original. Se tiene entonces la culminación de esta forma desde la centralidad de la entrada.

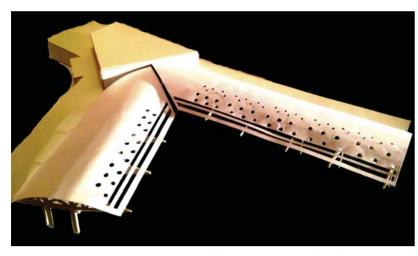


La entrada actual aparece con una falta de coronación sucesivamente marcada hasta su borde externo. Así este lugar es el único en donde se encuentran la fachada original con la cubierta de la propuesta.

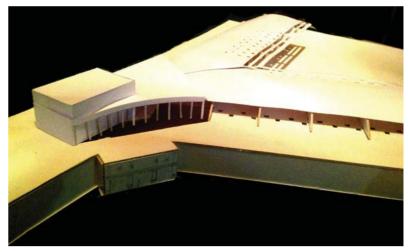
Para ello, la cubierta alzada central "abraza" la fachada antigua solo por medio de la cercha que la construye, de modo que esta levedad conseguida mantiene un equilibrio entre la intervención y la fachada final.

La combinación de formas en este punto, junto con el trabajo de las curvas de las cerchas permite seguir una constánte tanto de la linea original como de la cubierta propuesta a modo de "manto" que se posa y abraza lo antiguo.

Además esta culminación en la entrada permite generar una linea luminosa que trabaja tanto para el interior como luz difuminada como con una línea de fachada, permitiendo hacer énfasis en la forma total de esta.



Primera propuesta de cubierta central



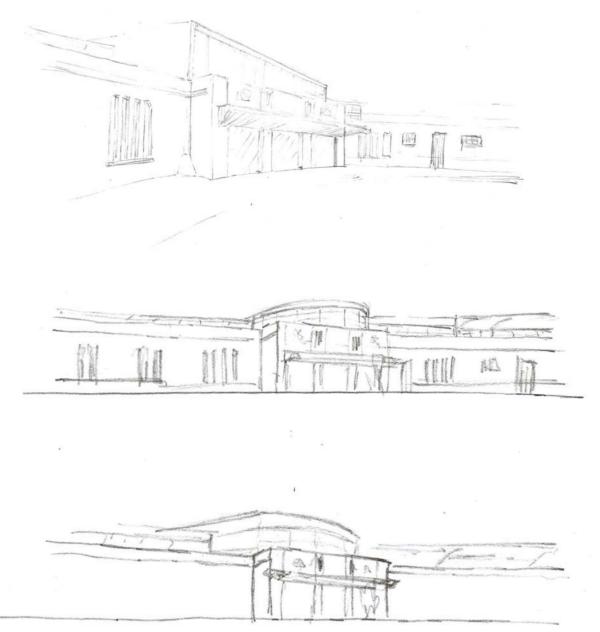
Segunda propuesta de cubierta central

DECANTO DE LA FORMA CENTRAL DE LA CUBIERTA

En la cubierta conseguida en el área intervenida del proyecto, la unión de estas estructuras en un comienzo fue un elemento ortogonal que unió centralizadamente los ejes nuevos. Sin embargo es un elemento que no armoniza con el resto, dejando una fachada en un desvinculo con el total.

Bajo el concepto de la torre de mando, este elemento surge en una segunda instancia como un elemento que rompe con los ejes ya establecidos del resto de la cubierta, siendo un espacio cúbico de gran tamaño y cierre superior plano. De esta forma se mezcla el manto curvo de la techumbre con un elemento que demarca esta "torre" de mando acompañado de una línea de transparencia.

Este elemento sigue con la línea constructiva del resto del techo nuevo, pues las pruebas con elemento que llegan hasta el mismo frontis demostraron que eran demasiado invasivas y poco coherentes con la línea estructural general.



Croquis vistas de ensayos de la propuesta para la cubierta central.

En vista de las pruebas a la fachada, y la importancia en la factura final icónica del proyecto, la intensión en la entrada se determina manteniendo la mayor levedad posible, pues la armonía en el diseño aparece desde la condición de "abrazo" entre las estructuras nueva y antiqua.

En ese equilibrio, la transparencia surge como opción, pero ésta debe mantenerse en un nivel adecuado respecto a su línea de edificación.

En los ensayos producidos, el aspecto de estos elemento posados "sobre" la entrada original no deviene en un entramado armónico, sino en un desvinculo que va en desmedro de lo conseguido en el resto de la cubierta propuesta.

La clave entonces es mantener una línea retranqueada con fin de mantener el primer plano de la fachada original.



Vista de la cubierta propuesta con losa elevada de fachada [maqueta de trabajo]

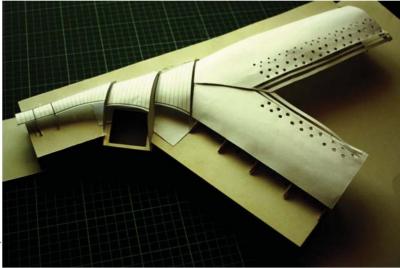


Se considera la opción de generar un elemento vinculante que se posara hasta la línea de edificación original, pudiendo entonces marcar aún mas la preponderancia de la entrada central.

Se piensa en una losa que flota levemente sobre la fachada de la entrada, teniendo un elemento liviano que aporte una estructuración símil a la original, dándole un cierre superior. A su vez ésta se planifica curva, dandole asi un juego que se maneja desde la concepción de la leve curva mostrada en el largo del anden principal.

Sin embargo la postura de dicho elemento decantó en una forma desvinculada, generado demasiada partición de la forma.





Vista de la cubierta completa propuesta [magueta de trabajo]

Croquis vista de la cubierta central con dos posturas de la losa elevada de la fachada

Este elemento logra mantener un mayor equilibrio entre las formas, pero resulta tener poca interacción con el total, por lo que la entrada posee un quiebre que rompe con la tendencia del resto de la cubierta.

Entonces cabe la siguiente pregunta:

¿Cómo debe ser el elemento central?

Ante esto hay 2 opciones claras:

1.- Romper radicalemente la forma a manera de generar un bloque completamente distinto con el resto, siendo entonces esa forma de lo distinto lo que mantenga la hegemonía del proyecto.

Esta opción radica en establecer una fachada transgresora que le da una nueva forma completa a la fachada, y desvinculandola en cierta manera con la condición propia del patrimonio cultural de ese lugar

2.- Constituir una cubierta tipo manto que se alza sobre su misma estructuración. De esta forma se consigue un entramado que sigue la misma ley propuesta en el total de la forma, y que mantenga al mismo tiempo una prominencia en este lugar de interacción.

Esta opción radica en mantener un orden en el total, que juega con la curva y el retranqueamiento con la fachada original. Se mantenie un "respeto" a dicha estructura.

A su vez, la levedad está volcada al juego con la transparencia, y la forma de la sección tapada.

Entonces se determina ocupar la 2da opción de manera de buscar un equilibrio mayor entre la identidad original y lo propuesto. Es buscar un aporte que reposicione una concepción de agrado y cuidado a modo de que el proyecto sea un éxito en su habitar.

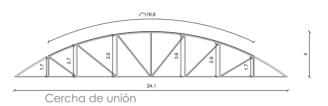


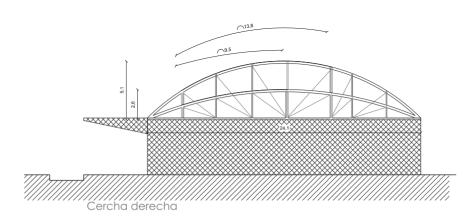
Vista de las razgaduras [maqueta de trabajo]

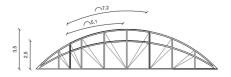
Se propone una cubieta razgada que logra complementar dichos parámetros expuestos. Asi la armonía aparece con un manto claro compuesto de bóvedas curvas y cerchas a la vista, que como dedos, abrasa a la estructura original.

Las cerchas se construyen a partir del requerimiento exterior siendo 3 las mas importantes para lograr la sutileza de las razgaduras.

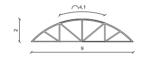
Dichas razgaduras permiten mantener un interior con luz templada y controlada a traves de las transparencias laterales en base a un sistema de celosías.



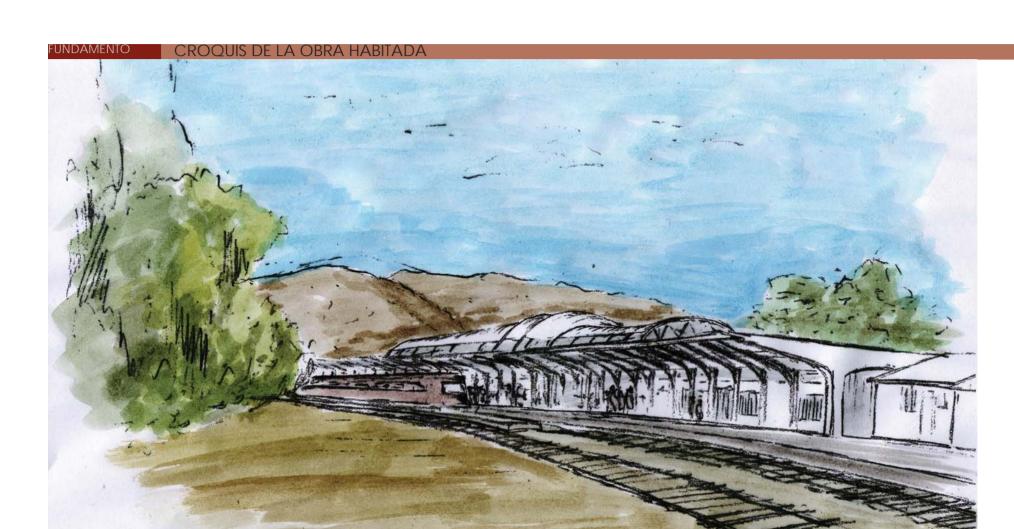




Cercha izquierda



Cercha talleres



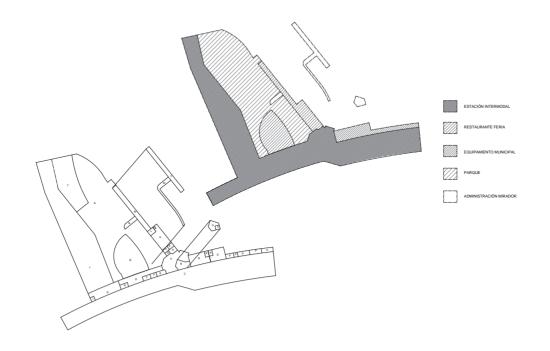


Vista de referencia



Croquis vista fachada desde acceso norte

PLANIMETRIAS



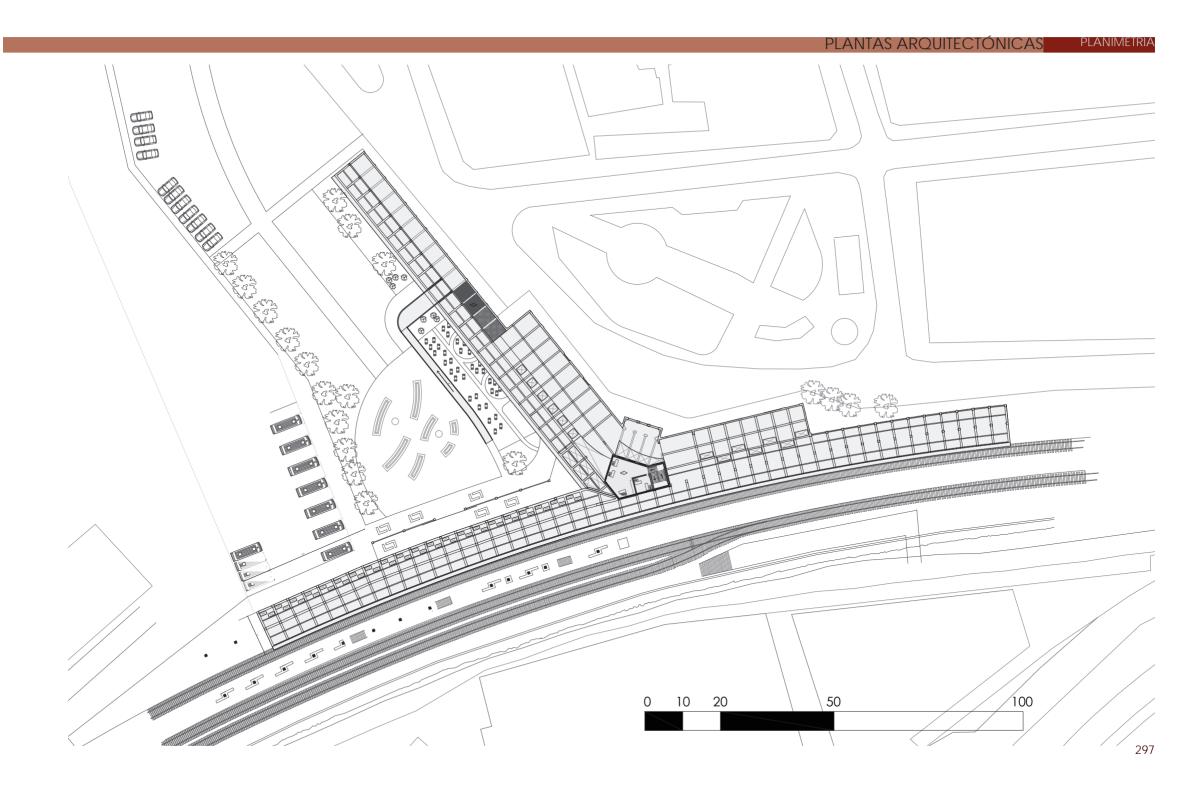
CUADRO DE SUPERFICIES										
	RECINTO	mts 2	RECINTO	mts 2	RECINTO	mts 2	RECINTO	mts 2	RECINTO	mts 2
	ESTACION INTERMODAL		RESTAURANTE / FERIA		EQUIPAMIENTO MUNICIPAL		PARQUE		ADMINISTRACION / MIRADOR	
Α	Hall de entrada	412,3	K Restaurante	282,7	O Club de cueca	196,6	S Área verde	4.730,1	U Jefe de estación	98,9
В	Boletería	124,8	L Bodega cámara de frio	42,3	P Instalaciones municipales	243,3	T Estacionamiento	1227,8	V Paseo mirador	135,35
С	Andén	3687	M Cafeterías / fuentes de soda	305,5	Q Club de billar	253,1			W Circulación	186,7
D	Hall recibidor	322,2	N Administración féria / Guardia	68,6	R Oficinas clubes	52				
Е	Custodia	49	Ñ Feria	1112,8						
F	Servicios Sanitarios	136,5								
G	Quiosco	59,8								
Н	Correo	45,3								
1	Garita buses combinación	20,7								
J	Patios buses combinación	3.686,9								
	Total interior construido	1170,6		699.1		745		0		422
	Total exterior construido	8373,9		1112,8		0		5957,9		0
	Sub-total	9544,5	Sub-total	1811,9	Sub-total	745	Sub-total	5957,9	Sub-total	556,3
	Total interior construido	3036.7								

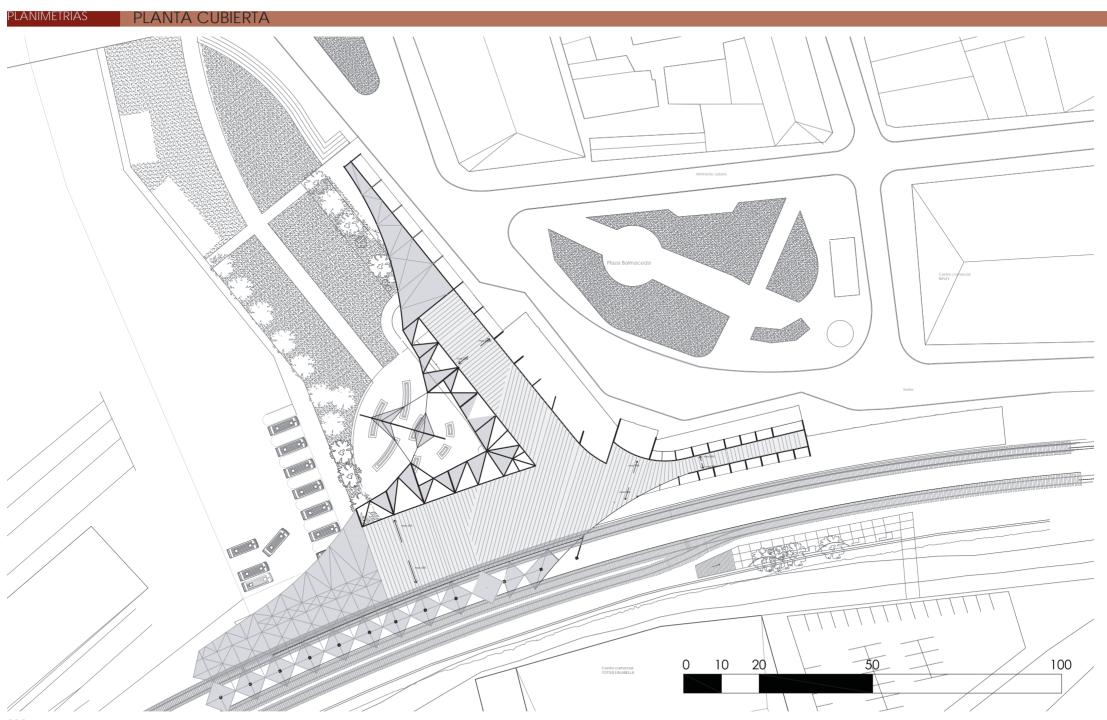
15444,6

18481,3

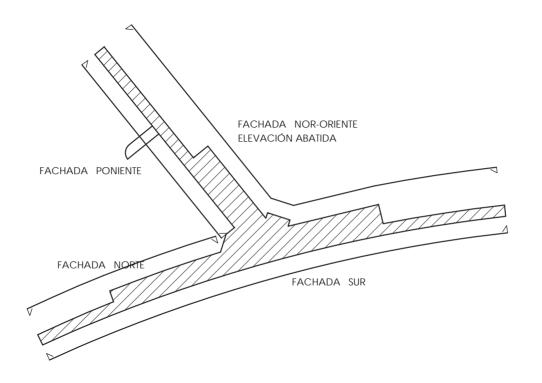
Total exterior construido

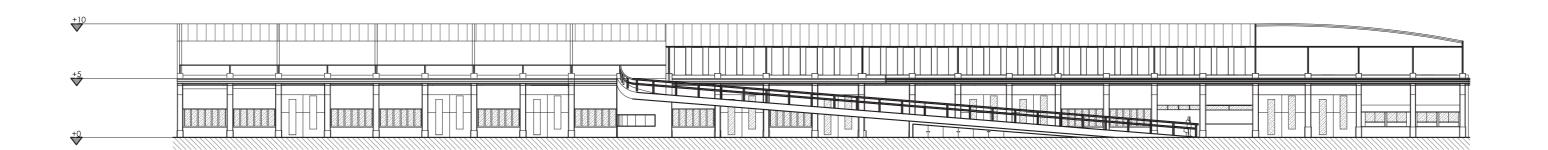
TOTAL



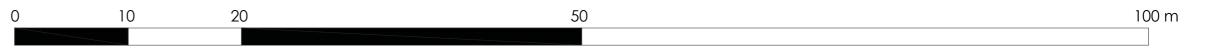


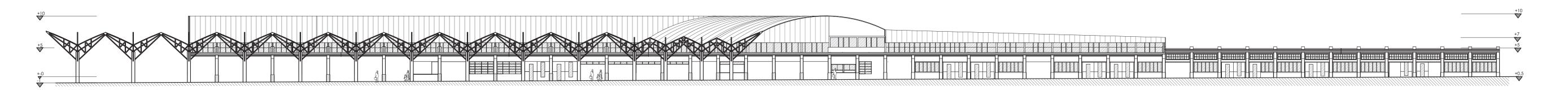


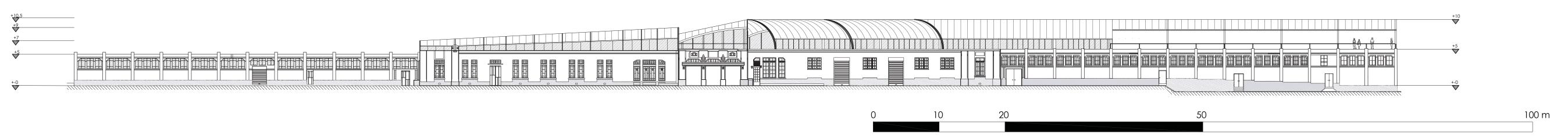


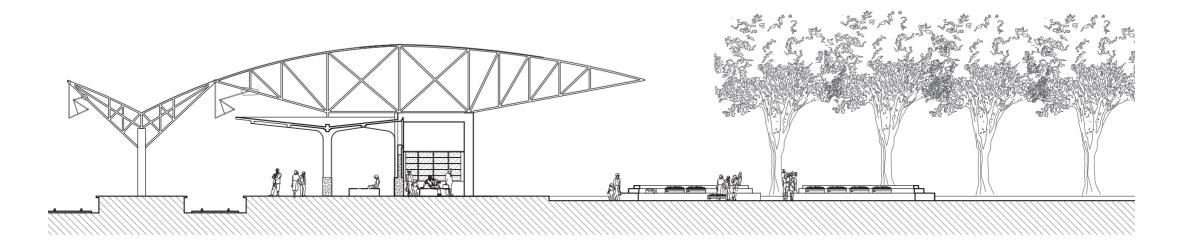


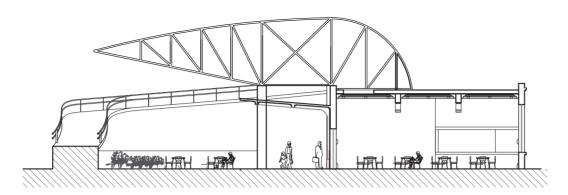


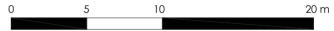


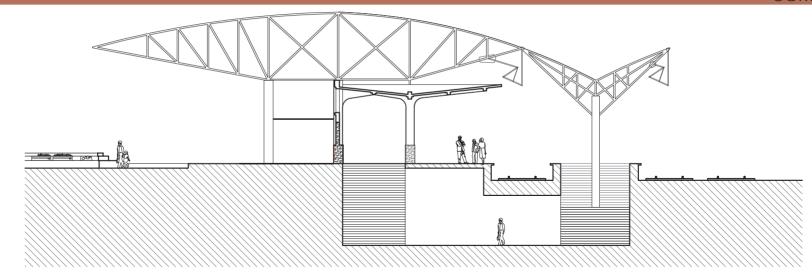


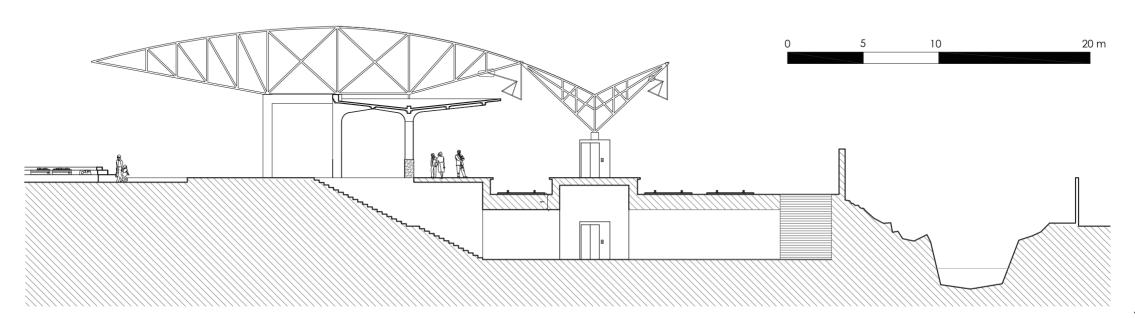






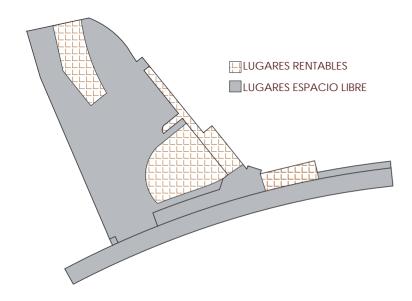






ESTRATÉGIA ECONÓMICA

Para mantener una relación entre costos e ingresos se divide el programa entre lugares de uso rentables y no rentable.



LUGARES RENTABLES

QUIOSCO CORREO RESTAURANT CAFETERIA FERIA ESTACIONAMIENTO CLUB DE CUECA

CLUB DE BILLAR

TOTAL mts2: 3.577,9

LUGARES ESPACIO LIBRE

PARQUE PASEO MIRADOR PATIO MANIOBRAS BUSES INSTALACIONES MUNICIPALES

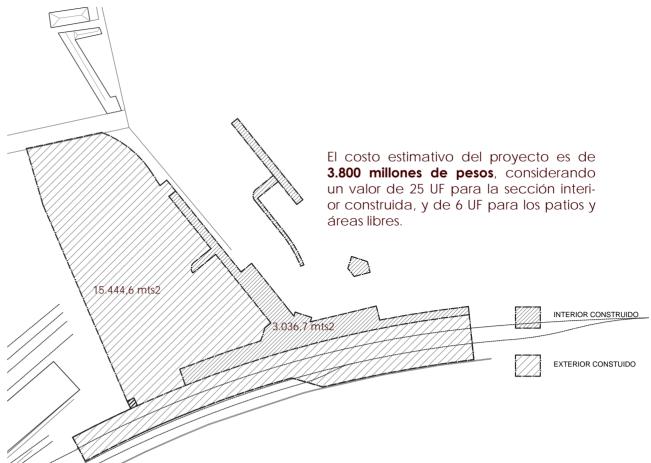
TOTAL mts2: 13.210

Actualmente el recinto pertenece a privados (EFE-FERRONOR), por lo que para generar fondos públicos para la restauración de la estación de ferrocarriles, es necesario promover un comodato y traspasar el recinto a la municipalidad. De esta manera se es posible postular para los Fondos de desarrollo regional, o fondos sectoriales.

Acutalmente se postula a que sea declarada monumento nacional, y el aporte a conseguir es de 1.200 millones de pesos por este hecho.

Con la postulación a estos fondos, la carta municipal cuenta con el poder de postular cada año a modo de conseguir la suma total para el proyecto. Estimativamente es posible conseguir al cabo de unos 3 a 4 años la suma de 4.000 millones de pesos, lo cual conseguiría cubrir la restauración y la implementación de un nuevo programa.

No obstante también es posible generar recursos desde los mismos privados, sin embargo esto se subyuga a la eventualidad y disposición de cada uno de ellos.





PLAN REGULADOR DE LA CALERA

ZONA ZR-1

Zona de protección dela línea férrea e instalaciones complementarias de ferrocarriles. Uso permitido:

Estación y vía férrea Terminal y deoppsito de buses y complementario. Recinto de ferias comercio, esparcimiento, cultura, áreas verdes y similares.

Superficie predial mínima: 10.000 mts2

Frente predio mínimo: 50 mts

% máximo de ocupación de suelo: 20%

Coeficionte de construcción: 0,2

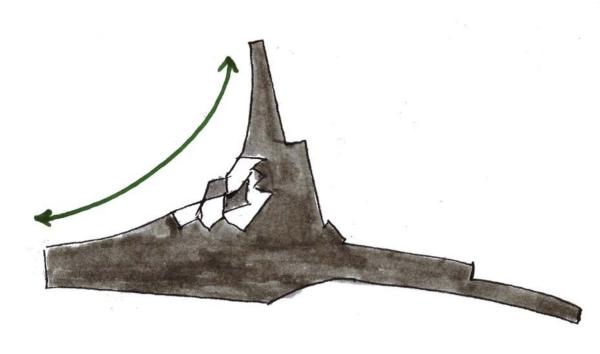
Sistema de agrupamiento: aislado

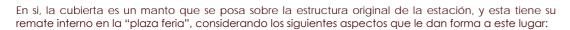
Antejardín mínimo: 15 mts

Altura máima (pareado, contínuo): 10 mts

Estacionamientos deacuerdo al Art. 480 OGUC

CIERRE FORMAL DE LA CUBIERTA

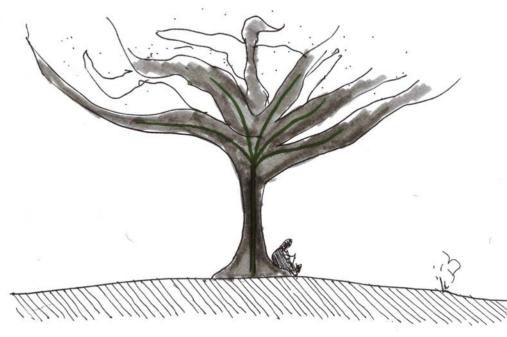




1.- EL ENCUENTRO Y CIERRE DE LA CUBIERTA:

Se encuentra la esquina entre los dos ejes principales, los cuales mantiene la forma original de la estación preservando su caracter icónico. Así aparece un espacio libre que acoge a la "plaza feria". Este punto es la culminación del proyecto, que al mismo tiempo mantiene la tensión con la plaza Balmaceda en el exterior de la estación.

En definitiva, este lugar al ser el cierre del manto, debe mantener la forma según el resto de la cubierta, teniendo entonces asi una forma clara y desplegada desde la ya consolidada estructuración del resto del proyecto.



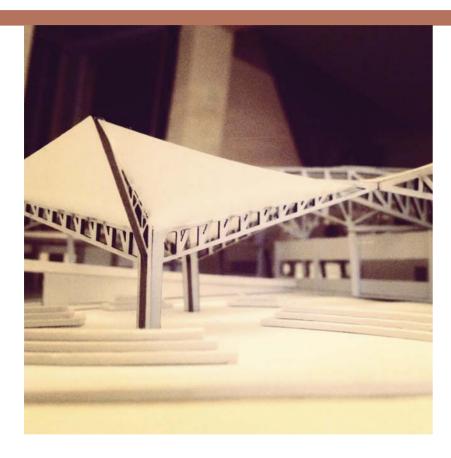
LA RAMIFICACION COMO MÉTODO CONSTRUCTIVO DE LA UNIDAS DEL ARBOL

2.- LA FORMA DE LA CUBIERTA DE CIERRE

En este sitio se ubica la "plaza feria" en la cara norte del proyecto, por lo que la relación con el tema climatico es preponderante. Así se coordina esta situación hacia el viento, la lluvia y el sol en el proyecto (ver capitulo del clima).

A su vez, la cubierta debe tener una similitud con el total de la cubierta, pero albergando un semi interior como lo es la "plaza feria", por lo que esta mantendrá una mayor levedad que el resto de la cubierta.

Así se propone una cubierta de lona tensada a modo simil de una carpa toldo de una "feria de las pulgas" o verduras en la ciudad. De esta manera se consigue mantener la manera de proyectar lo íntimo en lo público por medio de LA MODULACIÓN tanto de los toldos como de los mismos puestos de la feria.



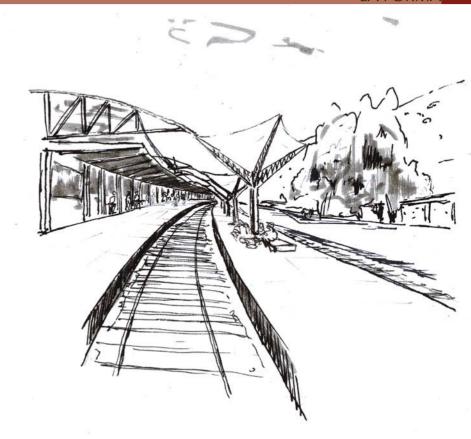
EL TOLDO

El toldo funciona per se como un lugar de establecimiento. Asi se logra cierta contraparte con la plaza Balmaceda en el exterior de la estación.

Es una cubierta leve de constante remate, en donde cada módulo va "terminando de a poco" el proyecto.

La capacidad de la feria en transformar el espacio de fluir en un estar radica en mantener la intimidad del detalle, en donde se traspasa de una escala mayor (vista) a una escala íntima de la mano.

LO INTIMO SE EVIDENCIA EN JUSTAMENTE VER COSAS INTIMAS



Cabe la pregunta ¿cómo hacer invitar a la gente a trapasar hasta este punto? Propongo que esto sea a traves de la misma cubierta que se alza y remata por partes, logrando cierta continuidad desde la entrada con la cubierta en aberturas, aligerandose hasta encontrar el entramado en telas.

Asi se conforman distintas cubiertas desplegadas que cierran la plaza feria.

En primera medida se cierra la cubierta generando una continuidad desde un extremo al otro de los brasos generados en el proyecto, haciendo que dicha cubierta mantenga una unidad visual y estructural constante.

Esta nueva estructuración leve permite cerrar dos puntos claves:

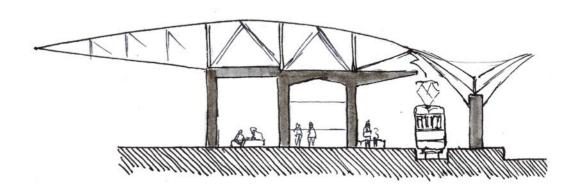
1. La sombra a la plaza feria

Permite contrarrestar el sol constante de la orientación norte de esta de forma razgada.

2. Su ventilación

Las telas se disponen para encausar el viento predominante SW hacia el lugar evitando que se produzca una olla de calor que es generada principalmente por la misma estructura proyectada, la cual tapa efectivamente dicho viento.





ESTRATÉGIA PARA LA CUBIERTA DE LA PLAZA FERIA

Con la complicación que conyeva cubrir toda un área dirigida hacia el norte y a su vez mantener una permeabilidad y una union formal con el resto de la techumbre es que propongo aprovechar la estructura de esta ultima y a partir de ese entramado generar una nueva disposición de cubierta en base a la utilización de telas, las cuales **matizan la sombra en este sector.**

Así, se retrae la línea de techumbre de zinc, y el espacio abierto generado se utiliza para dicha tamización.

Este nuevo orden implica la proyección de nuevos ejes diagonalizados respecto a la línea principal de la vía férrea, originando una proyección que va orientado al norte. A su vez, en el centro de la plaza aparecen 2 pilares que aman un entramado central, lo que permite conectar estructuralmente ambas alas del proyecto. Así se mantiene una descarga de fuerzas estructurantes hacia el interior.

La diagonalización de estos ejes permite además un arriostramiento mayor conforme a generar triangulaciones, siendo en si un soporte mayor no interfiriente respecto al programa en planta.

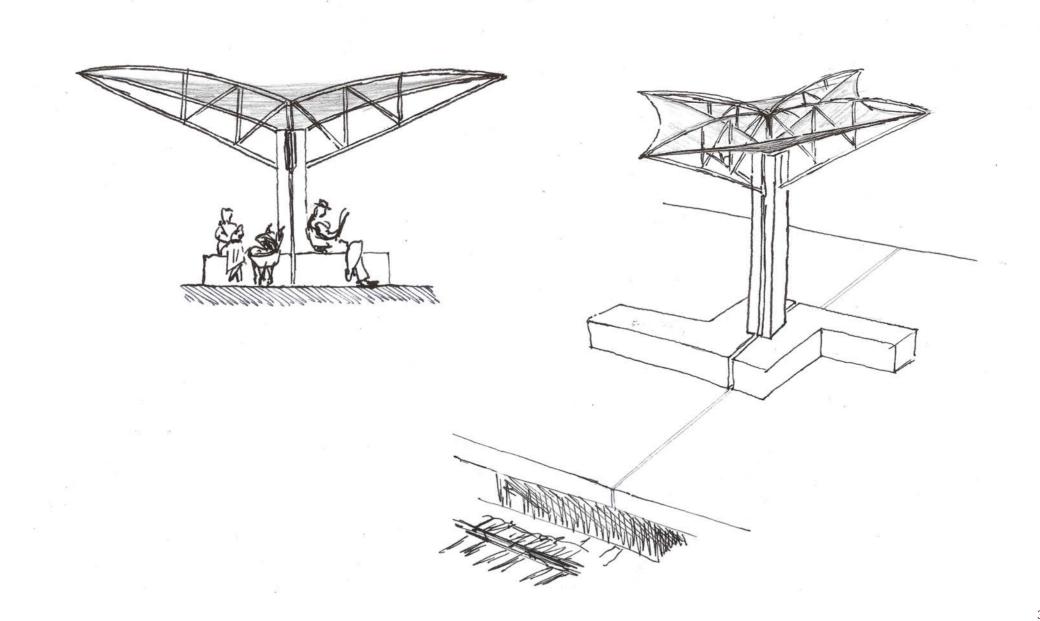
CONSTRUCCIÓN MODULAR

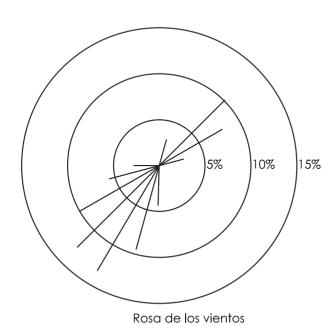
A partir de modulos se expande el cierre de la cubierta hasta alcanzar el andén 2, dándole a este lugar un **punto de espera determinada en la situación grupal y modular de la estación.**

Cada uno de estos elementos poseen escaños diseñados para dicha espera grupal e íntima, que se avalanza hacia la extensión de la línea férrea.

En ellos, la sombra se consigue en base al entramado metálico y un sistema de telas en forma de paraguas, lo que lo traducen a mantener una liviandad y frescura dentro de un concepto de resguardo asegurado. Estos elemento mantienen complicidad con el resto de la cubierta siendo **REMATES EXTENDIDOS DESPLEGADOS EN TORNO AL ANDÉN**, pues hacen cruzar el manto cubierta sobre la línea férrea principal rematándose en esa espera.

Entonces, el módulo se hace tanto en la superficie habitable con los escaños de la espera, como en la cubierta modular de telas y estructura metálica.





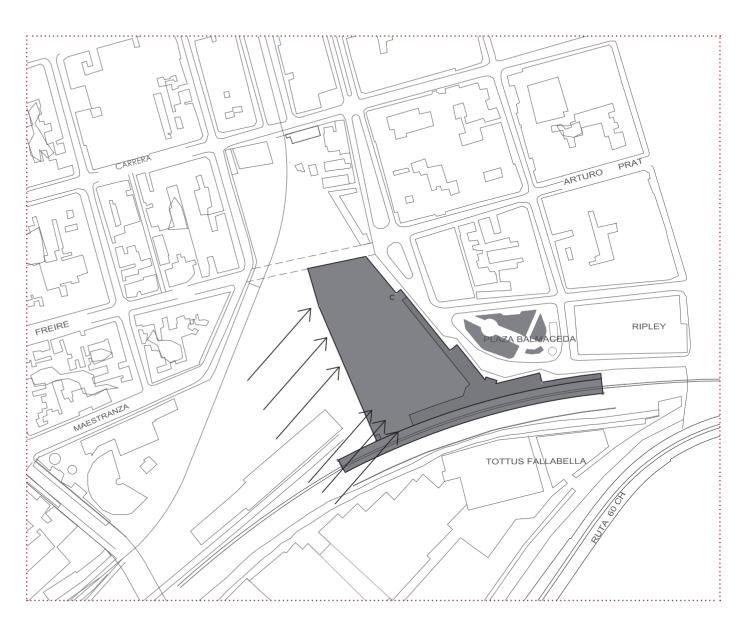
NOTA RESPECTO AL CLIMA DE LA CALERA

La ciudad se haya en la provincia de Quillota, en la cuenca hidrigráfica del Rio Aconcagua.

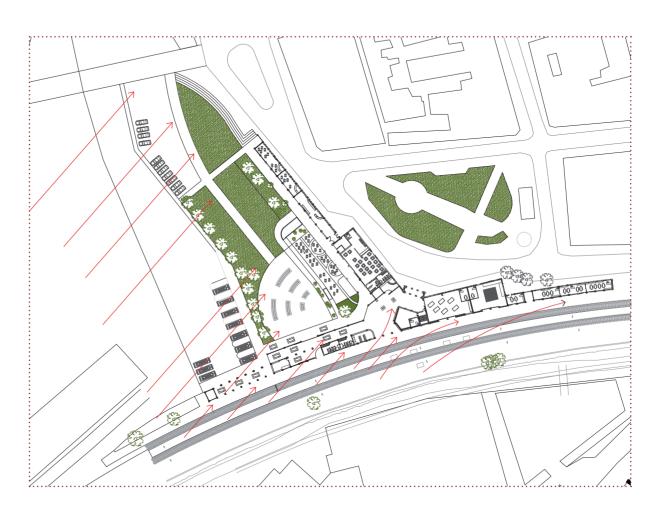
Posee un clima mediterráneo templado, presentando una humedad relativa promedio del 60% y una temperatura promedio annual que fluctúa entre los 16° y 18°. Particularmente posee condiciones de nubosidad matinal, que generan una moderación en su temperatura, llegando a tener un mayor equilibrio que las ciudades aledañas.

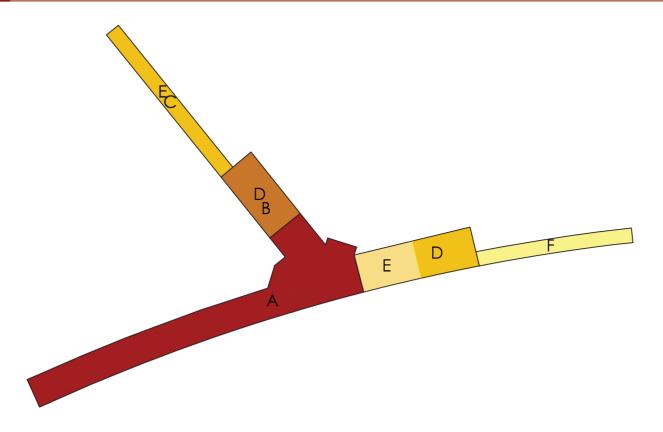
Viento predominante Sur-Oeste

WIKIPEDIA, COMUNA DE LA CALERA







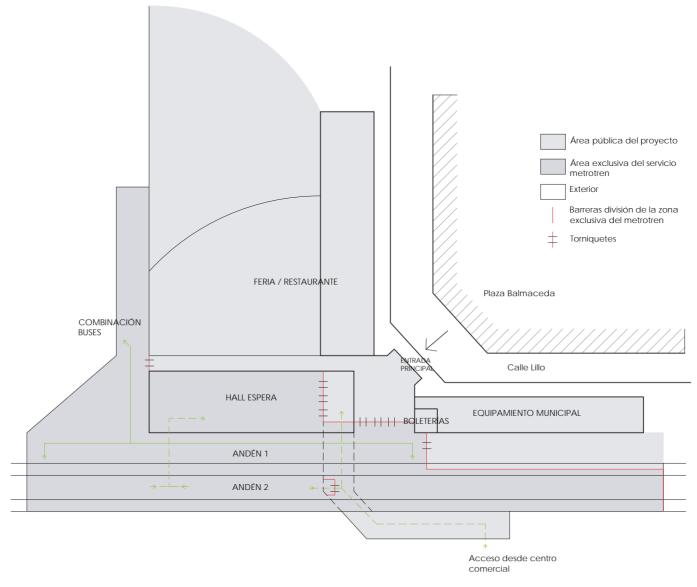


ESTRATÉGIA CLIMÁTICA

1-Considerando la situación geográfica en el que se emplaza la estación, y su condición de "receptor directo" de las corrientes de viento desde la costa, propongo generar una estrategia que implica la forma de la cubierta en tela para una ventilación constante al interior del proyecto. De esta forma se evita generar una olla de calor escencialmente en la "plaza feria", puesto que el bloque poniente de la estación provocaría en cierta manera un encajonamiento de dicho lugar, acompañado de la antigua bodega. Entonces la forma razgada de la cubierta de cierre permite re-direccionar el viento a modo de refrescar este semi-interior.

2-Para lograr una ventilación cruzada controlada, considero generar vias establecidas de ventilación según las concentraciones de personas. Asi catalogo cada parte del programa desde el que amerita mayor entrada de aire fresco hasta el que tiene que manteener la mayor tempérie:

- Boveda de la espera de la estación y boleterías (A)
- Restaurante (a. cocina / b. comedores) (B)
- Fuente de soda (C)
- Club de cueca (D)
- Club de billar (E)
- Sedes / recintos municipales (F)
- Oficinas administrativas



ESQUEMAS DE ÁREA EXCLUSIVA DEL SISTEMA DE PAGOS Y TORNIQUETES

Debido al sistema de tarjetas de Metro Valparaíso, es necesario segregar un área correspondiente a quienes van en viaje y a quienes se les acumula la tarifa registrada en la tarjeta mensionada.



PARTIDO ESTRUCTURAL GENERAL

El proyecto se basa estructuralmente en un sistema rígido de vigas y pilares tanto en su forma original como en la propuesta nueva que se acopla.

Podemos definir entonces 2 faces de la estructuración:

ESTRUCTURA ORIGINAL

En base a pilares y vigas de hormigón armado de la década de 1930.

En general la estructura es sólida y mantiene un arriostramiento a traves de los muros exsistentes también de hormigón armado.

El estado de conservación es relativamente bueno, por lo que es posible generar una estrutura sobre esta.

Es carente de techumbre en sus extremos, o se encuentra en muy mal estado, por lo que en ella recae la restauración mayor. Aquí se aprovecha de arriostrar con mayor claridad los pilares fundantes, teniendo una mayor firmeza general.

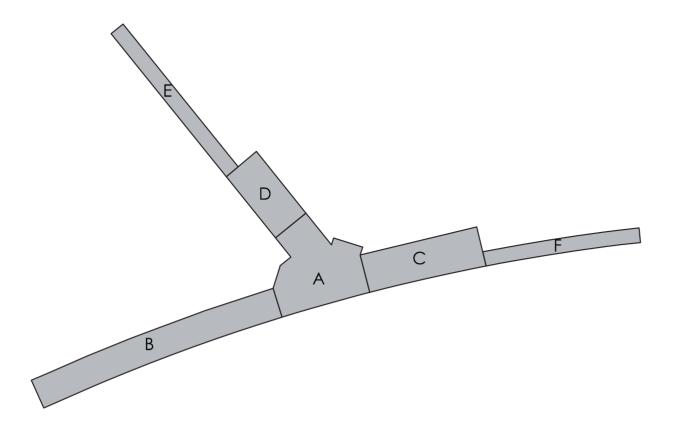
El ancho de los pilares fluctúa entre los 25 y 40 cms, lo que hace que estos elementos aparezcan visualmente preponderante.



El piso se separa en 2 tipos: una con radier directo y piso cerámico (zona media del edificio), y otra en un sistema de vigas y piso de madera, con una separación de aproximadamente 40 cms. del suelo natural.

Actualmente solo el piso cerámico persiste en su completitud, mientras que el de la mdera ha sido arrasado por incendios y saqueos varios, lo que deja al descubierto el suelo natural.

El voladizo que recorre toda la extención del edificio es también de hormigón armado, con una luz de 5 mts. encontrándose en un muy buen estado salvo por pequeñas grietas en algunos extremos.



ESTRUCTURA PROPUESTA

En razgos generales se trata de una techumbre nueva que complemente a la original y le da un arriostramiento mayor. Ademas de multiplicar una línea de eje generando un nuevo salón en base a pilares de hormigón armado y una estructura de techumbre metálica.

En la zona del "paseo mirador" se refuerza los muros con diagonales metálicas adosadas a cada lado de los pilares originales, además de refuerzos en caso de ser necesario.

Cada estructura metálica de cercha va en función de mantener la ligereza correspondiente a una estructura que se interlaza con su entorno de forma armónica.

DIVISIÓN ESTRUCTURAL / JUNTAS DE DILATACIÓN

Definida por los bloques proncipales del proyecto, divididos de la siguiente forma:

A. HALL BOLETERÍAS

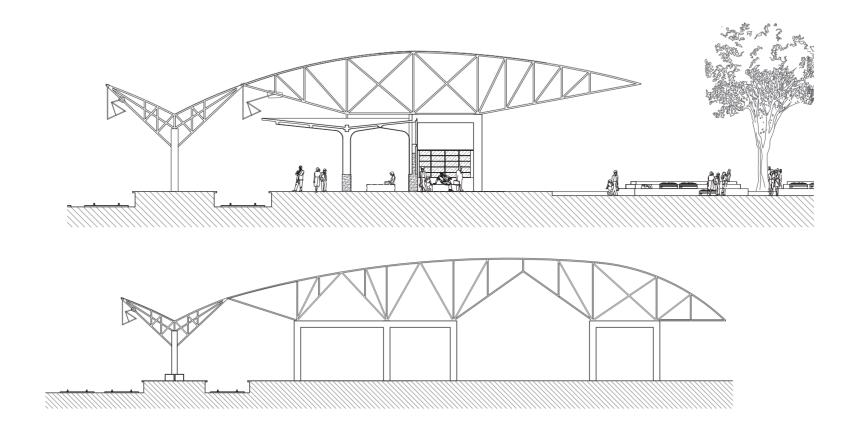
B. ESTACIÓN

C. CLUBES

D. RESTAURANTE

E. TIENDA CAFES

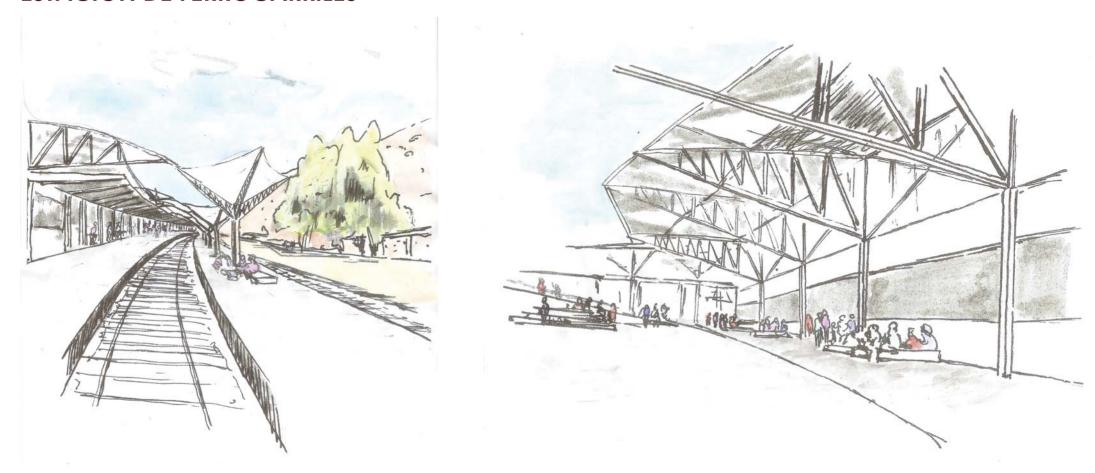
F. MUNICIPAL



Las mensionadas cerchas metálicas mantienen una altura que va en función de lograr una pendiente para las aguas. Esto radica en generar una estructuración mayor a la necesaria para cubrir la luz de cada caso.

Tras consultas con el ingeniero Jorge Carvallo, se determina que la forma de las cerchas creadas para la cubierta arbolada tienen una relación suficiente para su sustentabilidad estructural.

ESTACIÓN DE FERROCARRILES

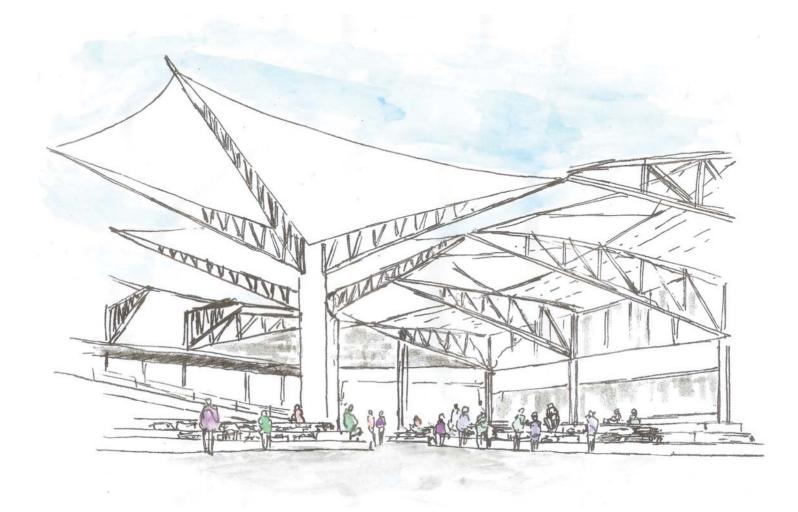


La propuesta se cierra conformando aspectos fundantes en la reinterpretación de un espacio público dentro de la ciudad, los cuales son en primera instáncia:

- 1.- Identificar y conservar tamaño, forma y función que hacen de la estructura algo icónico, esto es su carácter de puerta de acceso a la ciudad y un tamaño acotado a "la ciudad del interior" por medio de la función de estación ferroviaria.
- 2.- Interpretar el espacio no solo como un lugar de llegada, sino además un espacio de encuentro público al servicio de la comunidad, otorgandole a la ciudad un nuevo espacio de esparcimiento en una plaza que, además, reúna libremente elementos sociales y culturales en una sala de exposición, venta de artesanías y puestos de feria.

Además, se debe conservar la estructuración princiál original, por lo que la unión entre lo nuevo y lo antiguo se conforman mediante su nuevo programa, y formalmente con su cubierta.

La cubierta es en si un elemento que trae a presencia lo leve de la sombra de un árbol, como un acercamiento "a lo rural". En en grandes palabras, traer la periferia de la ciudad (el campo) dentro de ella.



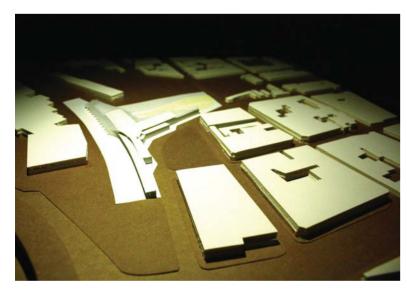
DEL ACTO Y LA FORMA

El proyecto se desarrolla desde el acto de HABITAR EN ESPERA INTIMA VOLCADA A UN LARGO PÚBLICO, la cual conyeva en establecer una intimidad mayor dentro de un lugar común con la estratégia de generar módulos y lugares que establecen momentos de reunión grupal, generando "el grupo que espera y viaja". Así, dentro de esa espera al tren aparecen escaños definidos con este concepto, ademas de acompañarse de su misma cubierta, interpretada por medio de una modulación que genera una partición dentro del largo del andén.

La forma aparece en una "CUBIERTA EN LARGO PERMEABLE", pues en la búsqueda de lo rural del árbol, aparece una dimensión de lo leve que se construye con permeabilidad y una "matización" de la sombra conseguida.

Bajo la estratégia de combinar un techo sólido de zinc con un juego intercalado de telas y la evidencia del sistema estructural se consigue una entramado no uniforme de sombras que permiten mantener una levedad y frescura mayor en el total del proyecto.

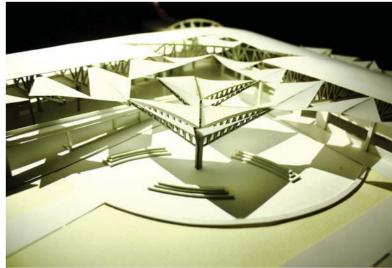
REGISTRO MAQUETAS



MAQUETA CONTEXTO



MAQUETA ARQUITECTURA Costado andén



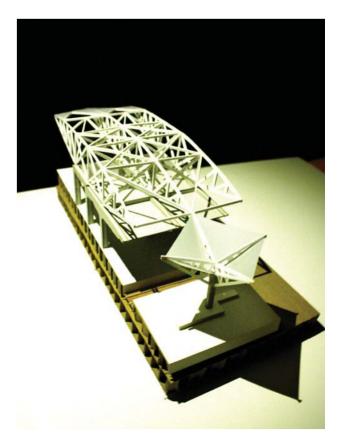
MAQUETA ARQUITECTURA Costado Plaza feria



MAQUETA ARQUITECTURA Fachada principal



MAQUETA DETALLE Con cubierta



MAQUETA DETALLE Sistema estructural de la cercha

Esta reinterpretación del espacio es algo que va mas allá de generar un nuevo programa, sino es interpretar al habitante en su quehacer intrínseco y unico, conociendo y tomando aquello propio dandole arraigo al dicho espacio, considerando entonces la variable humana y cotidiana dentro del proceso creativo.

Es aquí donde he conocido y encontrado el alma del habitar, donde el bien social y comunitaria prevalece y se solidifica en pro del progreso.

COLOFÓN

Esta edición se terminó de imprimir en el mes de Diciembre de 2013 en Recreo, Viña del Mar. Se utilizó el formato oficio apaisado, usando papel ahuesado bond e hilado 6. Tipo de letra "Century Gotic" Se usó impresora Láser Ricoh modelo SPC D11DN