



**Universidad de Costa Rica
Facultad de Ingeniería
Escuela de Arquitectura**

Proyecto Final de Graduación para optar por
el grado de Licenciatura en Arquitectura

**Propuesta de Rehabilitación del Conjunto de Edificios y
Espacio Público de la Zona Histórica de la
Estación de Tren de Orotina**

David Blanco Alvarado - B00927
2018

Comité Asesor



M.Sc. Oscar Molina Molina (Arq)

Director

Profesor Escuela de Arquitectura
Universidad de Costa Rica



M.Sc. Rodolfo Mejías Cubero (Arq)

Lector

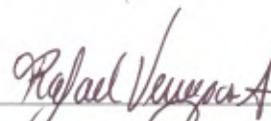
Profesor Escuela de Arquitectura
Universidad de Costa Rica



Lic. Luis Valverde Madriz (Arq)

Lector

Profesor Escuela de Arquitectura
Universidad de Costa Rica



Lic. Rafael Angel Venegas Arias (Arq)

Lector Invitado

Museo de Arte Costarricense



Lic. Giovanni Castaldini Ramirez (Abg)

Lector Invitado

Presidente Asociación de Desarrollo Específica para
la Preservación del Patrimonio Cultural de Orotina

Dedicatoria

A mis padres, por su apoyo incondicional y enseñarme con el ejemplo, el valor del esfuerzo y la superación personal.

Agradecimientos

A todas las personas que han sido parte de este proceso de formación y que me han ayudado de una u otra manera a concluir esta etapa.

A mi Comité Asesor por sus aportes y apoyo durante todo el proceso.

A la Asociación de Desarrollo Específica para la Preservación del Patrimonio Cultural de Orotina (ADEPPCO), por ser ejemplo de lucha comunal y preocuparse por nuestra herencia histórica.

A mi Escuela y su personal, por ser un hogar durante muchos años y enseñarme las bases de esto que me apasiona.

Resumen

El papel del ferrocarril en la conformación del cantón de Orotina es fundamental, el desarrollo socioeconómico y el nacimiento del cantón a principios del siglo XX, se debe fundamentalmente a la construcción del ferrocarril al Pacífico, por lo que la base identitaria de los orotinenses se fundamenta en las vivencias de las que fue testigo el conjunto de la estación, ubicado en el corazón del casco urbano del cantón.

Con el transcurso de los años, el apogeo del ferrocarril empezó a debilitarse, hasta concluir con su cierre técnico en el año 1995, lo que provocó un alto nivel de desvalorización y abandono del conjunto, acabando con las dinámicas de intercambio que propiciaba el lugar. Este rezago en temas de conservación, provocó la implementación de estrategias de uso adaptado de los edificios que no propician su recuperación y denigran los valores del lugar.

El proyecto nace ante la necesidad urgente de revalorizar el conjunto de edificios de la estación y su espacio público, luego de más de dos décadas de abandono. A esta necesidad se agrega la gran cantidad de oportunidades y potencialidades que encierra el conjunto, como el gran peso identitario, el reconocimiento iconográfico, el valor histórico, la ubicación estratégica, la belleza escénica, entre otros.

La intervención busca rehabilitar la zona por medio de una propuesta de uso adaptado y diseño del espacio público que integre dinámicas ligadas a la herencia ferroviaria y actividades culturales de la comunidad con los valores patrimoniales de los inmuebles; estos valores son el eje que guía las decisiones de diseño, son el punto de partida que contribuye a conceptualizar y desarrollar las distintas estrategias de intervención ejecutadas en los componentes de la propuesta de rehabilitación.

Palabras clave: Rehabilitación, conservación, revitalización, patrimonio, estación, tren, herencia ferroviaria, espacio público.

Abstract

Since 1990, the Pacific railway's role in the development of the Orotina's canton is key because it was built in the heart of the town, increased the economy, and contributed to its cultural identity.

Over the years, the railway's usage decreased more and more until its official shutdown in 1995. This event depreciated the value and stop the trading zone Orotina once was. This setback in the maintenance of the structure activated the restoring plan for public buildings that not only have been left behind but lost its cultural value.

This project exists because of the urgent necessity, after more than two decades of abandonment, of regaining the train station's value, the cultural identity, the iconographic recognition, and the historical and strategic location; not to mention the scenic beauty among others.

This step in tries to recover the place through an adapted designed plan that takes into account aspects such as railways' heritage, and cultural activities involving the train station itself. These concepts are the criteria leading the theme and every intervention this recovery action plan contemplates.

Keywords: Recovery, preserving, revitalization, heritage, station, train, railway heritage, public space.

Índice de Contenidos

G.P : GUÍA PRELIMINAR

Comité Asesor.....	i
Dedicatoria - Agradecimientos.....	ii
Resumen (Abstract).....	iii
Índice de Contenidos.....	iv
Índice de Imágenes y Diagramas.....	v

(A) TEMA DE INVESTIGACIÓN

A1: Selección del tema.....	004
A2: Justificación.....	005
A3: Alcances del Proyecto.....	007

(B) PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

B1: Introducción.....	011
B2: Estado de la Cuestión.....	011
B3: Problema y Subproblemas.....	021
B4: Objeto de Estudio.....	029
B5: Delimitación	029

(C) OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN

C1: Objetivo General.....	033
C2: Objetivos Específicos.....	034

(D) MARCO TEÓRICO - REFERENCIAL

D1: Marco Teórico.....	037
D2: Marco Referencial.....	053
D3: Conclusiones.....	062

(E) MARCO METODOLÓGICO

E1: Paradigma.....	065
E2: Tipo de investigación, naturaleza y enfoque.....	065

E3: Etapas y fases de investigación.....	066
E4: Universo y muestra	068
E5: Variables de análisis.....	068

(F) • EL SITIO: “Entendiendo el Sitio y sus Valores”

F1: Contexto Histórico Introdutorio del Ferrocarril en Orotina.....	071
F2: Contexto Físico-Espacial del Casco Central de Orotina.....	077
F3: Análisis de Componentes del Conjunto de la Estación.....	087
F3.1: Definición de Componentes.....	088
F3.2: Método de Análisis.....	089
F3.3: Componente Urbano.....	093
F3.4: Componente Patrimonial.....	099
F4: Conclusiones Etapa de Análisis.....	133

(G) • LA ESTRATEGIA: “Pautas de Intervención”

G1 : Definición de la Estrategia general de Intervención.....	139
G2 : Definición de las Estrategias y Pautas de diseño por Componente.	143

(H) • LA PROPUESTA: “Diseño de la Propuesta”

H1: Componentes de la Propuesta	151
H2: Componente 1: Esencia Patrimonial.....	153
H3: Componente 2: Conectores de Esparcimiento.....	173
H4: Componente 3: Recorrido de la Memoria.....	181

(I) CONCLUSIONES GENERALES DEL PROYECTO

I1: Conclusiones Finales.....	189
--------------------------------------	-----

(J) BIBLIOGRAFÍA	191
---------------------------------	-----

Índice de Imágenes

Imagen 001. Vista Estación y Andén . Fuente: propia, 2018.....	portada
Imagen 002. Vista Aérea Andén y Bodega. Fuente : Propia, 2018. Imagen Base: ADEPPCO.....	002
Imagen 003. Vista Aérea Estación y Andén. Fuente : Propia, 2018. Imagen Base: ADEPPCO.....	010
Imagen 004. Fotomontaje “El crecimiento de la Trama y el Tren” . Fuente : Propia, 2018. Imágenes base: Guell, 2013, Google Earth, Instituto Geográfico Nacional.....	013
Imagen 005. Vianderas en el Vagón del Tren. Obtenido desde facebook.com/Gente para recordar. Año: desconocido.....	015
Imagen 006. Desfile Corazón de Jesús (1994). Obtenido desde facebook.com/ Imágenes de Orotina.....	016
Imagen 007. Deterioro Taller. Fuente: Propia, 2018.....	025
Imagen 008. Deterioro Andén. Fuente: Propia, 2018.....	026
Imagen 009. Zona Verde del Conjunto. Fuente: Propia, 2018.....	028
Imagen 010. Vista Fachada Principal Taller.Fuente : Propia, 2018..	032
Imagen 011. Vista Recorrido Interno Zona Complementaria. Fuente : Propia, 2018.....	036
Imagen 012. Interior Aduana. Obtenido desde dambro.wordpress.com, 2015.....	054
Imagen 013. Exterior Aduana. Obtenido desde dambro.wordpress.com, 2015.....	055
Imagen 014. Casa del Cuño Antigua Aduana . Obtenido desde elpais.cr, 2018.....	055
Imagen 015. Exterior C-Mine. Obtenido desde publicspace.org, 2018.....	057
Imagen 016. Aérea C-Mine. Obtenido desde publicspace.org, 2018.....	057
Imagen 017. Contraste edificios. Obtenido desde fab-arch.be, 2018.....	058
Imagen 018. Interior C-Mine. Obtenido desde fab-arch.be, 2018.....	058
Imagen 019. High Line sin intervenir. Obtenido desde thehighline.org.....	060
Imagen 020. Abstracción invasión vegetal. Obtenido desde plataformaarquitectura.cl.....	060
Imagen 021. Mobiliario Urbano High Line Obtenido desde plataformaarquitectura.cl.....	061
Imagen 022. Espacios de Estadía High Line. Obtenido desde thehighline.org.....	061

Imagen 023. Vista Edificio Principal de la Estación. Fuente : Propia, 2018.....	064
Imagen 024. Vista Aérea Zona de doblado de rieles. Fuente : Propia, 2018. Imagen Base: ADEPPCO.....	070
Imagen 025. Vista Lateral de la Bodega de la Estación. Fuente : Archivo Nacional, 1923.....	071
Imagen 026. Vista Satelital del Casco Urbano de Orotina. Fuente : Google Earth, 2018.....	077
Imagen 027. Ubicación del Conjunto. Fuente: Propia, 2018.....	078
Imagen 028. Plano del Cuadrante Propuesto para Santo Domingo de Guzmán. Elaboración Propia. Imagen Base: Archivo Nacional, 1889.....	080
Imagen 029. Plano de distribución de usos de Suelo en el Casco Central. Elaboración Propia, 2018.....	081
Imagen 030. Plano de distribución de los Componentes Urbanos del Casco Central. Elaboración Propia, 2018.....	086
Imagen 031. Vista Antiguo Taller y Bodega de Fletes. Fuente : Archivo Nacional, 1922.....	087
Imagen 032. Contexto Inmediato al Conjunto. Fuente: Propia, 2018.....	094
Imagen 033. Componente Urbano. Fuente: Propia, 2018.....	096
Imagen 034. Zona de Doblado de Rieles. Fuente: Propia, 2018.....	098
Imagen 035. Isométrico Estación. Fuente: Propia, 2018.....	100
Imagen 036. Estación en 1935. Obtenido desde patrimonioculturalorotina.org.....	101
Imagen 037. Estación en la Actualidad. Fuente: Propia, 2018.....	102
Imagen 038. Distribución Estación. Fuente: Propia, 2018.....	103
Imagen 039. Corte Frontal Estación. Fuente: Propia, 2018.....	104
Imagen 040. Corte Trasero Estación. Fuente: Propia, 2018.....	105
Imagen 041. Fachadas Estación. Fuente: Propia, 2018.....	107
Imagen 042. Andén en la Actualidad. Fuente: Propia, 2018.....	109
Imagen 043. Isométrico Andén. Fuente: Propia, 2018.....	110
Imagen 044. Distribución Andén. Fuente: Propia, 2018.....	111
Imagen 045. Fachadas Andén. Fuente: Propia, 2018.....	113
Imagen 046. Bodega de Fletes. Fuente: Propia, 2018.....	115
Imagen 047. Isométrico Bodega. Fuente: Propia, 2018.....	116
Imagen 048. Distribución Bodega. Fuente: Propia, 2018.....	117
Imagen 049. Isométrico estructural Bodega. Fuente: Propia, 2018.....	118
Imagen 050. Fachadas Bodega. Fuente: Propia, 2018.....	119
Imagen 051. Taller de Contacto. Fuente: Propia, 2018.....	121

Imagen 052. Isométrico Taller. Fuente: Propia, 2018.....	122
Imagen 053. Distribución Taller. Fuente: Propia, 2018.....	123
Imagen 054. Isométrico estructural Taller. Fuente: Propia, 2018.....	124
Imagen 055. Fachadas Taller. Fuente: Propia, 2018.....	125
Imagen 056. Oficina - Almacén. Fuente: Propia, 2018.....	127
Imagen 057. Isométrico Oficina Almacén. Fuente: Propia, 2018.....	128
Imagen 058. Distribución Oficina Almacén. Fuente: Propia, 2018.....	129
Imagen 059. Isométrico estructural Oficina Almacén. Fuente: Propia, 2018.....	130
Imagen 060. Fachadas Oficina-Almacén. Fuente: Propia, 2018.....	131
Imagen 061. Trabajadores del Ferrocarril en Motocar. Fuente : Archivo Nacional,1922.....	133
Imagen 062. Llegada del Ferrocarril a la Estación de Orotina. Obtenido desde facebook.com/Imágenes de Orotina. Año : desconocido.....	138
Imagen 063. Locomotora Siemens 130. Fuente : Propia, 2018.....	150
Imagen 064. Componentes Propuesta. Fuente: Propia, 2018.....	151
Imagen 065. Motocar 158. Fuente : Propia, 2018.....	154
Imagen 066. Primer Nivel Estación. Fuente: Propia, 2018.....	156
Imagen 067. Segundo Nivel Estación. Fuente: Propia, 2018.....	157
Imagen 068. Tercer Nivel Estación. Fuente: Propia, 2018.....	158
Imagen 069. Corte Frontal Estación. Fuente: Propia, 2018.....	159
Imagen 070. Corte Trasero Estación. Fuente: Propia, 2018.....	160
Imagen 071. Comedor Interior Estación. Fuente: Propia, 2018.....	161
Imagen 072. Comedor Exterior Estación. Fuente: Propia, 2018.....	162
Imagen 073. Comercio Andén. Fuente: Propia, 2018.....	163
Imagen 074. Vista Exterior Andén. Fuente: Propia, 2018.....	164
Imagen 075. Bodega para Bingo. Fuente: Propia, 2018.....	165
Imagen 076. Bodega para Charla. Fuente: Propia, 2018.....	166
Imagen 077. Bodega para Expo. Fuente: Propia, 2018.....	167
Imagen 078. Vista Interior Bodega. Fuente: Propia, 2018.....	168
Imagen 079. Taller de Contacto. Fuente: Propia, 2018.....	169
Imagen 080. Vista Zona Expo Taller. Fuente: Propia, 2018.....	170
Imagen 081. Oficina y Almacén. Fuente: Propia, 2018.....	171
Imagen 082. Vista Oficina y Zona de Espera. Fuente: Propia, 2018.....	172
Imagen 083. Dirección de vía . Fuente : Propia, 2018.....	174
Imagen 084. Visual Anfiteatro. Fuente: Propia, 2018.....	175

Imagen 085. Círculo de Estadía. Fuente: Propia, 2018.....	175
Imagen 086. Anfiteatro Central. Fuente: Propia, 2018.....	176
Imagen 087. Monumento al Ferrocarrilero. Fuente: Propia, 2018.....	177
Imagen 088. Estación Ferrocarrileros. Fuente: Propia, 2018.....	177
Imagen 089. Patio del Ferrocarrilero. Fuente: Propia, 2018.....	178
Imagen 090. Fuente del Patio. Fuente: Propia, 2018.....	179
Imagen 091. Altar Corazón de Jesús. Fuente: Propia, 2018.....	179
Imagen 092. Patio de la Fuente. Fuente: Propia, 2018.....	180
Imagen 093. Monitor Taller. Fuente : Propia, 2018.....	182
Imagen 094. Estación Tornamesa. Fuente: Propia, 2018.....	184
Imagen 095. Estación Locomotora 130. Fuente: Propia, 2018.....	185
Imagen 096. Estación Huella Toril. Fuente: Propia, 2018.....	185
Imagen 097. Estación Tornamesa Oeste. Fuente: Propia, 2018.....	185
Imagen 098. Nichos de Estadía. Fuente: Propia, 2018.....	186
Imagen 099. Los Ferrocarrileros. Fuente : Propia, 2018.....	188

Índice de Diagramas

Diagrama 001. Síntesis Problemas-Consecuencias. Fuente: Propia, 2018.....	022
Diagrama 002. Síntesis Marco Teórico-Conceptual-Referencial Fuente: Propia, 2018.....	038
Diagrama 003. Evolución de los Conceptos - Reseña Teórica. Fuente: Propia, 2018.....	040
Diagrama 004. Síntesis de las Etapas de la Propuesta. Fuente: Propia, 2018.....	067
Diagrama 005. Línea del Tiempo Ferrocarril al Pacífico parte 1. Elaboración Propia, 2018. Imágenes: Archivo Nacional.....	074
Diagrama 006. Línea del Tiempo Ferrocarril al Pacífico parte 2. Elaboración Propia, 2018. Imágenes: Amigos del Tren a Orotina.....	075
Diagrama 007. Línea del Tiempo Ferrocarril al Pacífico parte 3. Elaboración Propia, 2018. Imágenes: Amigos del Tren a Orotina.....	076
Diagrama 008. El Método de Análisis. Fuente: Propia, 2018.....	092
Diagrama 009. Potencialidades Componente Urbano. Fuente: Propia, 2018.....	135
Diagrama 010. Potencialidades Componente Patrimonial. Fuente: Propia, 2018.....	136
Diagrama 011. Estrategia General. Fuente: Propia 2018.....	141

A



Imagen 002. **Vista Aérea Andén
y Bodega.**

Fuente : Propia, 2018.
Imagen Base: ADEPPCO.



A

Tema de Investigación

A1 |

Selección del Tema

La Asociación de Desarrollo Específica para la Preservación del Patrimonio Cultural de Orotina (ADEPPCO) se ha caracterizado desde sus inicios por el impulso que sus miembros le han dado al fomento y conservación de la cultura, así como al rescate del patrimonio histórico y arquitectónico. Dicha organización se ha encargado de fomentar los actuales valores culturales tangibles e intangibles de la comunidad, al mismo tiempo que buscan rescatar los que se han desvalorizado con el tiempo.

Dentro de estas iniciativas se encuentra el rescate de los edificios que poseen un valor patrimonial dentro de la historia Orotinense, con proyectos que van desde exponer la historia que encierran dichos edificios y sus personajes por medio de plataformas virtuales, hasta fomentar su intervención física involucrando instituciones que dan su apoyo para mejorar el estado de los edificios más críticos.

Orotina posee edificios de gran valor histórico y cultural como lo son la Escuela Primo Vargas Valverde, la Escuela de Hacienda Vieja, la Casona de la Hacienda Coyolar, la Estación del Tren de Orotina y la Estación de Tren de Coyolar, entre otros.

Entre estos edificios resalta el Conjunto de la Estación de tren de Orotina, por su carácter iconográfico y representativo, siendo este el símbolo del auge económico del cantón en una época determinante de la historia del mismo.

Si bien existen otros sitios de interés patrimonial en la zona, se decide intervenir la estación debido a su carácter de conjunto, a la ubicación estratégica dentro de la trama urbana del casco central, además del peso identitario y sus posibilidades de crear dinámicas de interacción cultural en sus espacios; todo esto con la intención de que el proyecto sea el punto de partida de este tipo de iniciativas y que funcione como

una semilla que genere resultados que propicien que los demás lugares de importancia histórica del cantón sean intervenidos. A todo esto, se une la motivación de querer revitalizar una parte de Orotina, darle vida a una de las venas que actualmente reflejan abandono, pero que en sus inicios le dieron el vida al cantón.

Justificación:

El papel del ferrocarril en la conformación del cantón de Orotina es fundamental, el desarrollo socioeconómico y el nacimiento del cantón a principios del siglo XX, se debe fundamentalmente a la construcción del ferrocarril al Pacífico, la construcción identitaria de los orotinenses se fundamenta en las vivencias de las que fue testigo el conjunto de la estación del tren, ubicado en el corazón del casco urbano del cantón.

Con el transcurso de los años la administración pública adoptó ciertas políticas que propiciaron que el apogeo del ferrocarril empezara a debilitarse, hasta concluir con su cierre técnico en el año 1995. Esto provocó que se diera un alto nivel de desvalorización y abandono del conjunto, ya que el mantenimiento básico había sido dejado de lado, acabando con las dinámicas de intercambio que propiciaba el lugar.

El rezago en temas de

conservación del conjunto, provocaron la implementación de estrategias de uso adaptado de los edificios que no propician su recuperación y denigran los valores de tan importante lugar.

El proyecto nace ante la necesidad urgente de revalorizar el conjunto de edificios de la estación y su espacio público, luego de más de dos décadas de abandono. A esta necesidad se agrega la gran cantidad de oportunidades y potencialidades que encierra el conjunto, como el gran peso identitario, el reconocimiento iconográfico, el valor histórico, la ubicación estratégica, la belleza escénica, entre otros.

La posibilidad que presenta el conjunto para ser un lugar que resguarda y exhibe la cultura ligada a la herencia ferroviaria, además de las expresiones culturales generales de Orotina, llega a suplir una de las grandes necesidades de la comunidad, ya que se carece de un espacio que

cuenta y exponga los logros culturales y los transmita, un lugar donde se puedan realizar exposiciones, eventos culturales y actividades turísticas que le cuenten la historia ferroviaria y la del cantón a los que no la conocen.

El proyecto nace como una iniciativa comunal, gestada por un grupo preocupado por la preservación de las experiencias culturales y sus escenarios, lo que respalda de gran manera uno de los grandes componentes que ayudan al éxito de un proyecto arquitectónico: el apoyo de sus usuarios, de su gente.

Otro de los aspectos que justifican la intervención del lugar, se relaciona con el desarrollo venidero para el cantón de Orotina, donde resalta la construcción de un futuro aeropuerto, la creación de una zona económica especial y sedes educativas, además de la posible reactivación de la vía férrea que espera conectar la GAM con el

futuro aeropuerto, reactivación que sigue siendo superficial y poco probable debido a lo obsoleto de la infraestructura y trazado actual que data del siglo XIX.

Este desarrollo propiciará la generación de grandes cambios en las dinámicas y configuración del territorio orotinense: "Todo proceso de acelerado desarrollo trae consigo la multiplicación de obras de infraestructura y la ocupación de extensas áreas por instalaciones industriales y construcciones inmobiliarias que alteran y aún deforman por completo el paisaje, borrando las huellas y expresiones del pasado, testimonios de una tradición histórica de inestimable valor" (Normas de Quito, 1967, p.2).

Ese escenario fomenta que el proyecto se establezca en función de propiciar que los futuros desarrollos vayan de la mano con el fortalecimiento y el respeto de la cultura histórica y sus edificios, encontrando una identidad histórica fortalecida, por medio de

la revitalización de sus conjuntos patrimoniales, adaptados a las necesidades y posibilidades de la actualidad.

Los aportes de la propuesta pueden no limitarse únicamente al contexto orotinense, el proyecto puede ser considerado como un modelo de intervención de fenómenos similares en otros contextos nacionales, donde la infraestructura ferroviaria o de otro tipo posea el potencial de ser revitalizada en función de su esencia histórica y cultural.

Alcances del Proyecto:

Alcance General:

El alcance general consiste en la elaboración de una Propuesta de Rehabilitación Integral para el conjunto de edificios y espacio público de la Zona Histórica de la Estación de Tren de Orotina, que integre las actividades culturales de la comunidad con los valores de la significación cultural de los inmuebles. El alcance general está compuesto por tres etapas necesarias para proponer una intervención general del Conjunto, la primera es de análisis del estado actual de los valores de su significación cultural, la segunda es la definición de las estrategias generales de intervención y la final es la elaboración de la propuesta de diseño.

Alcance Específico 1: Análisis del estado actual de los valores.

El primer alcance específico corresponde al análisis del estado actual de conservación de los valores de la significación cultural del conjunto de edificios y su espacio público circundante,

donde se realiza una valoración de las dinámicas actuales del contexto, así como la definición de los valores de la significación cultural de los componentes de la Estación (valor histórico, social, plástico, simbólico, arquitectónico, etc). El análisis describe el estado actual de cada uno de los valores que conforman la esencia patrimonial de cada elemento del conjunto.

Alcance Específico 2: Definición de las Estrategias de Intervención.

Este alcance está compuesto por el establecimiento de las diferentes estrategias de intervención, donde se parte con la definición de la estrategia general de intervención y sus componentes.

Las estrategias se especifican dentro de dos componentes a intervenir: el arquitectónico y el urbano-arquitectónico; el primero rige sobre la infraestructura patrimonial existente y el segundo sobre el espacio público circundante a los inmuebles del conjunto.

En esta etapa se especifican estrategias de conservación, de rehabilitación o revitalización, además de las pautas de diseño de nuevos espacios en entornos patrimoniales y las de diseño de espacios públicos, entre otras.

La definición de esas estrategias se hará a partir del análisis de sitio y el estudio teórico - referencial, donde se buscará que las mismas logren articular e integrar los valores patrimoniales del conjunto con las dinámicas del contexto actual, resaltando las potencialidades del conjunto de edificios y el espacio público de la zona histórica de la Estación.

Alcance Específico 3: Propuesta de Diseño.

El tercer alcance específico consiste en la implementación de las estrategias de conservación y rehabilitación, por medio de una propuesta de uso adaptado para los edificios existentes y de diseño para el espacio público circundante a los edificios, que contarán con toda la

infraestructura y los componentes programáticos necesarios para que el patrimonio cultural del cantón pueda protegerse, acrecentarse y proyectarse de forma adecuada.

El establecimiento de las actividades que albergan los edificios y su espacio público, responde al rescate de usos originales o a la implementación de nuevas actividades ligadas a la herencia ferroviaria, además de las dinámicas para disfrute de la cultura del cantón y la vivencia del espacio público.

El principal objetivo de la propuesta es revitalizar el lugar en función de actividades que resguardan y exhiben la cultura orotinense y su historia ferroviaria, al mismo tiempo que se recupera un espacio en creciente deterioro y de gran importancia histórico-arquitectónica.

B



Imagen 003. **Vista Aérea Estación y Andén.**
Fuente : Propia, 2018.
Imagen Base: ADEPPCO.



B

Problema de Investigación

B1 Introducción:

Este capítulo busca exponer el estado actual del fenómeno a intervenir, su problemática y delimitación. Primeramente se establece el estado de la cuestión dividido en una serie de apartados que resaltan el contexto en el que surge el proyecto y su peso histórico, ciertos análisis o recomendaciones existentes a nivel de conservación del conjunto patrimonial, concluyendo con el aporte que se espera genere el proyecto sobre la Zona Histórica de la Estación desde un enfoque integral y en equilibrio con sus valores patrimoniales.

El actual abandono de la infraestructura ferroviaria, contextualizada en Orotina y su protagonismo histórico, hace que se establezca un planteamiento del problema general, desde la perspectiva del fenómeno de la Desvalorización, donde las estrategias nulas, de vocación excluyente o desarticuladas con el contexto, han contribuido a que el deterioro del conjunto sea evidente desde cualquiera de sus

valores y significados. Esta problemática es desglosada en cada uno de sus subproblemas, donde resalta el gran desinterés de las autoridades y la comunidad a lo largo de los años.

El objeto de estudio se centrará en el fenómeno de la conservación y la rehabilitación de conjuntos con valor histórico patrimonial y su espacio público, delimitado al conjunto de la Estación de Orotina y su población como usuario principal del sitio.

B2 Estado de la Cuestión:

B2.1 Los proyectos de la Asociación.

La Asociación de Desarrollo Específica para la Preservación del Patrimonio Cultural de Orotina (ADEPPCO), nace como una organización que busca rescatar y revalorizar su patrimonio cultural tangible e intangible, su línea de trabajo se rige a partir de tres ejes fundamentales, en los que se concentran sus proyectos: el eje cultural, el turístico y el de desarrollo urbano. El primero contempla la preservación de sitios históricos por medio de proyectos como el Centro de Cultura y Patrimonio Histórico de Orotina, la campaña “Salvemos a la Locomotora 130” y la restauración de la Casona de la Hacienda Coyolar, además de la más reciente campaña “Salvemos la Estación de Orotina”.

El eje turístico pretende “aprovechar los viajes del tren turístico entre Orotina y Caldera para promover de una forma sostenible y responsable la explotación de los sitios históricos

del cantón y sus bellezas naturales" (ADEPPCO, 2016) , lo que busca generar una estrategia de protección de estos sitios, además de fuentes de ingreso. El último eje corresponde al desarrollo urbano, que pretende adecuar la infraestructura en función de articular los diferentes sitios de interés cultural y patrimonial del cantón, fortaleciendo y propiciando la conformación de un centro histórico.

Dentro de este contexto, la investigación y el proyecto se concentra en el eje cultural, donde resalta el proyecto "Salvemos la Estación de Orotina", debido a las posibilidades que tiene este de crear dinámicas de integración sociocultural entre la comunidad.

B2.2 El tren y su papel en la conformación de Orotina.

Las grandes oportunidades que presenta el proyecto tienen que ver con el significado que posee el tren en la conformación y

evolución del cantón de Orotina.

Antes de la llegada del ferrocarril, el poblado de Orotina se desarrolla principalmente alrededor de la venta de abastos y la mano de obra que dio a la actividad minera de los Montes del Aguacate, pero tal y como lo afirman Pujol et al. (2007), Orotina no va a conseguir un desarrollo significativo sino hasta la construcción del Ferrocarril al Pacífico:

"Sin duda es con este mega proyecto nacional que Orotina tiene un despegue rápido hacia un desarrollo comercial y urbano considerable, el desarrollo que en pocos años consiguió el poblado fue gracias a su punto como estación de paso de bienes entre San José y Puntarenas. Es en el marco de este desarrollo que Orotina se eleva a cantón en 1908." pág. (II 4-1.10).

La construcción de la terminal provoca que aparezcan

actividades de servicio como hoteles, restaurantes, cantinas, tiendas, además de un gran sector informal de ventas ambulantes como las icónicas "vianderas", que vendían comida típica del tren.

Este desarrollo provoca que Orotina se consolide como un centro urbano de importancia comercial que va en crecimiento gracias al tren (ver imagen 004) y empiezan a aparecer pequeños pueblos a lo largo de la vía férrea, muchos de ellos existentes hasta la fecha.

El lugar que había adquirido el cantón como centro de intercambio comercial, empieza a debilitarse a finales de los cincuenta y durante los sesenta con la apertura de nuevas carreteras nacionales consideradas de rápido acceso, además de las políticas administrativas adoptadas por un modelo de "estado empresario", situación se fue agravando la funcionalidad del ferrocarril hasta

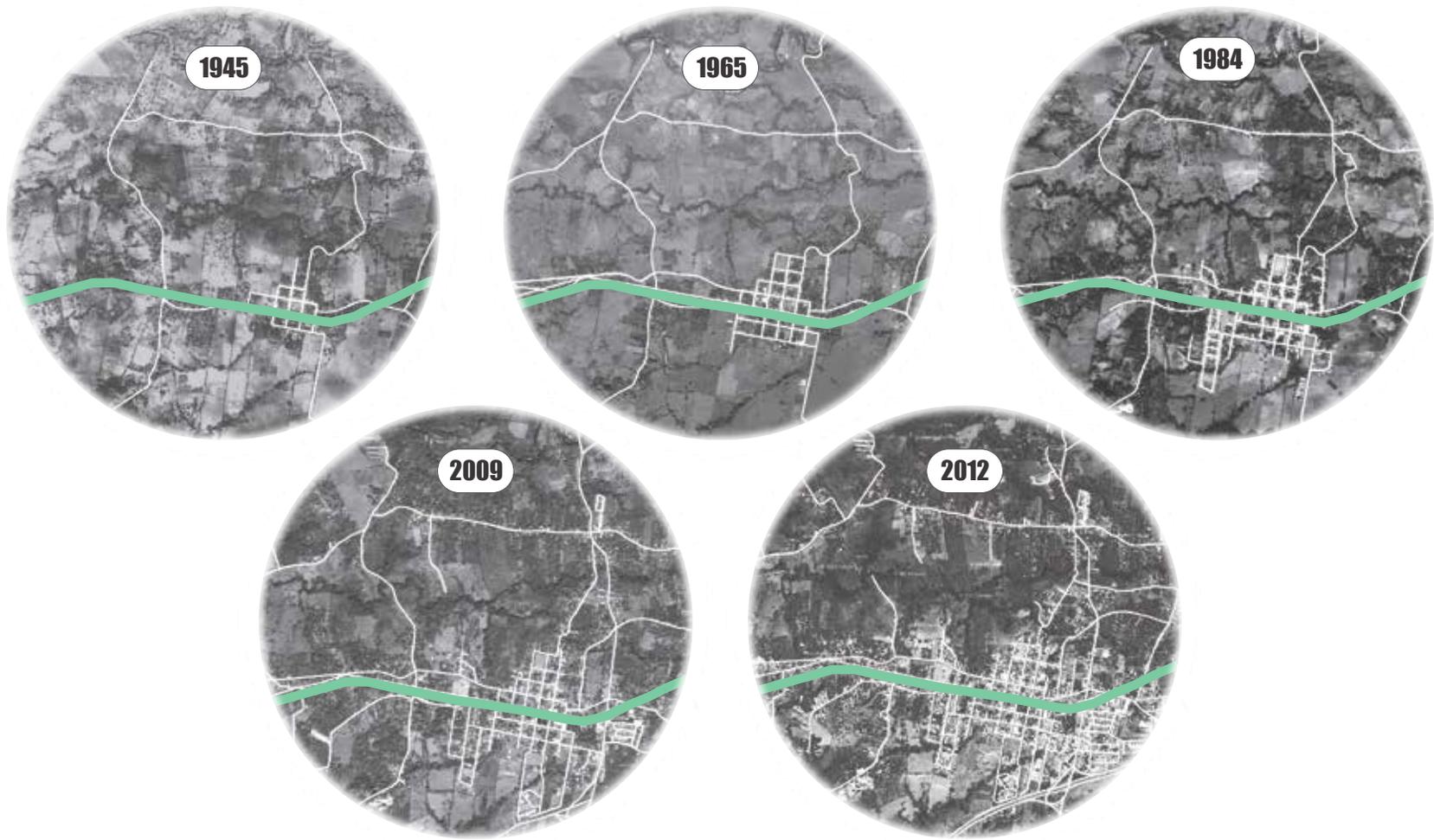


Imagen 004. **Fotomontaje “El crecimiento de la Trama y el Tren”**.
Fuente : Propia, 2018. Imágenes base: Guell, 2013,
Google Earth, Instituto Geográfico Nacional.

concluir con su cierre operacional en el año 1995.

Ante este panorama el cantón de Orotina se ve en la necesidad de transformar su economía hacia la producción frutícola y turística, alimentándose del desarrollo turístico de la zona pacífica; esto hizo que hace unos años y hasta la actualidad, el uso que se le da al tren responda principalmente a viajes turísticos de manera esporádica desde Orotina hasta Caldera, anteriormente se daban desde San José, pero debido a hundimientos en algunos sectores, los viajes desde la capital se han cancelado.

Este nuevo modelo de desarrollo ha hecho que las actuales generaciones empiecen a olvidar los orígenes de su cantón y el aporte del tren, pocos conocen otra realidad a la de la inactividad ferroviaria, están acostumbrados a ver la infraestructura del ferrocarril en desuso y abandonada, lo que genera poca apropiación para su defensa y adaptación a las nuevas necesidades.

Actualmente, se maneja la posibilidad de que el tren sea reactivado hasta el cantón de Orotina, como parte de uno de los tramos complementarios dentro del "Sistema de Transporte de Pasajeros del Gran Área Metropolitana" (TRP), que se extiende desde la GAM hasta el futuro Aeropuerto Internacional en Orotina. Pero este panorama es algo incierto, partiendo principalmente del análisis de la infraestructura ferroviaria del país hecho por el MOPT en el Plan Nacional de Transportes (2011) :

"Los estándares técnicos y funcionales previos al cierre técnico, corresponden más a las características de un ferrocarril del siglo XIX que del siglo XX, al menos del momento del siglo XX en el que se decidió el cierre. Esta red no permite su modernización por haber llegado a su propio colapso. Los trazados actuales, no son adecuados para asegurar el éxito futuro de este sistema. Es necesario un ferrocarril del siglo XXI, construido sobre

conceptos y trazados del siglo XXI, con todo lo que ello implica. Este nuevo ferrocarril del siglo XXI, no tiene por qué estar atado a los trazos actuales, si bien es cierto que los corredores históricos serán una referencia".(p.37).

Ese análisis pinta un panorama bastante complicado para la reactivación del tren en función del traslado rápido de personas desde y hacia el futuro aeropuerto, pero esto no exime que la infraestructura actual no sea rehabilitada en función de actividades acordes con su valor histórico y cultural, la lógica de la infraestructura y su trazado actual, responde más hacia una reactivación en función del transporte turístico, con índole de recorrido histórico, como lo plantea uno de los proyectos de la Asociación defensora del Patrimonio Orotinense.



Imagen 005. **Vianderas en el Vagón del Tren.**
Obtenido desde facebook.com/
Gente para recordar. Año: desconocido

B2.3 El tren en el imaginario orotinense.

Como se expuso anteriormente, el tren propició la conformación y crecimiento de Orotina a principios del siglo XX; pero este aporte también se da en el ámbito socio-cultural; el conjunto de la estación fue durante casi un siglo, escenario de gran cantidad de dinámicas sociales, culturales y económicas que forman gran parte de la identidad colectiva del orotinense.

José Umaña (1994) expone parte de las dinámicas que se vivían alrededor de la estación, a manera de reflexión ante el cierre del tren:

"Para finales de los años setenta no existía mayor vínculo entre el tren, el mercado y el pueblo. Los trenes repletos de gente rumbo a Orotina y Puntarenas dejaron de partirle el corazón al pueblo. Las vendedoras de comida también dejaron de hacer su bullicio y de brincar de un vagón a otro como

saltimbanquis con enaguas; tampoco se les volvió a ver regateando por el precio de las papas o cargando las compras en sus cajas de madera o en sus palanganas de aluminio." ("El mercado de Orotina: Historias de un sitio fresco en un pueblo caluroso" pág 16)

El conjunto de la estación se desarrolló como el vestíbulo principal de la ciudad, donde se desarrollaban variedad de actividades complementarias de índole comercial como las ventas de "gallos" y frutas (ver imagen 005), de naturaleza religiosa como el desfile del Corazón de Jesús (ver imagen 006), y de índole socio-cultural como punto de referencia de la comunidad.

El corazón de orotina fue por muchos años su estación, se caracterizó por poseer muchas historias para contar alrededor de las vivencias cotidianas que contribuyeron a traspasar los límites de la simple utilidad del espacio, para ser un punto icónico dentro de las dinámicas de la comunidad.



Imagen 006. **Desfile Corazón de Jesús (1994).**
Obtenido desde facebook.com/
Imágenes de Orofina

B2.4 La declaratoria de patrimonio del Conjunto de la Estación.

A pesar de que la Ley 7555 ha sido duramente criticada en función de los pocos o nulos incentivos que produce la declaratoria de Patrimonio, el conjunto de la Estación de Orotina se encuentra bajo la protección de esta ley desde el año 2003. La misma establece ciertas formas en las que se debe intervenir el patrimonio pero en criterios bastante generales, siempre tomando como base el respeto de la significación cultural de los inmuebles declarados.

La declaratoria cubre la mayoría de los edificios del conjunto y el espacio de vía férrea entre ellos, conformado por el edificio de la Estación, el Andén de pasajeros, el Taller de Contacto, la Bodega y el tramo de línea que atraviesa dicho conjunto. Pero el proyecto busca integrar además, otros edificios que quedaron fuera de esta declaratoria y que originalmente forman parte del conjunto, como la antigua Oficina del Ingeniero de Vía, el Campamento de

Empleados y las casas de habitación, además de extender el diseño del espacio urbano hasta integrarlo con sus límites actuales.

Parte de las razones por las que el conjunto es declarado como patrimonio, se centran en la importancia que éste tuvo para el cantón, donde sobresale su papel dentro de la construcción del valor histórico-arquitectónico como documentos de funciones espaciales y conjugación de lenguajes arquitectónicos, actualmente en desuso, además de ser el testimonio de una época de desarrollo y ser escenario de intensas dinámicas sociales, culturales y económicas, determinantes en la conformación de la identidad orotinense.

A pesar de que la declaratoria confirma parte de la importancia del conjunto, Fernández (2010) considera que el concepto de lo patrimonial "va mucho más allá de lo declarado legalmente como patrimonio histórico - arquitectónico,...el valor patrimonial de una edificación, como portador de memoria social

y como generador de identidad colectiva que es, debe estar por encima de cualquier declaratoria oficial" (p.18). Esta posición es bastante acertada en función de fomentar la constante protección de cualquier bien que posea un valor para un grupo particular, como poseedores de memorias de antaño o de la actualidad.

B2.5 El estado actual del conjunto de la Estación

El único estudio referente al estado actual del Conjunto de edificios de la estación de tren de Orotina, fue el hecho por el Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (PRODUS) de la Universidad de Costa Rica en el año 2007, como parte de la sección de análisis y propuestas del borrador del Plan Regulador del cantón de Orotina.

La información más relevante se resume en las Fichas de Evaluación del Patrimonio histórico declarado, del Centro de Conservación, elaboradas por ProDUS, donde se incluye información bastante sintética sobre el estado actual de

los edificios, se comentan los antecedentes, se describe el conjunto y se exponen las principales características físicas de cada edificio y su estado actual.

Esta evaluación concluye con una descripción del estado actual donde se resalta que las edificaciones tienen pocas modificaciones tanto interna como externamente y que la falta de mantenimiento, a favorecido al paulatino deterioro de las estructuras, lo que ha propiciado un estado de deterioro generalizado; además agrega que el conjunto pese a sus dimensiones, se percibe como escenográfico dada la carencia de actividades que fomenten la interacción social con el conjunto de edificios.

Otras de las conclusiones hechas tiene que ver con el espacio físico inmediato al conjunto, donde resalta la falta de condiciones necesarias para que se generen dinámicas de intercambio e integración social, además del inadecuado estado de la

infraestructura urbana, como las aceras, las rampas de acceso y la inexistencia de servicios complementarios. Un adecuado tratamiento de los espacios aledaños puede favorecer el incremento de su uso y apropiación.

B2.6 Propuestas de intervención del conjunto de la estación.

El análisis hecho por ProDUS hace una descripción, en términos generales, sobre el estado de conservación del conjunto de la estación, elaborado en el año 2007. Este aporte culmina con la conceptualización esquemática de una propuesta de conservación que busca la integración activa con el contexto inmediato.

La Propuesta plantea reactivar el conjunto patrimonial de la Antigua Estación del Ferrocarril del centro de Orotina, reutilizando estas edificaciones, incorporando nuevas actividades que busquen integrar el sistema de transporte público, una ciclovía y propuestas de peatonalización, todo con el

objetivo de potenciar el valioso patrimonio intangible y ser un punto de interés tanto para la comunidad como para el turista.

Se sugiere que las actividades se orienten en función de fortalecer la vocación cultural y turística, donde se puedan desarrollar ciertas actividades artísticas y comunales. La vivencia de este tipo de espacios por medio de dinámicas de integración y cambios de uso acordes con su valor, llegan a ser estrategias bastante acertadas en términos de conservación y rehabilitación.

B2.7 Las necesidades culturales y turísticas del cantón.

Parte de las iniciativas de los grupos comunales del cantón, es buscar un lugar idóneo para albergar muchas de las actividades culturales que se dan en el cantón, así como fomentar la realización de otras que propicien el crecimiento y la concientización de la memoria histórica del lugar.

Actualmente existe la escuela de Artes Musicales, además de los

espacios suministrados por el INA y centros privados donde se dan clases de índole cultural de gran variedad. Pero la necesidad detectada no tiene que ver con un lugar para realizar clases, sino más bien se necesita una serie de espacios donde se expongan los resultados de esos procesos de manera continua, ya que la producción de arte por parte de estos grupos es constante, se estaría hablando entonces de espacios de exposición de pintura, escultura, música, entre otros.

A estas necesidades se agrega la carencia de un espacio que cuente la historia del tren y su papel a lo largo de la historia orotinese, además del componente turístico y los potenciales que genera la estación para ser un punto de disfrute y conocimiento de la historia y cultura, fomentando la llegada y salida de visitantes por medio del tren turístico que continúa funcionando durante ciertos periodos, lo que contribuiría a generar viajes más frecuentes hacia la comunidad y sus atractivos.

El gran potencial que presenta la estación para albergar gran cantidad de espacio de índole cultural, histórico y turístico, contribuye a llenar el vacío existente en ese tema y a recuperar un espacio lamentablemente abandonado y desvalorizado.

B2.8 El vacío de conocimiento.

Con respecto al contexto donde se desarrollará la investigación (Orotina), se evidencia que el tema de la conservación del patrimonio se ha dejado de lado o se ha abordado desde una visión poco integral, donde se ve todo el fenómeno por partes separadas.

Como inquietud ante ésta problemática, el aporte principal hacia lo que no se ha investigado o desarrollado hasta el momento, se plantea desde el enfoque de una propuesta que busque abordar el tema de manera integral por medio del traslape de las capas de patrimonio, conservación, revitalización, espacio público y dinámicas de índole cultural-expositivo,

generando la mayor cantidad de impactos positivos sobre el Conjunto.

Otro de los aspectos que se han dejado de lado tiene que ver con la formulación y el planteamiento del proyecto tomando en cuenta los planes que se esperan desarrollar en Orotina, como lo son el futuro aeropuerto y la zona económica especial, ambos llegarán a generar cambios importantes sobre la configuración y las dinámicas del territorio orotinese, por lo tanto se buscará que el proyecto se realice bajo estrategias de conservación y rehabilitación que logren integrarse a las actuales y futuras dinámicas del entorno, enfocadas en la consolidación del conjunto histórico y el resalte de los valores históricos del conjunto.

Por otro lado se encuentra el nivel de alcance del proyecto, donde se establece un análisis que concluye con la propuesta de diseño de uso adaptado para los edificios y el diseño a escala de detalle del espacio público del conjunto; la propuesta anterior

(ProDUS) llega a un alcance superficial y de manera conceptual a nivel de recomendaciones sobre las posibilidades de conjunto, pero no pone en práctica a nivel de diseño esa propuesta. El tema del reciclaje de edificios ha sido poco tratado en el cantón, desaprovechando la oportunidad de regenerar espacios en abandono.

B2.9 La perspectiva innovadora.

La evolución en términos de conservación de conjuntos históricos se ha caracterizado por generar diferentes discusiones en función de la manera en la que se deben intervenir estos sitios. En esta investigación se plantea abordar el tema de la conservación desde una perspectiva integral, donde se deja de lado el hecho de conservar por conservar o tomar en cuenta solamente las estrategias que responden a las doctrinas o ideologías de la restauración estilística, sino que se busca el respeto por los valores históricos, dándole importancia a gran parte de ellos, al mismo

tiempo que se realizan estrategias de intervención con modelos que responden a las necesidades actuales y futuras del conjunto y su entorno.

La peculiaridad del entorno y la historia orotinense, ligada al desarrollo de la infraestructura ferroviaria, crean grandes oportunidades en función de la manera en la que se puede intervenir el conjunto patrimonial; el sitio permite implementar estrategias de conservación que resalten la intervención de forma conjunta e integral, dejando de lado la manera más tradicional, donde se acostumbra a resaltar únicamente el valor estilístico y la imagen externa del objeto.

La ubicación estratégica del conjunto de la estación y las posibilidades de generar dinámicas de integración del entorno físico y sociocultural, se transforma en una oportunidad para lograr poner en práctica estrategias de intervención de conjuntos históricos que rompan con los métodos habituales, por medio del resalte de los valores de

su esencia, de manera que la conservación y la rehabilitación de este tipo de espacios se establezca como un referente a la hora de intervenir la infraestructura ferroviaria del país.

B3 Problema y Subproblemas:

B3.1 Problema General de Investigación:

Desvalorización del Conjunto de edificios de la zona histórica de la Estación de Tren de Orotina por medio de estrategias de conservación nulas, de vocación excluyente o desarticuladas con su contexto, que desaprovechan las oportunidades de generar dinámicas de integración con el entorno.

Tejela y Ortiz (2015) consideran que un espacio se desvaloriza conforme se van produciendo una serie de fenómenos como los cambios de uso, las obsolescencias funcionales, físicas y materiales, deterioros importantes y en algunos casos,

hasta su ruina. El conjunto de edificios de la zona histórica de la Estación, como ícono representativo de los más altos valores simbólicos de la comunidad, es al mismo tiempo el lugar que más sufre de degradación físico-espacial y desintegración contextual.

En el proceso de desvalorización se encarga de restar, suprimir u olvidar los valores que evoca el conjunto. Esta desvalorización se liga a las estrategias nulas o mal aplicadas, que en lugar de aprovechar las oportunidades de los inmuebles y su entorno, lo excluyen por completo.

A esto se une la Ley N° 7555 con una carencia de incentivos reales para llevar adelante dichas tareas de preservación, por lo que, fácilmente, esos bienes pierden el interés de sus propietarios cuando son privados o no reciben la atención merecida cuando son públicos o institucionales, en este caso el INCOFER como propietario del conjunto carece de la

capacidad técnica para hacerle frente a las tareas de conservación y el Centro de Patrimonio se limita a dar asesorías solamente en casos en los que algún interesado lo solicite, no se cuenta con la constante evaluación del estado de los inmuebles, por lo que las estrategias de conservación son nulas o deficientes.

Este estado de abandono y deterioro, repercute en sus valores, su imagen y reconocimiento histórico, generando un nivel de aislamiento que propicia que se vean como lugares peligrosos, sucios y abandonados, dificultando la vivencia del sitio y la lectura de la ciudad.

La revitalización y puesta en valor de estos espacios como referentes de la historia de la ciudad y su gente debe hacerse por medio de estrategias que busquen aprovechar las posibilidades que tienen los lugares en función de la creación de espacios que generen integración y apropiación del entorno y sus personas.



Diagrama 001. **Síntesis Problemas-Consecuencias.**
Fuente: Propia, 2018

B3.2 Subproblemas de Investigación:

B3.2a Subproblema 1:

Desconocimiento del estado actual de Conservación de los valores de la significación cultural del conjunto de edificios y espacio público de la zona histórica de la Estación de tren de Orotina

Hernández (2013) considera que la desinformación y desconocimiento de los inmuebles y sus valores contribuye a generar una desvalorización hacia los mismos, por lo que se deben establecer estrategias de análisis del estado de los componentes arquitectónicos de los edificios, al mismo tiempo que se considera el contexto urbano y la contribución que este hace con respecto al reconocimiento del conjunto de edificios y su relación con los principales componentes del paisaje urbano.

Actualmente no existe un estudio reciente del conjunto de edificios de la zona de la estación y sus valores en términos de conservación del espacio arquitectónico y

urbano-arquitectónico. Existen artículos históricos que cuentan las vivencias que se dieron en la zona histórica de la estación y el papel que esta tuvo en el desarrollo del cantón, pero se sigue desconociendo el estado actual y la relación de los inmuebles con su contexto, que sin duda ha cambiado.

Los estudios más cercanos datan del año 2003 y 2007, el primero hecho por la Municipalidad de Orotina y el Centro de Patrimonio como parte de la solicitud de la declaratoria de Patrimonio del conjunto, pero la misma es bastante general y se resume en aspectos históricos que justifican la declaratoria. El segundo análisis es el hecho por PRODUS, este es de carácter general y no puntualiza en una escala de detalle; expone una pequeña idea sobre el estado de conservación de los inmuebles, propone posibles usos, además de una estrategia de integración del contexto por medio de componentes de movilidad; pero la propuesta no es desarrollada en una etapa de diseño, llega hasta el nivel conceptual.

La implementación de estrategias de intervención sobre espacios con significado histórico-cultural, demandan el conocimiento de la historia de los inmuebles y su conjunto; conocer el estado de los valores de su significación cultural es la base para intervenir cualquier edificio o conjunto de edificios de carácter patrimonial; ante esto se vuelve importante actualizar y profundizar aún más en el análisis del estado actual de la esencia patrimonial del conjunto y su espacio público.

B3.2b Subproblema 2:

Elaboración de estrategias de Conservación y Rehabilitación de conjuntos históricos desarticuladas con los valores patrimoniales y la integración de su contexto.

Parte de la nula o poca implementación de estrategias de conservación y rehabilitación, responde al poco conocimiento y respeto que se tiene sobre el conjunto de la estación y su significación cultural en términos arquitectónicos y urbano-arquitectónicos.

Desde el cierre del ferrocarril, el conjunto empieza a vivir una serie de cambios que no son desarrollados en función de su conservación, con la ida del tren, la vocación y vivencia del espacio decae.

Ante este escenario de inactividad del ferrocarril se toma la decisión de darle un cambio de uso a los edificios del conjunto hacia una vocación mayoritariamente habitacional, con la excepción de la antigua bodega que actualmente alberga un almacén comercial. El escenario que se vive en uno de estos edificios es descrito por Cruz (2013) :

“Hoy, dentro del edificio de la boletería, Sidney Hernández mira la novela de la 1 p. m. en un televisor con antena de aire y cuenta que ella cuida mucho la casita que le da el Gobierno mientras su esposo trabaja para el Incofer. Por dentro, las paredes están repletas de clavos que ella asegura nunca haber clavado.

“Cuando yo llegué la casa estaba así porque antes vivía un hombre solo, pero yo la cuida mucho y la mantengo limpia”.(Un encuentro con parajes de la memoria, 2013, parra.12)”

El uso que se le dio al inmueble lamentablemente no le hace justicia a los valores y potenciales que encierran esos espacios; la estrategia de uso adaptado es excluyente, pasó de ser un lugar abierto al público y generador de gran cantidad de dinámicas de intercambio social, a ser un espacio que se guarda bajo llave para que solamente un grupo reducido de personas lo utilice.

Los dos tipos de uso propuestos carecen de integración contextual, las actividades que se dan en los edificios evidencian un nivel alto de desarticulación con su contexto, el uso habitacional hace que los edificios sean de uso privado y se mantengan cerrados por completo, y el uso comercial que funciona como almacén agrícola-veterinario es de carácter

semiprivado, ninguno de los dos propicia la estadía ni la vivencia del espacio, desaprovechando las posibilidades de darle un uso que cuente la historia de los edificios y sea atractivo para toda la comunidad.

El cambio de uso actual, solamente ha contribuido al debilitamiento de los valores de los edificios, por medio de la introducción de dinámicas de uso carentes de variedad, desligadas a los valores patrimoniales de los inmuebles y que contribuyen a borrar la esencia de cada uno de los espacios.

Se carece de una estrategia que logre resaltar los valores del conjunto (Revalorización), más bien se da todo lo contrario, ejemplo de esto es el evidente deterioro del valor estético de algunos edificios, como el Taller de Contacto, donde el poco mantenimiento ha generado que la vida que le daban los colores al edificio se apague, además de que la mayoría de sus ventanas han sido “vandalizadas” (ver imagen 007).



Imagen 007. **Deterioro Taller**
Fuente: Propia, 2018

Otro espacio en creciente deterioro es el Andén, que a pesar de que no cumple con su función original, algunas personas lo utilizan como espacio de estadía, pero lamentablemente el cumplimiento de resguardo climático empieza a dejar de funcionar, ya que su cubierta se encuentra en mal estado (ver imagen 008), el valor de uso de ese espacio mutó hacia la transformación de un espacio de espera a uno de estadía y encuentro, pero desafortunadamente se empieza a ver comprometido en cuanto su capacidad funcional falla.

Actualmente no existen estrategias que logren integrar el espacio público circundante y que consoliden el grupo de edificios como un conjunto, el mismo pese a sus dimensiones, se percibe como escenográfico dada la carencia de actividades que

fomenten la interacción social y con los edificios (Pujol et al, 2007). En esta escena predomina el abandono y la inactividad, a pesar de los grandes potenciales que se presentan para generar dinámicas ricas en interacciones sociales.

En general la única estrategia que se puso en marcha fue la del cambio de uso de algunos de los inmuebles del conjunto, donde se evidencia la carencia de planificación, donde no se consideraron las consecuencias que podían tener sobre los valores de la significación cultural del conjunto. La estrategia no generó herramientas para que la conservación del conjunto fuera sostenible con el tiempo, lo que ha contribuido en gran parte al estado generalizado de abandono, desintegración y desvalorización de la zona histórica de la estación del tren.



Imagen 008. **Deterioro Andén**
Fuente: Propia, 2018

B3.2c Subproblema 3:

Desaprovechamiento de los potenciales de articulación físico-espacial e integración sociocultural propios de los conjuntos de carácter histórico-patrimonial a la hora de implementar propuestas de diseño y rehabilitación en los mismos.

El nivel iconográfico y la gran carga de valores que posee el conjunto de la estación, lamentablemente ha sido desaprovechado; las estrategias establecidas han contribuido a disminuir el valor del conjunto, dejando de lado todas las posibilidades de integración físico-espacial que poseen los inmuebles, lo que genera un creciente proceso de desvalorización.

Existe una serie de dinámicas ligadas a la herencia ferroviaria e iniciativas culturales en el cantón, pero desafortunadamente no se ha logrado ver el potencial que tienen los edificios del conjunto de la estación para albergar esas actividades. Esto contribuiría a que se ataquen dos necesidades de

manera conjunta, por un lado la desvalorización ante el abandono y el inadecuado cambio de uso de los edificios, al mismo tiempo que se integran al conjunto espacios idóneos para la expresión y el disfrute del legado del ferrocarril y de la cultura del cantón.

A esto se une el potencial turístico ante la llegada del tren en ciertos periodos, donde la visita del lugar puede fomentar el uso de los espacios tanto por parte de la comunidad, como por parte de los visitantes.

Muchos de los potenciales de vivencia espacial que genera el sitio tienen que ver con interacciones que generan apropiación e identificación espacial, ligadas a la historia ferroviaria o a la exposición cultural orotinense.

Una de estas oportunidades tiene que ver con el cambio de uso de los inmuebles del conjunto hacia una vocación histórica y cultural, donde se pueden albergar espacios de exposición, una zona que evoque el recuerdo de la

historia del tren y pequeños espacios comerciales complementarios, entre otros. Además se presenta la oportunidad de generar espacios al aire libre que permitan el disfrute de presentaciones culturales, como danza o conciertos de la escuela de música del cantón. La generación de una variedad de usos contribuye al disfrute de los espacios, donde se tomen en cuenta las temporalidades y el atractivo de cada componente.

Otra posibilidad tiene que ver con las dinámicas de llegada del tren turístico, a pesar de que actualmente los viajes no son tan frecuentes, parte de lo que se busca es que la zona sea atractiva a generar visitas constantes en torno a los viajes en tren.

La boletería y su espacio de espera, tienen las posibilidades de recibir a las personas que vayan a utilizar el tren cuando este realice los viajes turísticos, reviviendo las dinámicas originales del inmueble y siendo flexible a albergar otras actividades cuando no se hagan los recorridos turísticos.

Uno de los componentes más importantes dentro de las posibilidades existentes en el conjunto es la gran cantidad de espacios con potencial de generar dinámicas de utilización del espacio público, existen posibilidades de establecer nuevos sitios para el disfrute del espacio al aire libre (ver imagen 009), además de generar un manejo de los flujos, los vacíos y las transiciones de manera que todos los componentes del conjunto histórico puedan visualizarse de manera integral desde la vivencia de su espacio público.

Todas estas intervenciones contribuirán con el reforzamiento del carácter del sector, donde resaltan sus valores históricos, culturales y patrimoniales. Esto contribuye a reforzar la imagen de la ciudad, el desarrollo cultural del pueblo orotinense y que sea un atractivo para los visitantes del lugar; dejando de lado el carácter desvalorizado en el que se encuentra la zona, como consecuencia del nulo aprovechamiento de las posibilidades propias del conjunto.



Imagen 009. **Zona Verde del Conjunto**
Fuente: Propia, 2018

B4 Objeto de Estudio:

El objeto de estudio en esta investigación es el conjunto de edificios y espacio público de la zona histórica de la estación de tren de Orotina, el cual será abordado en términos de conservación y rehabilitación arquitectónica y urbano-arquitectónica. Para esto es importante entender los fenómenos que encierra el objeto de estudio desde una visión integral, la cual es visualizada desde los valores patrimoniales del conjunto.

El primer eje tiene que ver con los valores de la significación cultural y su estado actual. Donde resaltan los valores de índole histórico, sociocultural, arquitectónico, estético-material, de uso, simbólico y el valor de conjunto.

El segundo eje se compone por las estrategias de intervención en términos de Conservación y Rehabilitación, lo que implica la manera en la que se intervienen los espacios en un entorno histórico-arquitectónico,

compuesto por estrategias como la revalorización o puesta en valor, el uso adaptado, la construcción de nuevos espacios respetuosos del entorno histórico, el tratamiento del espacio público de manera integral y la visión de conjunto.

El tercer eje está compuesto por las actividades de índole histórico y cultural que llegarán a revitalizar el conjunto, enfocadas hacia la exposición y disfrute del legado ferroviario y la cultura orotinense. El cuarto y último eje se compone del espacio público circundante a los edificios del conjunto, que se plantea como eje conector de todas las diferentes dinámicas.

El aporte de la investigación concluye con una propuesta de uso adaptado y diseño de espacio público, desde una visión integral de conservación y rehabilitación que logre integrar las necesidades de los nuevos usos en función de resaltar los valores del conjunto.

B5 Delimitación:

B5.1 Delimitación Físico-Espacial

La delimitación físico-espacial está compuesta por el conjunto de edificios y espacio público de la zona histórica de la estación de tren de Orotina. Vista desde una escala de análisis macro, meso y micro.

La escala de análisis macro se limita al casco urbano de Orotina, del que se hará referencia en términos generales; la investigación y la propuesta de diseño, solamente profundiza en la escala meso, compuesta por la zona histórica del conjunto de la estación, y la escala micro, que corresponde al abordaje de cada uno de los componentes de la propuesta a nivel de detalle.

Estos componentes se dividen en dos ejes, el arquitectónico y el urbano-arquitectónico. El primero se compone de los edificios patrimoniales (Estación-Boletería, Andén, Bodega, Taller de Contacto y Oficina del Ingeniero de Vía - Almacén); y el segundo

eje lo componen los espacios públicos y la infraestructura urbana necesaria, limitada a las zonas circundantes dentro del conjunto. Cabe resaltar que los demás edificios patrimoniales del conjunto, se integran dentro de la propuesta desde su espacio urbano, sin embargo no se analizarán ni serán intervenidos en su espacio interno en la propuesta de Rehabilitación.

B5.1 Delimitación Social

El usuario meta es el interesado en apreciar y disfrutar los valores patrimoniales y culturales del cantón, compuesto por la población que habita la comunidad así como sus visitantes.

Se hace referencia al usuario desde la relación de estadía que se tendrá con el espacio, dentro de este filtro se identifica al usuario que disfrutará de las dinámicas internas y externas, así como el que estará solamente de paso, ya que el conjunto se encuentra en una de las vías más transitadas del

casco central; además se identifica al usuario que se verá tentado por utilizar las zonas de esparcimiento del espacio público.

El proyecto no tiene un alcance hacia un usuario específico, busca integrar a la mayoría de grupos de personas interesadas en vivir la historia del conjunto y disfrutar los diferentes espacios.

B5.1 Delimitación Temporal

La primera etapa de análisis de la situación actual en función de los valores del conjunto, amerita que se haga una pequeña reseña histórica en función de entender los valores históricos durante la evolución de los inmuebles, lo que hace que este componente sea visualizado desde el momento en el que se nace el conjunto (1903), esto con el objetivo de ver que se puede hacer para rescatar o reinterpretar algunos de los valores del pasado, sobre la propuesta actual.

El resto de las etapas se proyectan en función de lograr entender las necesidades actuales de los espacios y sus usuarios, desde estrategias de conservación o rehabilitación que incluyan las necesidades actuales y se proyecten con una visión de futuro que haga que el proyecto sea sostenible, en cuanto perduren sus valores a lo largo del tiempo.

c



Imagen 010. Vista Fachada
Principal Taller.
Fuente : Propia, 2018.



C

Objetivos de Investigación

C

032

Objetivo General:

Generar una Propuesta de Rehabilitación Integral, mediante la Puesta en Valor del conjunto de edificios y espacio público de la zona histórica de la Estación de tren de Orotina, que integre dinámicas ligadas a la herencia ferroviaria y actividades culturales de la comunidad con los valores de la significación cultural de los inmuebles.

Objetivos Específicos:

Objetivo Específico 1:

Analizar los valores de la significación cultural del conjunto de edificios y espacio público de la zona histórica de la Estación de tren de Orotina, con el fin de describir el estado actual de la esencia patrimonial de los elementos que conforman el conjunto.

Objetivo Específico 2:

Proponer estrategias de Rehabilitación y Conservación para el conjunto de edificios y espacio público de la zona histórica de la Estación de tren de Orotina, que puedan articular e integrar los valores patrimoniales del conjunto con las dinámicas del contexto actual.

Objetivo Específico 3:

Elaborar una propuesta de diseño y uso adaptado para el conjunto de edificios y espacio público de la zona histórica de la Estación de tren de Orotina, que logre exponer y albergar dinámicas para el disfrute de la herencia ferroviaria e iniciativas culturales del cantón.

D



A photograph of a residential street. On the left, there is a house with a brown roof and a white wall, partially obscured by a large tree with green leaves. A utility pole stands in front of the house. In the center, a large, dense tree with green leaves dominates the view. On the right, there is another house with a brown roof and a white wall, also partially obscured by trees. The street is paved and has a utility pole on the right side. The sky is clear and blue.

Imagen 011. **Vista Recorrido Interno Zona Complementaria.**
Fuente : Propia, 2018.

D

Marco Teórico - Referencial

D

036

Marco Teórico:

La distribución del marco teórico - conceptual se realiza en función de una serie de preguntas que aclaran y guían la manera en la que se intervienen los conjuntos históricos y su contexto. Primeramente se busca comprender la evolución del concepto de Conservación y las líneas de pensamiento que envuelven este término, continuando con el entendimiento del concepto de Patrimonio y sus valores arquitectónicos y urbano - arquitectónicos, esto con el objetivo de sensibilizar en función del peso histórico y cultural que tienen estos inmuebles.

Seguido de esto, se explican las diferentes estrategias de intervención de edificios históricos, desde un enfoque actual de conservación y rehabilitación; parte de estas estrategias se ejemplifican en los casos de estudio del Marco Referencial.

La base teórica del capítulo la componen diferentes referentes que han estudiado el fenómeno

de la conservación, además de las cartas, normas y documentos internacionales, que deben ser vistos como un marco de reflexión, donde se pueden apreciar afinidades y discrepancias con relación a la conservación del patrimonio, por lo tanto su consulta se toma como un referente a considerar, más que una guía escrita en piedra sin posibilidades de reinterpretación y adaptación acorde al contexto que se interviene en este proyecto.

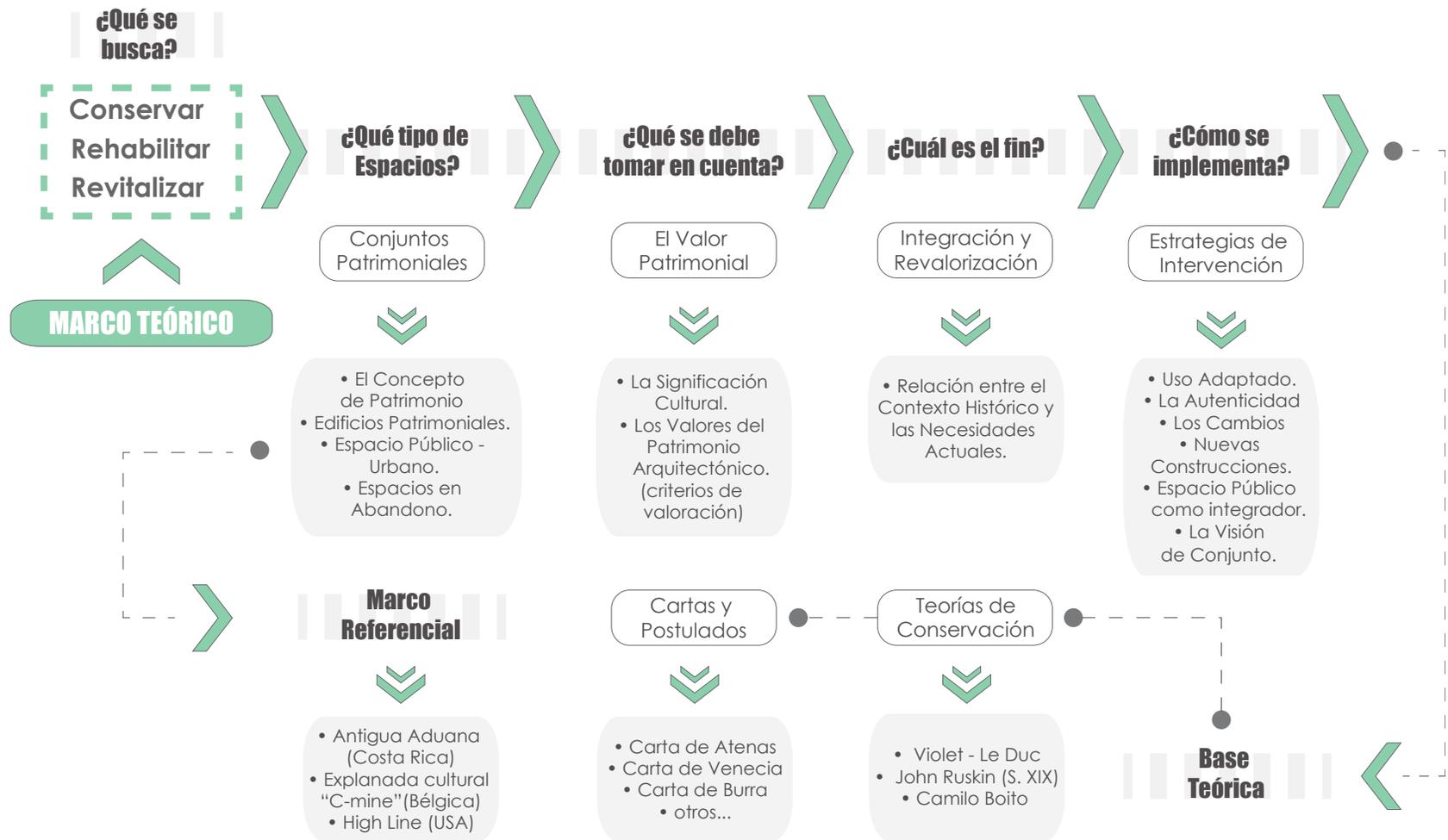


Diagrama 002. **Síntesis Marco Teórico-Conceptual-Referencial**
Fuente: Propia, 2018

D1.1 ¿ QUÉ SE BUSCA ? : Conservar - Rehabilitar - Revitalizar.

Reseña Teórica

Antes de entender las actuales ideas acerca de la conservación, es importante hacer una pequeña introducción sobre el origen y la evolución de este concepto a lo largo de la historia. La preocupación sobre la manera en la que se debe intervenir un espacio con importancia histórico-patrimonial, data de mediados del siglo XIX.

Uno de los primeros en referirse al tema fue Viollet-le-Duc (1814-1879), quien consideraba que se debe realizar una restauración estilística, o sea, restaurada en estilo, rehacer como fue el objeto antes de perder sus valores, se buscaba despojar a los edificios de otros estilos añadidos, para recuperar su forma ideal o lo que pudo haber sido.

Los detractores de Viollet-le-Duc le acusaron de producir obras no auténticas y, por tanto, crear los llamados falsos históricos. Uno de

sus principales detractores fue John Ruskin (1819-1900), quien en contraposición a la restauración en estilo, defiende la autenticidad histórica. Ruskin consideraba que la vida de un edificio es como la del ser humano, donde se nace, se vive y se muere, este decía que restaurar un monumento "es destruirlo, es crear falsas copias e imitaciones", apelaba a que los inmuebles reflejen el paso del tiempo.

Estas ideas se fueron desechando con la aparición de quien es considerado como "el padre del restauro moderno": Camilo Boito (1836-1914). Boito toma parte de la visión romántica de Ruskin pero sin considerar el fin del edificio, concibiendo éste como obra arquitectónica e histórica a la vez. A diferencia de Viollet-le-Duc, este autor propone la coexistencia de los diferentes estilos, donde se debe buscar diferenciar lo antiguo de lo nuevo, eliminar los falsos históricos, además de documentar el proceso.

Tiempo después se empezaron a establecer ciertos criterios y

recomendaciones evidenciadas en las "cartas internacionales": Carta de Atenas (1931), Carta de Venecia (1964), Carta de Ámsterdam (1975), entre otras, donde se trata de dar una guía de la manera en la que se deben intervenir los edificios históricos, pero estas recomendaciones no han llegado a tener unanimidad en sus criterios.

Puértolas (2001) considera que estos pensamientos hacen que aparezcan dos corrientes principales: los restauradores, de la línea de Viollet-le-Duc, que procuran eliminar estilos y concluir el objeto ideal que no se terminó.; y por otro lado se encuentran los denominados conservadores, con criterios similares a los de Boito, donde se respetan los estilos antepuestos y se consolida la obra sin rehacerla.

Llegando a nuestra época empiezan a surgir nuevas teorías más cercanas al pensamiento moderno; uno de los exponentes de esta época es Antón Capitel, con la "Restauración Analógica" que considera que el respeto a lo



auténtico, se justifica más por el símbolo que por el material en sí, donde las reconstrucciones o ampliaciones necesarias no se basan en el modelo histórico, no son reproducidas, más bien se inspiran en él para crear un nuevo modelo conectado con el original en términos conceptuales más que formales (Puértolas ,2001, parra.19)

Otra de las líneas actuales es la “Restauración Objetiva” de Antoni González, este propone tener en cuenta el objeto, sus necesidades y las de su entorno humano, más que las doctrinas o ideologías, estudiando en cada contexto qué solución puede ser la más eficaz en cada caso, de manera que las personas de su entorno puedan disfrutar los beneficios derivados

de su conservación. González propone valorar la intervención del objeto desde tres puntos de vista: el documental o histórico, el arquitectónico y el significativo, definiendo la autenticidad no sólo en función de su materia original sino de su capacidad para garantizar la permanencia de sus valores esenciales. (Puértolas, 2001, parra.22).

Conservación, Rehabilitación y Revitalización.

La transformación de las ideas de conservación a lo largo del tiempo han hecho que a la hora de intervenir los espacios se recurra a muchas de las estrategias que se derivan de varias de las líneas de pensamiento explicadas anteriormente. Ante esto, se establece la definición de los conceptos de Conservación, Rehabilitación y Revitalización desde un enfoque moderno, más cercano a las líneas de pensamiento actuales y sus tendencias.

Antes de definir estos conceptos se vuelve importante entender el término más comúnmente asociado a las intervenciones de los edificios históricos: la restauración; Coscollano (citado en Cedeño 2009) considera que restaurar implica la restitución de un edificio o parte del mismo a sus condiciones originales, con una intervención metodológica que la sitúe en su tiempo histórico y la aplicación de la tecnología existente, no deformando el

testimonio Histórico - Artístico, posibilitando su lectura a las futuras generaciones; si bien es cierto esta definición es cautelosa y respeta la significación cultural de los sitios históricos, no se puede visualizar la misma como la única manera de intervenir un edificio.

Cedeño (2009) considera que la restauración es solo un medio para llegar a la conservación; conservar puede incluir procesos de retención o reintroducción de un uso, de asociaciones y significados; mantenimiento, preservación, restauración, reconstrucción, adaptación e interpretación; y generalmente incluye una combinación de más de uno de ellos. (Carta de Burra, 1999, art.14). La conservación debe ser vista como el conjunto de todos los procesos que facilitan resaltar los valores de los edificios históricos.

Pero partiendo de una nueva perspectiva, propuesta por Cedeño (2009), la conservación debe ser vista en términos más cercanos a la rehabilitación, donde se integran estrategias que

conserven los valores de los inmuebles en las nuevas propuestas.

Torres (2014) define la rehabilitación como el conjunto de acciones que permiten habilitar un lugar o una obra existente recuperando las funciones anteriores o integrándose nuevos usos, lo que conlleva habilitar los espacios de modo que puedan reincorporarse a la sociedad, adaptándose a formas de vida contemporánea y que, mediante una nueva significación, se evoque a los valores del pasado y se integre como parte de la memoria colectiva de los habitantes. Ese proceso de revivir o mantener vivos los valores del pasado como parte importante de la intervención del sitio, responde a una estrategia de revitalización, donde se integran los valores del pasado a las dinámicas propias del contexto socio-cultural en el que se encuentra el conjunto actualmente.

D1.2 ¿ QUÉ TIPO DE ESPACIOS SE INTERVIENEN ? : Los Conjuntos Patrimoniales.

Entendiendo el concepto de Patrimonio

Para entender el concepto de Patrimonio se recurre inicialmente a las definiciones base suministradas por la Real Academia Española donde se hace referencia al patrimonio como “lo heredado de sus ascendientes” , “el conjunto de bienes y derechos propios”, “la suma de los valores asignados, para un momento de tiempo”. Los primeros dos conceptos hacen referencia al patrimonio como herencia perteneciente a algo, ese “propietario” podría ser un individuo, un conjunto de individuos, una comunidad, un país; la última definición incluye el concepto de “valor” y lo ubica dentro de un momento en el tiempo, por lo tanto podemos entender que el concepto de patrimonio se puede resumir en el conjunto de bienes heredados a un individuo o conjunto de individuos, definido por una escala de valores asignados , que nace

en un momento determinado de la historia y se traslada de una generación a otra a lo largo del tiempo.

El entendimiento del ser humano como un ser social, establece el concepto de Patrimonio Cultural, donde se entiende esa herencia como “ ... el conjunto de bienes y expresiones culturales que hemos recibido de nuestros antepasados y que atestiguan las relaciones de los seres humanos”, el mismo incluye el territorio y su historia, traducida en “leyendas, tecnologías, conocimientos, creencias, arte y sistemas de producción y organización social” (Definiciones de Patrimonio, parra.1)

Este concepto es dividido en dos categorías, el patrimonio Material y el Inmaterial, el primero corresponde a los “objetos o bienes materiales que reflejan la manera en la que los seres humanos se adaptan al medio y organizan su vida social, económica y cultural”. (Definiciones de Patrimonio, parra.2). El segundo hace

referencia a “los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural”, este es transmitido y recreado entre generaciones en función de su entorno y su historia.(Convención UNESCO PCI, 2003 Art.2)

Ambas categorías deben de verse de manera conjunta y no tender a separarlas como se hace generalmente, ya que para lograr entender el valor del patrimonio se deben tomar en cuenta todos los ámbitos materiales e inmateriales que logran formar el significado cultural de lo valorado.

Cuando hablamos de patrimonio arquitectónico, el mismo puede ser incluido dentro del patrimonio material, pero va más allá de la tangibilidad del inmueble arquitectónico, detrás de este existe una serie de valores tangibles e intangibles que le dan un significado dentro de un contexto cultural.

Entendiendo el patrimonio como el conjunto de bienes heredados del pasado, se podría definir el patrimonio arquitectónico como el "conjunto de bienes edificados, de cualquier naturaleza, a los que cada sociedad atribuye o en los que cada sociedad reconoce un valor cultural". Azkarate et al. (2003) establece que esta definición es dinámica, debido a que los valores culturales cambian, esto genera que el concepto mismo de patrimonio "se encuentre en permanente construcción y que los objetos que integren el patrimonio formen un conjunto abierto, susceptible de modificación y, sobre todo de nuevas incorporaciones".

Por otro lado, Castillo (1991) establece una serie de características para el patrimonio arquitectónico, como la capacidad de dar identidad grupal, de ser un referente simbólico, la asociación a coyunturas históricas o culturales, el aporte en el desarrollo técnico-constructivo-funcional, la contribución al carácter tradicional y distintivo de su

ambiente inmediato, por sus características formales de carácter tipológico, estilístico y urbanístico, entre otros; estas características son las que le dan significado a los valores que engloba ese patrimonio, por lo tanto, el entendimiento de las mismas, ayudará a comprender el valor que encierra el inmueble y hará que su intervención se vuelva más sensible a mantener o reinterpretar sus significados.

Las Escalas de Análisis del Patrimonio Arquitectónico.

Al igual que cualquier obra arquitectónica, las escalas de análisis de los edificios patrimoniales se forman de un componente arquitectónico y su contexto urbano-arquitectónico. Los edificios Patrimoniales generalmente son vistos como el ícono del conjunto, el proveedor de los valores y el carácter; por otro lado se encuentra el espacio público - urbano circundante al inmueble patrimonial, que tratado de manera adecuada, puede contribuir a resaltar los valores de

los inmuebles iconográficos y su propio valor como espacio público.

Como se expondrá más adelante, los conjuntos patrimoniales juegan un papel importante dentro de las ciudades, por lo tanto se deben analizar desde la escala más amplia de la trama urbana, hasta el nivel de detalle de alguno de sus componentes. Sus valores pueden ser estudiados en función de su escala, ya que su intervención puede tener implicaciones desde la lectura de la ciudad y sus hitos, hasta la propia vivencia de los espacios internos de los edificios, lo importante queda en lograr visualizar el conjunto patrimonial desde la escala urbana hasta la de detalle.

D1.3 ¿ QUÉ SE DEBE TOMAR EN CUENTA ? : El Valor Patrimonial.

La Significación Cultural

Cuando se hable de significación cultural del patrimonio arquitectónico, se hará referencia al conjunto de valores tangibles:

“ubicación, diseño, sistemas constructivos, instalaciones, material, estética, uso”, etc; o intangibles: “valor histórico, social, científico, espiritual o su genio creativo” que definen la identidad de ese espacio. (Documento de Madrid, 2011, Art 1.1).

La Carta de Burra (1999) establece que este concepto reside en el “valor estético, histórico, científico, social o espiritual para las generaciones pasada, presente y futura” (pág.2), por lo tanto, el concepto y sus valores no residen únicamente en lo que se evoque del pasado, estos significados deben ser interpretados desde su origen, su evolución, su estado actual y lo que esperan proyectar a futuro.

A la hora de intervenir un espacio, se deben tomar en cuenta los valores a los que este hace referencia, si se habla por ejemplo del valor histórico, es de suma importancia realizar una investigación previa donde se analicen todas las fuentes que logren explicar el origen y la evolución del objeto de estudio,

donde se incluyan los datos e historias sobresalientes que le dan un significado histórico al sitio.

Pero este es solamente uno de los valores que forman parte de la significación cultural, lo que se vuelve importante es lograr entender, por medio de una investigación sensible de esos significados, la gran “esencia del lugar”, la misma se construirá del conglomerado de los valores propios de ese espacio, donde podrán sobresalir unos sobre otros, pero que en conjunto generan esa peculiaridad propia del sitio. Es esa revalorización consciente la que hará, tal y como lo establece el Documento de Madrid (2011), “que la integridad del patrimonio no se vea afectada por intervenciones insensibles” (Art 2.1).

Si la etapa de investigación y entendimiento de la significación cultural es clara, sensible y rigurosa; el proceso de intervención de un espacio con importancia patrimonial tendrá todas las armas, para revitalizarse en función de resaltar los valores y significados de su esencia, al mismo tiempo que

entiende las necesidades actuales y futuras de su contexto.

Los Valores del Patrimonio Arquitectónico (criterios de valoración).

La significación cultural, una vez definida en términos generales, como un conjunto de valores, arroja la necesidad de comprender el valor de cada componente del patrimonio arquitectónico; ante esto se establecen los valores que logran englobar los significados y las variables de estudio del conjunto patrimonial de acuerdo con el enfoque y los intereses de la investigación, tomando en cuenta estos como criterios de valoración que serán definidos a continuación:

• El Valor Histórico:

Este se centra en la importancia de conocer la historia del patrimonio, conocer el origen del objeto, las circunstancias de su creación, su evolución, los acontecimientos de los que fue escenario y su contribución en el desarrollo de la memoria histórica de su entorno.

Gómez (2010) considera que para el análisis del ámbito temporal se deben comprender todas las épocas, desde su origen hasta la actualidad, sin ejercer un orden de importancia de una época sobre otra. Por lo tanto, el entendimiento de la memoria histórica del patrimonio expondrá los valores que se han desarrollado a lo largo de su vida y la importancia de este dentro de la colectividad de su entorno.

• **El Valor Sociocultural:**

Los valores sociales y culturales van de la mano con el valor histórico, ya que este se resume en el papel que tiene o ha tenido el patrimonio en la construcción social y cultural de su entorno; va más allá del escenario donde acontecieron los hechos históricos que marcaron el lugar, sino que tiene que ver con el día a día del grupo social que vive y ha vivido el paso del tiempo, la evolución y el papel del inmueble como generador de vínculos sociales y culturales.

• **El Valor Arquitectónico:**

Gómez (2010) considera que este se relaciona con el espacio, el

tipo, la tipología, lo relativo al objeto en sí, donde se pueden observar algunos valores que llegan a trascender como la concepción espacial lograda o pretendida, el manejo de la luz, de la escala, la organización funcional, su expresión interior y exterior, entre otros.

Todos estos componentes forman la intención arquitectónica que reside en el objeto, por lo tanto se debe considerar mantener un equilibrio entre el entendimiento de las intenciones arquitectónicas que han residido en el objeto desde el momento de su creación, al mismo tiempo que se busca entender la evolución de estas a lo largo de su historia, respetando los valores arquitectónicos del pasado y los que han ido evolucionando hasta la actualidad.

• **El Valor Estético-Material:**

Este criterio tiene que ver con las características de ejecución y la calidad con la que se ha realizado la obra, considera “aspectos de forma, espacio, escala, proporción, textura, color,

integración al paisaje, vinculados al inmueble y su utilización.” (Reglamento Ley 7555, art.3)

El mismo se relaciona con la materialidad del inmueble y la expresión o el lenguaje al que hace referencia; “estos valores pueden reflejar un estilo determinado, expresar una técnica de realización, habilidad artística, etc.” (Gómez, 2010, p.4). Estas características se relacionan con los valores arquitectónicos, tanto el valor artístico-material como la intención arquitectónica responden a la concepción original del objeto y su evolución, por lo tanto ambos valores ayudarán a crear la esencia del lugar generada por la vivencia del espacio y su belleza particular.

• **El Valor de uso:**

Cuando se establecen las actividades que se realizarán en un inmueble, el mismo buscará que éstas se realicen satisfactoriamente, esa capacidad para responder o satisfacer ciertas necesidades o funciones son las que definen el valor de uso.

Gómez (2010) considera que el entendimiento funcional de la obra, deberá asegurar un apropiado uso del patrimonio, ya sea conservando su función original o proponiendo nuevos usos que respeten sus valores patrimoniales. Durante el análisis del valor de uso se establecerá la conveniencia de mantener el uso original, el actual o determinar la caracterización que tendrá su nueva función. Gómez (2010) recomienda analizar el objeto desde su capacidad de servir para mantener vivo el monumento, que es el fin principal, al mismo tiempo que se considera un uso que no genere la pérdida o el debilitamiento de sus valores.

• El Valor de Conjunto, del Lugar:

Este valor reside en la importancia del contexto sobre el objeto patrimonial; Hernández et al. (2010) considera que “la clasificación del objeto arquitectónico debe realizarse de manera que el resultado refleje una visión de la totalidad en la que se encuentra inmersa la edificación y su relación con el contexto inmediato entendiendo

la unidad espacial como un todo y no como un objeto aislado (p.6).

El patrimonio arquitectónico debe analizarse desde la visión de lo singular hasta su visión de conjunto, los valores que le aporta el contexto al edificio o conjunto de edificios, deben de visualizarse de manera conjunta, cualquier intervención hecha en un inmueble o en su contexto inmediato debe considerar el impacto de ésta sobre su visión de conjunto, buscando una integración entre todos sus valores.

• El valor simbólico:

Este reside en la capacidad que tiene el inmueble para representar o evocar creencias, conceptos o valores. Estos valores pueden ser “referenciales, emblemáticos, emotivos y significativos.” (Gómez ,2010,p.5). La consideración de lo simbólico, expone al patrimonio como un “vehículo de transmisión de ideas y contenidos, (de una cultura, de un acontecimiento, de un personaje) como medio de comunicación entre dos mundos distintos, del pasado y del presente.”(Gómez ,2010,p.5).

Lo simbólico no puede ser considerado como un valor que no se transforma, Ballart et al. (2008) establece que “el significado de los contenidos simbólicos no es fijo ni eterno; varía con el tiempo.”(p.22); agrega que esto enriquece el contenido del significado patrimonial ya que tiene la posibilidad de representar los valores del pasado del que proviene, además de atesorar durante su vida una gran cantidad de significados que cambian con el tiempo.

• El valor simbólico dentro de la ciudad:

Kevin Lynch (1960), establece que la imagen urbana está conformada por elementos principales como los recorridos o sendas, los bordes, los distritos, los nodos y los hitos. Dentro de estos componentes, el patrimonio forma parte de los hitos, donde funcionan como puntos de reconocimiento ciudadano, de referencia, por destacarse físicamente y tener una carga simbólica importante. La construcción de esa imagen de ciudad resulta de la interacción de estos factores entre sí, con el

entorno y sus habitantes, estos hitos logran perdurar hasta nuestra época, por lo tanto el respeto a su imagen y la integración con la actualidad debe hacerse de manera equilibrada.

Retomando los criterios de Valoración:

Una vez definidos los valores que forman parte del patrimonio arquitectónico, se vuelve importante discutir una serie de aspectos que enriquecen el entendimiento de los criterios de valoración.

Pujol et al.(2008) considera que cuando se habla de Patrimonio se hace referencia a un “valor único” que genera un vínculo entre la historia de las ciudades y sus habitantes, pero como se ha demostrado anteriormente, el patrimonio se puede ligar a una gran cantidad de valores; en esos términos se podría entender ese “valor único” como la esencia que resulta del entendimiento de la visión conjunta de los valores que conforman el carácter patrimonial del inmueble, todos en conjunto establecen un gran valor

patrimonial que le da carácter al edificio.

El patrimonio se fundamenta en los valores que representa, pero ante esto se vuelve importante discutir si un valor tiene relevancia sobre otro o no. Ante esto Gómez (2010) caracteriza el patrimonio como “una entidad viva, donde coexisten diferentes tipos de valores que están interactuando unos con otros, algunos se muestran, otros están “ocultos”, otros están surgiendo, e inclusive en algunos casos tienen roces entre ellos, pero todos lo definen” (p.4). Antes que establecer una escala de valores donde se antepongan unos ante otros, es importante entender que estos funcionan como complemento o potencializadores de sus mismos valores, y que en lugar de separarlos, deben ser visualizados como un conjunto.

Hernández (2013) expone que en los encuentros internacionales donde se debate sobre el patrimonio, los cuestionamientos de cómo debería valorizarse el patrimonio cultural y

arquitectónico siempre han sido un reto, considera que el término “valor” se convierte en algo subjetivo, por lo tanto el patrimonio también puede llegar a serlo, por lo que recomienda que se vuelve importante “buscar la manera de volver objetivos los valores con respecto al patrimonio y poder generar una identidad colectiva a través de la representación de los mismos”(p.70).

Ante esta última reflexión, se debe intentar no realizar juicios de valor preestablecidos, sino retomar lo dicho anteriormente, visualizar de manera conjunta sus valores, además de buscar la objetividad a la hora de entender y profundizar el significado que tiene cada valor sobre el patrimonio.

La construcción o reconstrucción de un bien patrimonial debe comprender el carácter evolutivo del patrimonio, debe entender tanto sus valores tangibles como los intangibles, considerar el contexto sociocultural en el que se desenvuelve, reflejar la importancia de la herencia que se quiera representar, entre otros

aspectos, pero siempre debe buscar establecer una visión integradora que resalte los valores de manera conjunta y objetiva.

D1.4 ¿ CUÁL ES EL FIN ? : Integración y Revalorización

Los procesos actuales de globalización y crecimiento acelerado de las ciudades, han contribuido a que se dejen de lado los valores de los conjuntos históricos, su valor reside en la capacidad que tienen para reflejar la diversidad socio-cultural de la comunidad a la que pertenece, evocando a los testimonios del pasado que han contribuido en la formación de la referencia histórica del colectivo de su entorno.

Esa capacidad del patrimonio de ser fieles testigos de las transformaciones de los pueblos, se ha visto apagada por la desatención que se le ha dado en términos de conservación. Ante esto, el principal objetivo de recuperar un sitio histórico para su disfrute, se relaciona con

estrategias de intervención que buscan revivir el lugar y sacarlo de su abandono.

Cuando se reactive un lugar en desuso o que ha tenido un uso inadecuado, se buscará inicialmente hacer renacer sus valores, donde primeramente se realiza un análisis sobre la evolución histórica del conjunto y el estado de sus valores. Una vez entendido el estado actual, se deben establecer las estrategias de intervención que busquen revalorizar sus componentes.

Las estrategias de revalorización deben estar acompañadas de un proceso de integración; parte importante de los procesos de Rehabilitación de un inmueble y sus valores, tiene que ver con la integración de los significados de sus inicios con las necesidades actuales; se deben plantear estrategias que logren proponer una adecuada integración de los usos originales con las dinámicas actuales de su entorno, o implementar nuevos usos que lleguen a evocar la importancia histórica del inmueble, sin

desprestigiar los valores de su origen y evolución a lo largo del tiempo.

El éxito de un lugar rehabilitado en función de su conservación y valor histórico, residen en la medida en la que este se integra a las dinámicas de su contexto actual, si el conjunto es atractivo y generador de procesos de intercambio entre su población, los valores de su significación cultural seguirán siendo transmitidos y continuarán evolucionando entre generaciones.

D1.5 ¿ CÓMO SE IMPLEMENTA ? : Estrategias de Intervención

Dentro de los términos de Conservación y Rehabilitación, existe una serie de estrategias de intervención que se toman en cuenta a la hora de realizar una propuesta en un conjunto patrimonial, como lo son la puesta en valor o el uso adaptado, los cambios y las nuevas construcciones; además se establecen ciertos aspectos a considerar a la hora de intervenir

los valores del patrimonio como la Autenticidad y la visión de conjunto de los sitios patrimoniales, donde se aprovecha el espacio público como integrador de las dinámicas que se desarrollan en el sitio. A continuación se describen las estrategias de intervención que se aplicarán en el desarrollo de la propuesta.

• **Puesta en Valor.**

Poner en valor un bien histórico-patrimonial equivale a habilitarlo de las condiciones que resalten sus características y permitan su óptimo aprovechamiento; implica “utilizar los bienes conforme a su naturaleza, destacando y exaltando sus características y méritos hasta colocarlos en condiciones de cumplir a plenitud la nueva función a que están destinados.” (Normas de Quito, 1967, p.5)

La puesta en valor se relaciona generalmente con el cambio de uso o la adaptabilidad a la que se someten los espacios y actividades originales concebidas desde el origen del bien patrimonial, por lo

tanto se debe tener claro el fin que se busca a la hora de intervenir los valores de uso de los espacios, de manera que no se desvirtúe su tejido histórico.

Para establecer una estrategia de uso adaptado o cambio de uso se deben tomar en cuenta una serie de consideraciones, algunas se establecen desde la visión de los postulados alrededor de la conservación del patrimonio y otras discusiones sobre la manera en la que se debe intervenir un inmueble de valor patrimonial.

• **Uso Adaptado.**

Antes de proponer un cambio de uso se debe tener claro el objetivo, generalmente asociado a la Revitalización, que en palabras simples se resume en darle vida a lo que lo ha perdido; pero antes de poner en práctica las intervenciones sobre el inmueble se debe tomar en cuenta la capacidad del mismo para aceptar el cambio.

González (1999) considera que se deben analizar las propuestas de rehabilitación de usos anteriores o

de nuevas actividades, desde la capacidad del objeto de asumir las intervenciones “sin perder o ver debilitados sus valores documentales y significativos”, es decir, su significación cultural (p.33). Esto evidencia la importancia de estudiar y analizar las actividades que se proponen realizar, ya que estas deberán ser compatibles con los valores que residen en el lugar, al mismo tiempo que “debe proveer la continuidad de las prácticas que contribuyan a la significación cultural del sitio.” (Carta de Burra, 1999, art.7)

Las actividades que se proponen realizar en el lugar, deben además de considerar el impacto sobre las prácticas tradicionales locales, el interés por parte de los usuarios sobre esa nueva actividad, la temporalidad del uso y la compatibilidad con las actividades existentes (Principios de la Valeta, 2011, p.9).

Otros aspectos a considerar tienen que ver con la facilidad de integración de esas actividades con el entorno, que para ser

“viables a largo plazo, deberían ser compatibles con el contexto económico, social, urbano, regional o nacional en que se inserten” (Declaración de Nairobi ,1976 art.33); esta integración contextual ayudará a que el uso por parte de la sociedad, propicie su conservación y se transmitan sus valores.

Una estrategia a considerar tiene que ver con la generación de “polos de actividades culturales”, a los que se les puede dar un papel esencial en el desarrollo cultural de las comunidades circundantes”(Declaración de Nairobi ,1976 art.33). La elección de actividades para desarrollar dentro de la rehabilitación puede ser bastante amplia y con gran cantidad de posibilidades, donde se pueden proponer exposiciones sobre la historia del edificio, hasta el establecimiento de actividades ajenas a las de su origen.

Otra posibilidad de enfoque de las actividades tiene que ver con el desarrollo turístico, González (2014) considera que el turismo es una herramienta con el potencial

de colaborar en la reactivación y refuncionalización de zonas en estado de abandono, permitiendo la reintegración a la ciudad, por medio de la generación de un centro vivo de actividad y de sociedad. Sin embargo no se debe dejar de lado que este enfoque puede generar alteraciones sobre la conformación de los valores patrimoniales, “la actividad turística debe respetar y no interferir en la vida cotidiana de los residentes...una afluencia excesiva de turistas es peligrosa para la conservación de los monumentos y áreas históricas” (Principios de la Valeta, 2011 p.11)

Ante estas posibilidades, lo importante es establecer estrategias que logren mantener el equilibrio entre el tipo de actividades que se proponen y las actividades originales para las que fue concebido el inmueble, las nuevas propuestas deben ser compatibles con sus valores y funcionar como un sustento que logre cumplir con los objetivos de conservación propuestos.

• La Autenticidad

Cuando se interviene un edificio de valor patrimonial, la autenticidad de sus componentes debe tomarse en cuenta, ya que muchos de los valores de la significación cultural, se ligan a ciertos aspectos considerados como auténticos o verdaderos, como por ejemplo la imagen estética ligada al pasado o la originalidad de su estilo; pero este concepto no se debe representar únicamente en los valores del pasado, sino que también debe incluir los valores que se han desarrollado a lo largo de la historia del bien patrimonial.

En el Documento de Madrid (2011) se hacen ciertas observaciones que tienen que ver con el significado de un bien como testimonio histórico, considerando que el mismo “se basa principalmente en su sustancia material original o significativa, y/o en sus valores intangibles que definen su autenticidad” (art.7.2), además se considera que el significado cultural no deriva únicamente de su antigüedad, los cambios posteriores que hayan

adquirido su propia significación cultural deben ser reconocidos y considerados en la toma de decisiones sobre su conservación.

Este concepto está compuesto por “la suma de características sustanciales, históricamente determinadas: del original hasta el estado actual, como resultado de las varias transformaciones que han ocurrido en el tiempo” (Carta de Cracovia, 2000, p.5); esto conlleva a respetar las aportaciones de todas las épocas que han surgido en su desarrollo, sin menospreciar un aporte sobre el otro, ya que la intervención hecha en la actualidad llegará a formar parte de la historia del bien patrimonial, y la correcta lectura del proceso del edificio ayudará a resaltar los valores de esa evolución.

• **Los Cambios en lo existente.**

La Carta de Burra (1999) establece que un cambio puede ser necesario en ocasiones en la que este contribuya a lograr mantener la significación cultural, pero se debe tomar en cuenta que dicha transformación no es deseable

cuando la reduce (art.15), por lo tanto cualquier intervención que se proponga realizar sobre un espacio existente, debe ser justificado en función de resaltar o recuperar la esencia de los espacios arquitectónicos y su significado.

Otro aspecto a considerar tiene que ver con la reversibilidad de los cambios, se recomienda que todas las asociaciones, significados y usos actuales sean registrados antes de generar algún cambio en su estado, los mismos deberán responder al principio de reversibilidad, deben ser registrados e identificables, cautelosos y gestionados con sensibilidad. (Documento de Madrid, 2011, art.5)

• **Nuevas Construcciones.**

Al igual que los cambios sobre lo existente, la obra nueva debe asegurar el respeto de la significación cultural, no debe distorsionar su interpretación o apreciación. La obras nuevas “deben ser reconocibles como elementos nuevos, claramente identificables y mantener la

armonía con el sitio, sin competir con él” (Documento de Madrid, 2011, art 6).

Cuando se habla de respetar lo existente, se hace referencia al respeto sobre la organización espacial, el volumen, la escala, el valor de conjunto. En la carta de Washington (1987) se hace referencia a la introducción de obra contemporánea sobre el bien patrimonial, donde se recalca el respeto a los valores existentes; se establece que siempre y cuando estas intervenciones no perturban la armonía del conjunto, pueden contribuir a su enriquecimiento; por su lado en los principios de Valeta (2011) se establecen consideraciones similares, donde se sugiere que las intervenciones modernas no deben renunciar a los modos arquitectónicos de su tiempo, recomendando que “toda nueva arquitectura deberá evitar los efectos negativos de contrastes drásticos o excesivos, las fragmentaciones y las interrupciones en la continuidad del entramado urbano” (p.4)

Estas intervenciones mal aplicadas

se pueden evidenciar en un fenómeno denominado por Calinescu (citado en Cueva, 2012) como el "kitsch: un intento mal logrado de hacer parecer antiguo lo que no es..." (p.278), considera que esta reproducción de lo antiguo, más que reflejar la historia, evocan al mal gusto disfrazado de lo que no es. En contraste con esto, la autora expone la existencia de espacios "maravillosos, en donde hasta los elementos nuevos destacan el exquisito pasado que encierran", donde las intervenciones nuevas ayudan a transportarse a una época de grandeza, de nostalgia, donde aspectos como la materialidad y sus texturas logran generar contrastes agradables que evidencian el paso de la historia y la resaltan.

• El Espacio Público como integrador.

La relación entre espacio público y patrimonio debe formar parte importante a la hora de revitalizar un espacio de valor patrimonial, el espacio público tiene la capacidad de generar espacios de convergencia, de centralidad, que propician el intercambio de

dinámicas; Carrión (citado en Cueva, 2012) considera que la centralidad es la característica indispensable para sostener y mantener vivo el centro patrimonial, entendiéndose la centralidad como "un espacio donde convergen las actividades neurálgicas de la ciudad, donde se desenvuelve la vida, donde se construye el presente" (Cueva, 2012, p.276). Esta característica busca que el conjunto patrimonial no sea desligado del presente, integrándose con las actividades actuales, como parte importante de la identidad de la ciudad.

Borja (citado en Cueva, 2012), concibe el espacio público como "el punto formador e integrador de centralidades, como un espacio necesario para los puntos neurálgicos de la ciudad, en donde se fortalece la memoria social"(p.276), Esas posibilidades que tiene el espacio público para generar dinámicas que propicien el apego y la identificación de la colectividad, son las que hacen que la intervención del espacio urbano circundante a los espacios patrimoniales contribuya a cumplir

con los objetivos de revitalización y conservación, donde la visión de ver el objeto arquitectónico como un ente aislado se rompa, y más bien se establezcan estrategias de intervención que integren las dinámicas del espacio público con las de los edificios patrimoniales.

Dichas estrategias de intervención pueden aprovecharse desde las cualidades propias del espacio público como la flexibilidad, el apego, la posibilidad de generar intercambio, la cualidad de articular y ordenar los puntos de destino, la generación de bienestar, colectividad y participación ciudadana. Todas estas características son de gran utilidad a la hora de proponer estrategias de rehabilitación y conservación, ya que el tratamiento desde el espacio público, puede contribuir a generar gran cantidad de cualidades espaciales que resalten el valor patrimonial del conjunto y lo articulen entre sí y con su contexto urbano, logrando visibilizar, rescatar y valorizar la memoria del conjunto, haciéndola parte del escenario actual.

• La Visión de Conjunto.

Cualquier estrategia de conservación de inmuebles, al igual que un proyecto de índole urbano o urbano arquitectónico, debe tomar en cuenta la relación que este tiene con su contexto, en el caso particular de un objeto patrimonial, siempre se debe buscar encontrar las relaciones que tiene este con los valores que le da su contexto.

Hernández et al (2010) considera que la valoración del inmueble debe realizarse desde dos ámbitos "el singular y el conjunto", entendiendo las partes como un todo y no como una sumatoria de estas (p.14); se debe buscar no caer en una visión aislada del objeto, verlo como un todo integral donde el conjunto forma parte importante de sus valores y puede contribuir a resaltarlos.

Para integrar el contexto y aprovechar sus posibilidades, se vuelve de suma importancia

realizar un análisis del contexto urbano, con el objetivo de definir el carácter general del conjunto, en la Declaración de Nairobi (1976) se recomienda realizar un estudio de los valores dominantes del conjunto: las alturas, colores, materiales, orden, volúmenes, proporción, ya que estos forman parte de la imagen y la percepción espacial de los objetos desde una visión de conjunto.

El correcto entendimiento de los valores del conjunto, contribuirá a generar una propuesta de conservación más sólida y respaldada por su contexto.

D2 Marco Referencial:

Una vez entendidas las estrategias de intervención de los espacios de carácter patrimonial, se ejemplificará por medio de los casos de estudio, las formas en las que se pueden intervenir edificios o conjuntos con valores significativos dentro de su contexto. La mayoría encierra un peso histórico importante o fueron rescatados del abandono en el que se encontraban, por medio de intervenciones que dejan de lado la desvalorización, por medio de la integración de las dinámicas actuales de su contexto y resaltando los valores de su significación cultural.

Los casos analizados responden a proyectos de rehabilitación y conservación, donde se dio un cambio de uso, además de una integración del contexto urbano con la propuesta, algunos reflejan el tratamiento de espacios arquitectónicos, espacio público o ambos, la mayoría responde a la recuperación de conjuntos abandonados o que no han aprovechado sus potencialidades.

**Estudio de caso #1:
Centro para las Artes y la Tecnología La
Aduana (Antigua Aduana)**

Uso: Centro para las Artes, Sala Multiuso, Teatro.
Construcción: 1891.
Rehabilitado: 2010.
Ubicación: San José, Costa Rica.

• **Descripción:**

En la década de 1880, a medida que el tren al Atlántico era construido, se plantea la necesidad de construir una nueva Aduana, ante esto se selecciona un terreno en lo que entonces era el límite Este de la ciudad de San José; posteriormente aparecen edificios anexos al conjunto como lo es la Casa del Cuño y el Edificio Administrativo, pero en la década de 1970 el conjunto deja de funcionar ante la aparición de otras aduanas, por lo que desde ese año y hasta la época pasó a tener varios usos y propuestas de uso que no se concretaron, hasta que se hace la intervención actual.



Imagen 012. Interior Aduana
Obtenido desde
dambro.wordpress.com, 2015



Imagen 013. **Exterior Aduana.**
Obtenido desde
dambro.wordpress.com, 2015

Imagen 014. **Casa del Cuño Antigua
Aduana.** Obtenido desde
elpais.cr, 2018



El Proyecto tiene el objetivo de “fomentar la creatividad, las industrias culturales y el aprecio del patrimonio histórico arquitectónico” (Rodríguez, 2009). Posee una ubicación privilegiada cerca del centro de la capital y se ha vuelto un ícono cultural, por la gran cantidad de actividades que acoge.

El proyecto comprendió la intervención de tres elementos patrimoniales: el primero es la nave de ladrillo, concebida como una sala multiuso; el segundo es el edificio de concreto, donde está el teatro y la sede de la Compañía Nacional de Teatro; y por último la antigua Casa del Cuño, planteada como un espacio para la experimentación entre arte y tecnología, donde se conserva la estructura original que es cubierta por una estructura de metal y vidrio, quedando visibles las partes del antiguo edificio. Pero la intervención no se limita a los edificios patrimoniales, el contexto urbano se diseñó como un espacio con la posibilidad de recibir y generar actividades de estadía y disfrute del espacio abierto.

• **Aprendizajes y lecciones puntuales:**

La Revalorización: los valores del conjunto son tratados y recuperados de manera prudente, la historia del edificio no se ve opacada por las nuevas intervenciones, a pesar de que el lugar ya no funciona como una aduana, se sigue recordando como tal y a esto se agregan los nuevos valores culturales que se derivan de las nuevas actividades; la nueva propuesta sigue manteniendo la principal imagen estética del lugar en sus fachadas y el diseño general.

Las Actividades propuestas: el espacio tenía grandes posibilidades de generar dinámicas de intercambio sociocultural, las actividades que se desarrollan en la nueva propuesta responden a una necesidad cultural, los eventos propuestos son accesibles y atractivos, lo que facilita un proceso de integración e identificación de la población.

La integración de su contexto: el espacio circundante a los edificios, permite generar una lectura

integral de conjunto, el tratamiento del espacio público busca formar parte de las dinámicas flexibles de la mayoría de los espacios, los inmuebles pueden ser apreciados desde el exterior al mismo tiempo que forma parte de otras dinámicas al aire libre.

El tratamiento de lo nuevo: las intervenciones hechas sobre los edificios buscan generar un diálogo entre los materiales antiguos y los nuevos, el tratamiento de la cubierta de la zona multiuso, genera un contraste importante con la materialidad del ladrillo, pero sigue teniendo protagonismo la materialidad original, resaltando su valor estético-material.

Otra intervención en estos términos es la manera en la que se representa la existencia de la antigua Casa del Cuño, donde se recupera la estructura original del inmueble y se ubica en el mismo lugar que nació, pero esta vez como parte de una estructura interior que funciona como zona de arte y tecnología, a pesar de que el protagonismo exterior se lo lleva la

nueva construcción de vidrio y metal, la estructura es cuidada en un espacio interno y forma parte de las dinámicas internas.

**Estudio de caso #2:
Explanada cultural “C-mine”**

Uso: Centro cultural y de ocio.

Construcción: 1912.

Rehabilitado: 2012.

Ubicación: Genk (Bélgica)

• **Descripción:**

Winterslag fue uno de los principales complejos de minería carbonera de la Región Flamenca, su cierre a finales de los años ochenta propició que sus pabellones fueran abandonados y se deterioraran.

Buscando superar la fuga de la industria productiva, Genk apuesta por la educación, la cultura, la economía creativa y el turismo, además de preservar su memoria industrial. El “C-mine” fue concebido como un centro cultural dinámico y vibrante, capaz de acoger grandes eventos pero con vida propia durante los momentos cotidianos.



Imagen 015. **Exterior C-Mine**
Obtenido desde
publicspace.org, 2018

Imagen 016. **Aérea C-Mine**
Obtenido desde
publicspace.org, 2018



Los edificios preexistentes alrededor de la explanada acogen ahora un teatro, cines y restaurantes ; las antiguas oficinas del complejo, se mantienen como una ruina sin techo cercana a la plaza. Las dos torres de los pozos de extracción fueron rehabilitados para ser accesibles, como hitos y mirador. Bajo la plaza existe un recorrido subterráneo para visitar los pasillos de la antigua mina.

El pavimento de la plaza es una pizarra belga negra, como "alegoría" del valioso mineral que producía su subsuelo, la plaza tiene la capacidad de acoger grandes eventos , con una superficie que rompe con la monotonía anterior . La vivencia nocturna de la plaza fue concebida como un teatro al aire libre, con diferentes efectos visuales durante los espectáculos. Las fachadas y las torres son iluminadas buscando jerarquizar su valor estético e histórico.

• **Aprendizajes y lecciones puntuales.**

La Revalorización: esta propuesta se caracteriza por resaltar los valores propios del conjunto, el eje

central del proyecto se centra en su espacio público como integrador de las dinámicas, el espacio abierto de la plaza central, permite resaltar la monumentalidad de las torres y apreciar la riqueza estética de los edificios históricos.

Las Actividades propuestas: el cambio de uso del edificio es bastante significativo, el uso industrial anterior se diferencia bastante de los actuales usos, a pesar de eso, el sitio logra resurgir con una variedad de dinámicas educativas y culturales, además de integrar actividades que cuentan parte de la historia del lugar, como el pasillo subterráneo de la antigua mina o la exposición de las máquinas industriales utilizadas en la actividad del carbón de aquella época.

La integración de su contexto: sin duda la plaza y sus torres, como corazón del proyecto, son el punto de integración más importante, la explanada invita a la interacción e intercambio de dinámicas en su amplio espacio público circundante.

Imagen 017. **Contraste edificios**
Obtenido desde
fab-arch.be, 2018



Imagen 018. **Interior C-Mine**
Obtenido desde
fab-arch.be, 2018

El espacio público funciona como articulador del conjunto, donde se pueden desarrollar gran cantidad de actividades, gracias a su flexibilidad y dimensionamiento, además de ser el punto de recibimiento que se articula con el exterior del conjunto.

El tratamiento de lo nuevo: La mayoría de los espacios internos de los edificios buscan respetar parte de la materialidad original, como los pisos, el ladrillo de las paredes o el metal original de las columnas, generando contrastes entre lo nuevo y lo viejo. En los exteriores el principal contraste se da entre los edificios históricos de ladrillo y el nuevo teatro cubierto por una fachada de metal y concreto, a pesar de que la diferencia del material es notable, el nuevo objeto mantiene proporciones de escala y volumen similares al edificio contiguo, sin sobresalir sobre él; la decisión de colocarlo en un sector no inmediato a la plaza, se tomó en función de que este no robara

protagonismo sobre las fachadas principales de los edificios originales que dan a la plaza.

Estudio de caso #3: New York High Line.

Uso: Espacio público.

Construcción: 1930.

Rehabilitación: 2006-2014 (3 fases).

Ubicación: Manhattan, New York City.

• Descripción:

El proyecto surge como reacción a la noticia de que las antiguas vías elevadas del ferrocarril van a ser demolidas (anteriormente fue utilizado para el transporte de mercancías, pero estas estuvieron en desuso desde 1980). Ante esto se plantea un concurso impulsado por una asociación de vecinos llamada "Friends of the High Line", cuyo objetivo principal es el rescate del hito del paisaje a través de una renovación del espacio residual como espacio público.

El High Line es uno de los principales referentes en torno a proyectos de reciclaje de líneas ferroviarias y se considera un ejemplo de respuesta a las necesidades cambiantes, las oportunidades y las aspiraciones de un contexto ciudadano dinámico.

• Aprendizajes y lecciones puntuales.

La Revalorización: la vía originalmente respondía a un valor mayoritariamente funcional, la época en la que estuvo en desuso, llegó a deteriorarse y a ser vista como un espacio residual, pero el surgimiento del grupo en defensa de la estructura ante la posible demolición, evidenció que la misma había logrado generar un vínculo con su contexto. El proceso de transformación del lugar logró revivir el sitio y le dio un nuevo carácter de espacio público, lo que hizo que a partir de la nueva etapa de renovación, surgieran nuevos valores de apropiación e identificación de los espacios. Los valores que evocan a su pasado fueron adaptados al nuevo uso,

dejando gran parte de las vías originales a lo largo del recorrido.

Las Actividades propuestas: el cambio de uso propuesto generó un sentido de apropiación del espacio bastante significativo, pasar de un espacio en el que solamente podían transitar los trenes, a una serie de espacios de estadía y recorrido, donde se aprovechaban las visuales naturales gracias a la altura del sitio, generó que el proyecto fuera de gran éxito en términos de conservación de una infraestructura original, por medio de nuevos usos.

La integración de su contexto: el impacto que tuvo el proyecto sobre la zona, ha sido uno de los aspectos más recalcados desde su primera etapa, hasta la final, el impacto en la trama urbana se dio en términos sociales, culturales y turísticos, llenando de vida una zona que era caracterizada por un creciente deterioro.

Imagen 019. **High Line sin intervenir.**
Obtenido desde
thehighline.org



Imagen 020. **Abstracción invasión vegetal.**
Obtenido desde
plataformaarquitectura.cl



Imagen 021. **Mobiliario Urbano
High Line**
Obtenido desde
plataformaarquitectura.cl

Los procesos de Participación: dentro de las etapas del proyecto se dio un aporte importante en el que se involucra a la comunidad, se crearon talleres con las personas de las zonas en las que se desarrollaría el proyecto, se exponían los objetivos del proyecto, además de una retroalimentación donde se proponían los usos y se incentiva la inversión en la zona.



Imagen 022. **Espacios de Estadia
High Line.**
Obtenido desde
thehighline.org

El tratamiento de lo nuevo: la propuesta nace desde un enfoque conservacionista, se presentó dándole un uso adaptado a los rieles, manteniendo el trazo original, convirtiéndolo en vías peatonales; se buscó mantener la esencia del paisaje creado en la época de abandono, donde la cobertura vegetal invadía el hierro herrumbrado, por lo que se hacen pequeñas abstracciones de esta invasión a lo largo del recorrido; todas estas intenciones buscaron integrarse a las necesidades propias de un espacio público.

Conclusiones:

El capítulo anterior permitió definir los conceptos base entorno a la conservación y rehabilitación de conjuntos históricos. Todos estos términos son importantes en la construcción de la base teórica que guiará todo el proceso de investigación y diseño de la propuesta.

La definición de las preguntas guía del capítulo (¿Qué se busca?, ¿Qué tipo de espacios?, ¿Qué se debe tomar en cuenta?, ¿Cuál es el fin?, ¿Cómo se implementa?) facilitó la lectura del proceso a seguir para entender e intervenir los conjuntos patrimoniales, empezando con la base conceptual, analizando sus propósitos, sus valores, los diferentes métodos para intervenir y la puesta en marcha de estos métodos en casos de estudio que ejemplifican alcances similares a los del proyecto.

De manera sintética, el capítulo contribuye en el establecimiento del enfoque que se le dará al proceso de conservación y

rehabilitación del conjunto. El mismo se conceptualiza desde una visión integral, abierta a la innovación y el cambio, sin menospreciar los valores de la significación cultural del sitio, más bien su eje de acción será abordado desde el entendimiento y revalorización de los mismos, anteponiendo a la propuesta un análisis de los valores de su significación cultural que logre definir cuáles son las diferentes estrategias de intervención que pueden contribuir a exaltar la esencia del lugar y el rescate de su riqueza patrimonial.

E



Imagen 023. Vista Edificio
Principal de la Estación.
Fuente : Propia, 2018.



E Marco Metodológico

E1 Paradigma

El paradigma de la investigación es el Interpretativo, también llamado paradigma cualitativo o naturalista; se centra en el estudio de los significados de las acciones humanas y de la vida social.

La arquitectura, como facilitadora de espacios que albergan las dinámicas y procesos de la sociedad, debe ser concebida desde las necesidades de la gente, por lo que su estudio desde este paradigma implica analizar los componentes y sus valores desde una visión sujeto-objeto. Esto implica entender los valores arquitectónicos desde el objeto arquitectónico en función de la gente y sus dinámicas de uso de los espacios.

Quiroga (2007) expone que las investigaciones de orientación interpretativa se centran en la descripción, su realidad es dinámica, múltiple y holística; y su diseño es abierto, flexible y emergente.

Este paradigma permite entender

los fenómenos de la conservación y la rehabilitación desde un enfoque dinámico e integral, abierto a las nuevas corrientes de pensamiento y sus posibilidades, de manera que sus estrategias de intervención y diseño arquitectónico logren integrarse a las necesidades actuales, que son flexibles y cambiantes.

E2 Tipo de investigación, naturaleza y enfoque.

Según los objetivos que pretende la investigación, en relación directa con las características de los conocimientos que se esperan obtener y su utilización, el tipo de investigación se clasifica como Descriptiva.

Escorcía (2010) establece que estas investigaciones tienen como objetivo analizar e inventariar características de fenómenos, objetos o problemas de estudio en función de definir su naturaleza, además se propone utilizar criterios sistemáticos que permitan entender su estructura lógica o comportamiento, además agrega que no se ocupan o se basan en

la verificación de alguna hipótesis, sino de la descripción de hechos a partir del establecimiento de un modelo teórico que es definido previamente.

La naturaleza de la investigación es Correlacional, debido a la cantidad de relaciones que se establecerán entre una o más variables; Maturana (2007) explica que cuando existe correlación entre variables y una de ellas varía, la otra también experimenta alguna forma de cambio a partir de una regularidad que permite anticipar la manera cómo se comportará una por medio de los cambios que sufra la otra. Este mismo autor además establece que los estudios correlacionales se realizan cuando no se pueden manipular las variables de tratamiento por varias razones, entre las que se encuentra la imposibilidad de manipular físicamente las variables y cuando quieren analizar sucesos que ya han ocurrido, lo que se integra muy bien al tipo de investigación de la etapa de análisis de valores del conjunto, donde el abordaje histórico adquiere importancia.

En general la correlacionalidad de la investigación aplica para la mayoría de etapas del proyecto, ya que el entrelazamiento de variables es continuo a lo largo del proceso y su carácter descriptivo se fundamenta desde la necesidad de conocer los fenómenos del lugar, con el objetivo de proponer en función de las dinámicas encontradas y descritas durante el proceso.

El tipo de información, los análisis por realizar y los resultados que se obtengan se establecerán bajo un enfoque cualitativo. Este sugiere abordar la investigación desde una perspectiva holística, integral, de gran riqueza interpretativa; donde sus datos son obtenidos desde estrategias de observación y descripción de los componentes.

Se pretende comprender fenómenos, sentimientos, entender contextos o puntos de vista de los actores sociales y sus dinámicas en el espacio arquitectónico y urbano arquitectónico de la zona de estudio desde este enfoque y sus características.

E3 Etapas y Fases de la Investigación

La investigación se divide en tres etapas principales, la primera corresponde al Análisis del estado actual del sitio de intervención, enfatizado desde el entendimiento de los valores del conjunto; la segunda etapa se compone de la definición de las estrategias de intervención desde una visión de rehabilitación integral, donde se conceptualiza la idea del proyecto y se dan las líneas a seguir durante el proceso de diseño; y la tercera etapa está formada por el proceso y finalización del diseño de todos los componentes arquitectónicos y urbano-arquitectónicos de la propuesta.

• Etapa 1: Análisis del Estado Actual de los Valores del Conjunto.

La primera etapa corresponde al análisis del estado actual de los valores del sitio, donde se describen y se analizan los distintos componentes arquitectónicos y urbano-arquitectónicos del lugar; el resultado principal de esta etapa se centra en la descripción y

entendimiento de los valores históricos, plásticos, arquitectónicos, contextuales, entre otros, que se encuentran en cada uno de los componentes del sitio, con el objetivo de entender las posibilidades que tienen esos valores de ser revitalizados y reintegrar su significado histórico-patrimonial a las dinámicas de su contexto actual.

• Etapa 2: Definición de Estrategias de Intervención

La segunda etapa está compuesta por la definición de las estrategias de intervención desde una visión de rehabilitación integral, donde se conceptualiza la idea del proyecto y se establecen las líneas a seguir durante el proceso de diseño.

La primera fase tiene que ver con la definición de la Estrategia General de Intervención en función de los valores del sitio y su esencia (Conceptualización), a partir de esa guía general, se hace un desglose de las estrategias para cada componente de la propuesta de Rehabilitación del Conjunto.

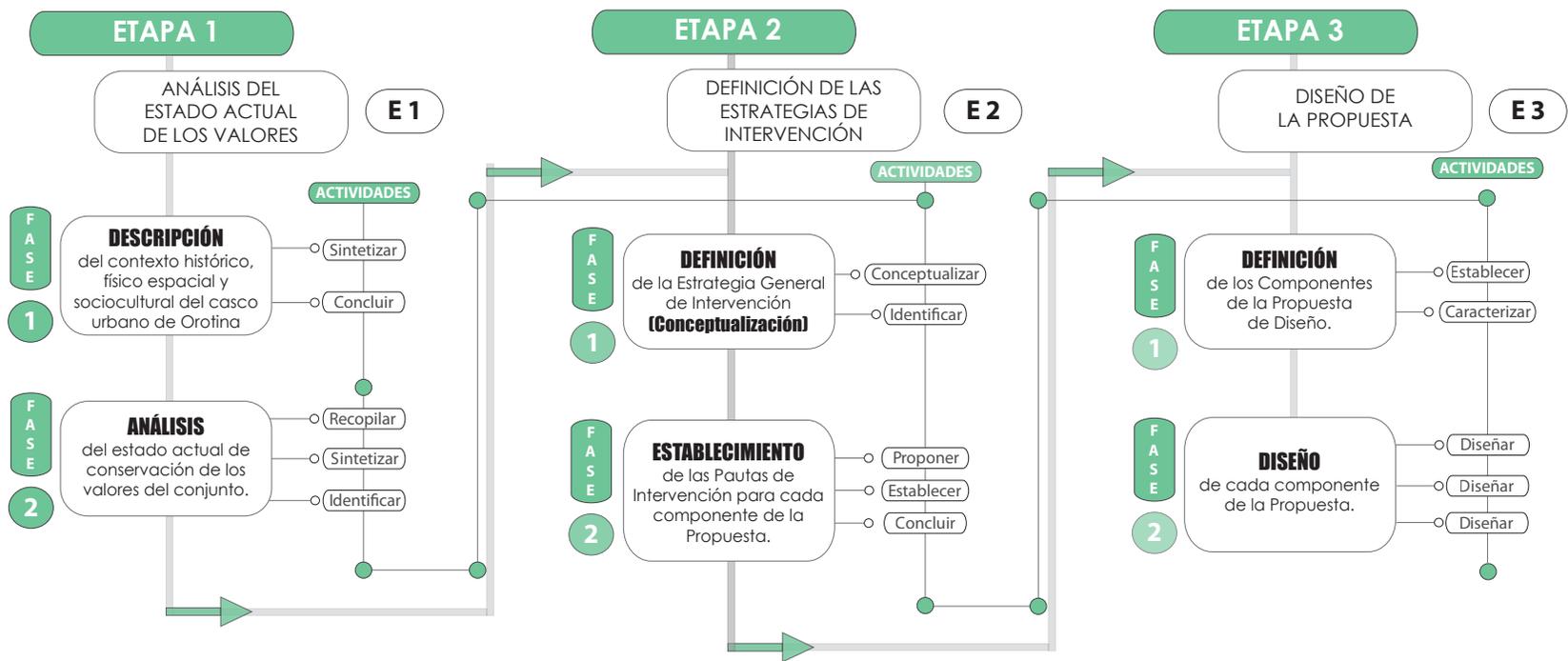


Diagrama 004. **Síntesis de las Etapas de la Propuesta**
Fuente: Propia, 2018

• **Etapa 3:**
Diseño de la Propuesta

La tercera etapa está conformada por el proceso de realización, finalización y representación de la propuesta de diseño de todos los componentes arquitectónicos y

urbano-arquitectónicos del conjunto de la zona histórica de la Estación.

La primera fase se compone por la definición de los componentes de la Propuesta, según el carácter

que se quiera establecer para cada uno de estos, en función de las estrategias de intervención establecidas en el apartado anterior, concluyendo con la fase de diseño y representación final de la Propuesta.

E4 Universo y Muestra

El Universo de la investigación está definido por la integración de dos poblaciones: la primera es la población que habita en la comunidad de Orotina y que está interesada en exponer, disfrutar y admirar la el legado histórico y cultural de su cantón; y la segunda población se compone por los visitantes que llegan como turistas de la zona, interesados en las dinámicas generadas en el conjunto.

Con respecto a la muestra de la investigación, Andrada (2013) expone que para los estudios de carácter Interpretativo, descriptivo o cualitativo, la muestra se va ajustando al tipo y cantidad de Información que en cada momento se precisa, trabajando generalmente con muestras pequeñas y estadísticamente no representativas.

De esta manera la muestra con la que se trabajará dentro de la poblaciones establecidas, estará definida por las personas que harán uso del espacio, compuesta

por los trabajadores del lugar, los que llegan a admirar, los que utilizan el espacio público circundante a los edificios, los usuarios del tren turístico, entre otros.

E5 Variables de Análisis

Estas variables serán analizadas y desglosadas en términos que se relacionan con la rehabilitación y diseño de conjuntos con valor histórico, arquitectónico y patrimonial; por lo tanto su desarrollo durante las etapas de la propuesta deberá ser abordado en función de estos términos y su conceptualización.

• Variables Cuantitativas

A pesar de que el enfoque de la propuesta dista de ser cuantitativo, se considera que dentro de las necesidades del espacio y su solución a lo largo de la investigación y la propuesta, se vuelve importante conocer algunos datos de carácter cuantitativo para establecer ciertos criterios o concebir los nuevos espacios. Entre ellas se encuentran: cantidad de usuarios,

área, predominancia de usos, distancias entre componentes., densidad de flujos y frecuencia, cantidad de Hitos -Sendas -Bordes, entre otros.

• Variables Cualitativas

La investigación se enfatiza en el entendimiento cualitativo de las variables que descienden directamente de los valores del conjunto. Entre ellas se encuentran: el valor histórico, social, arquitectónico, urbano, contextual, de uso; reinterpretación, caracterización del usuario, patrones de uso, interconexión, dinámicas de los nodos, legibilidad, potencialidad de integración e interacción entre componentes, jerarquía, adaptabilidad, entre otros.

El desarrollo y profundización de las variables ayuda a generar un mejor entendimiento de los fenómenos que se establecen alrededor del conjunto y sus valores patrimoniales.

F



Imagen 024. **Vista Aérea**
Zona de doblado de rieles
Fuente : Propia, 2018.
Imagen Base: ADEPPCO.



F

F

El Sitio

**(Entendiendo
el Sitio y sus Valores)**

070

Imagen 025. **Vista Lateral de la Bodega de la Estación.**
Fuente : Archivo Nacional, 1923.

Orotina
1/17/23

F1

**Contexto Histórico Introdutorio
del Ferrocarril en Orotina**

Evolución Histórica del Ferrocarril al Pacífico y su influencia sobre la conformación del Conjunto de la Estación de Orotina.

La influencia del ferrocarril en la conformación del cantón es de primordial importancia, el desarrollo socioeconómico de la zona y el nacimiento del cantón a principios del siglo XX, se debe fundamentalmente a la construcción del ferrocarril al Pacífico. Es por eso que se vuelve relevante elaborar un repaso cronológico de los distintos acontecimientos que propiciaron ese desarrollo, resaltando los que influyeron directamente sobre el conjunto de la Estación de Orotina desde los inicios del ferrocarril, pasando por su período de gran auge, su lamentable cierre operacional y su estado actual.

La construcción del Ferrocarril al Pacífico inicia en el año 1898, luego de un periodo de planificación y ocho años después de ser terminado su similar eje ferroviario del Atlántico; pero es hasta el año 1902 que el trazado llega al poblado de Santo

Domingo de San Mateo (hoy Orotina).

Un año después, por déficit presupuestario, las obras de construcción del eje ferroviario se paralizan, lo que genera que en ese pequeño poblado se establezca una terminal durante unos años, a la espera de que se reanuden las obras y se logre conectar con el Puerto de Puntarenas.

Esta paralización se transforma en una gran oportunidad para el pueblo de Santo Domingo, ya que su carácter de Terminal fomenta el crecimiento en la zona, impulsando el trasiego de mercancías y el establecimiento de los servicios necesarios para esta actividad.

En 1905 se reanuda la construcción del ferrocarril, pero la Estación continúa funcionando como terminal y fortaleciéndose como punto importante en el eje ferroviario, lo que impulsa que el Congreso de la República le conceda el Rango de Cantón a Orotina en el año 1908.

En el año 1910 “se coloca el último riel” lo que simbólicamente da por finalizada la obra del Ferrocarril al Pacífico, conectando con éxito el puerto de Puntarenas con la ciudad capital.

Ciertos acontecimientos como el terremoto de Orotina en 1924, no frenaron el crecimiento del conjunto de la Estación, ya que durante la administración de Cleto González Víquez (1928-1932) el eje ferroviario seguía creciendo por medio de la construcción de nuevas estaciones ante la aparición de nuevos poblados en la vía férrea; uno de los edificios construidos durante esa época es el edificio principal del conjunto de la Estación o Agencia.

A pesar de la importancia de la construcción de los nuevos edificios, el plan más visionario de la administración González Víquez fue la electrificación de la vía ferroviaria en 1930, dejando de lado las locomotoras de carbón y de combustibles fósiles, generando un cambio importante en el equipo ferroviario y sus operaciones.

El eje continuaba fortaleciéndose, esto se evidencia con la fuerte inyección de recursos para la ampliación de Red de Estaciones llevada a cabo durante la administración de León Cortés Castro (1936-1940), realizando cambios en los sistemas constructivos de las estaciones pasando a ser mayoritariamente de madera a un nuevo sistema de concreto armado. Este cambio se evidencia dentro del conjunto de la Estación en el edificio de la Bodega y el Taller de Contacto.

El eje Ferroviario del Pacífico seguía crecimiento y modernización durante las siguientes dos décadas, lo que llegó a establecer el periodo de 1940 a 1960 como la "época del gran auge del ferrocarril". Pero a inicios de la década de 1970 el modelo de desarrollo de las políticas públicas se rige bajo el modelo de "Estado Empresario" lo que fomenta la injerencia gubernamental sobre el ferrocarril. Durante las décadas de 1970 a

1990, se tomaron una serie de decisiones que gestaron la crisis del ferrocarril, como los cambios de administración (INCOP, FECOSA, INCOFER), la oposición a la reconstrucción de la red, el recorte de plazas, la eliminación de trenes de pasajeros y cierre de 15 agencias o estaciones. Esto genera que en el año 1990 se suspenda el servicio de pasajeros entre San José y Puntarenas, lo que culmina con la época oscura del ferrocarril que deja de prestar su servicio en el año 1995, cuando se decreta su cierre operacional.

Esa época marca el frenado desarrollo que se venía gestando, repercutiendo directamente con el deterioro del conjunto de edificios de la Estación que lamentablemente encontramos hasta el día de hoy. A pesar de los esfuerzos de reactivación del tren de pasajeros de la GAM en el 2005, y la recuperación de ciertos edificios, estas intervenciones se han quedado en ese sector, dejando de lado las zonas rurales

como Orotina, sin embargo la comunidad aprovechó la reactivación del Tren Turístico entre San José y Puntarenas en 2007 generando dinámicas de apropiación y recuperación de espacios dentro del conjunto de la estación.

Esas iniciativas han sido aprovechadas por ciertos grupos en la comunidad y se han ido fortaleciendo, tanto que los viajes en tren actualmente salen desde la estación de Orotina hacia Caldera, lo que sigue generando dinámicas en la estación además de evidenciar el potencial de la zona como polo de fortalecimiento histórico y atracción turística.

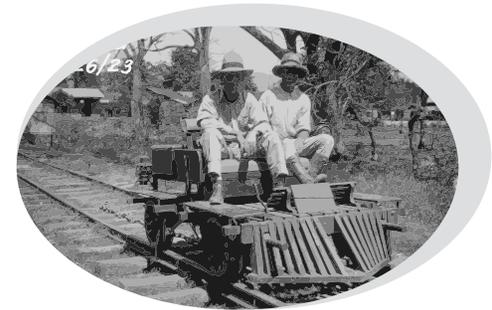
Línea del Tiempo



Terminal en Orotina

Paralización fomenta crecimiento en la Zona. Estación de Orotina se convierte por unos años en la Terminal del Ferrocarril, impulsando el trasiego de mercancía.

Orotina Cantón



1890

Termina Construcción del Ferrocarril al Atlántico

1898

Inicia Construcción del Ferrocarril al Pacífico

1902

Llega el Ferrocarril al poblado de Santo Domingo de San Mateo, hoy OROTINA

1903

Se paralizan Obras de Construcción, llegando hasta Santo Domingo de San Mateo, hoy OROTINA.

1905

Se Reanuda la Construcción del Ferrocarril al Pacífico

1908

Orotina Cantón, se concede el Rango de Cantón por parte del Congreso.

1910

Finaliza Construcción del Ferrocarril al Pacífico. "Se coloca el último riel"

1915

Cambio de alimentación de locomotoras de Carbón a Combustibles Fósiles

Diagrama 005. **Línea del Tiempo Ferrocarril al Pacífico parte 1.** Elaboración Propia 2018. Imágenes: Archivo Nacional.

Línea del Tiempo

Estación

Construcción de Edificio de la Estación o Agencia Principal



Taller - Bodega

Construcción del Taller de Contacto
Reconstrucción de la Bodega



1924

Terremoto de Orotina

1928

Inicia construcción de nuevas estaciones ante aparición de nuevos pueblos en la vía férrea

1930

Electrificación de la Vía del Ferrocarril

1936-1940

Fuerte Inyección de Recursos. Ampliación de red de Estaciones y reconstrucciones de madera a concreto armado

1940-1960

Época del gran Auge del Ferrocarril. Importación - transporte de pasajeros

1970

Llegada del "Estado Empresario", ingerencia gubernamental (Inicio de la Crisis)

1972

Administración por parte de Incop

1977

Creación de Ferrocarriles de Costa Rica Fecosa.

Diagrama 006. **Línea del Tiempo Ferrocarril al Pacífico parte 2.** Elaboración Propia 2018.
Imágenes: Amigos del Tren a Orotina.



Suspensión del Servicio San José Puntarenas

Cierre Operacional



El Tren Turístico

1985

Creación de Incofer
Oposición de gobiernos de Monge y Arias a reconstruir la red.

1989

Recorte de plazas
eliminación de 15 trenes de pasajeros, cierre de 15 agencias.

1990

Se suspende el tren de pasajeros a Puntarenas, como parte de las medidas ante gastos.

1995

Cierre de Operaciones del Ferrocarril.

2005

Reactivación del Servicio de Pasajeros en la GAM

2007

Inicio de Viajes turísticos desde San José hasta Caldera

2018

Viajes turísticos entre Orotina y Caldera

Diagrama 007. **Línea del Tiempo Ferrocarril al Pacífico parte 3.** Elaboración Propia 2018. Imágenes: Amigos del Tren a Orotina.

Imagen 026. **Vista Satelital del Casco Urbano de Orotina.**
Fuente : Google Earth, 2018.

F2

Contexto Físico-Espacial del Casco Urbano de Orotina

F2.1

Ubicación del Conjunto

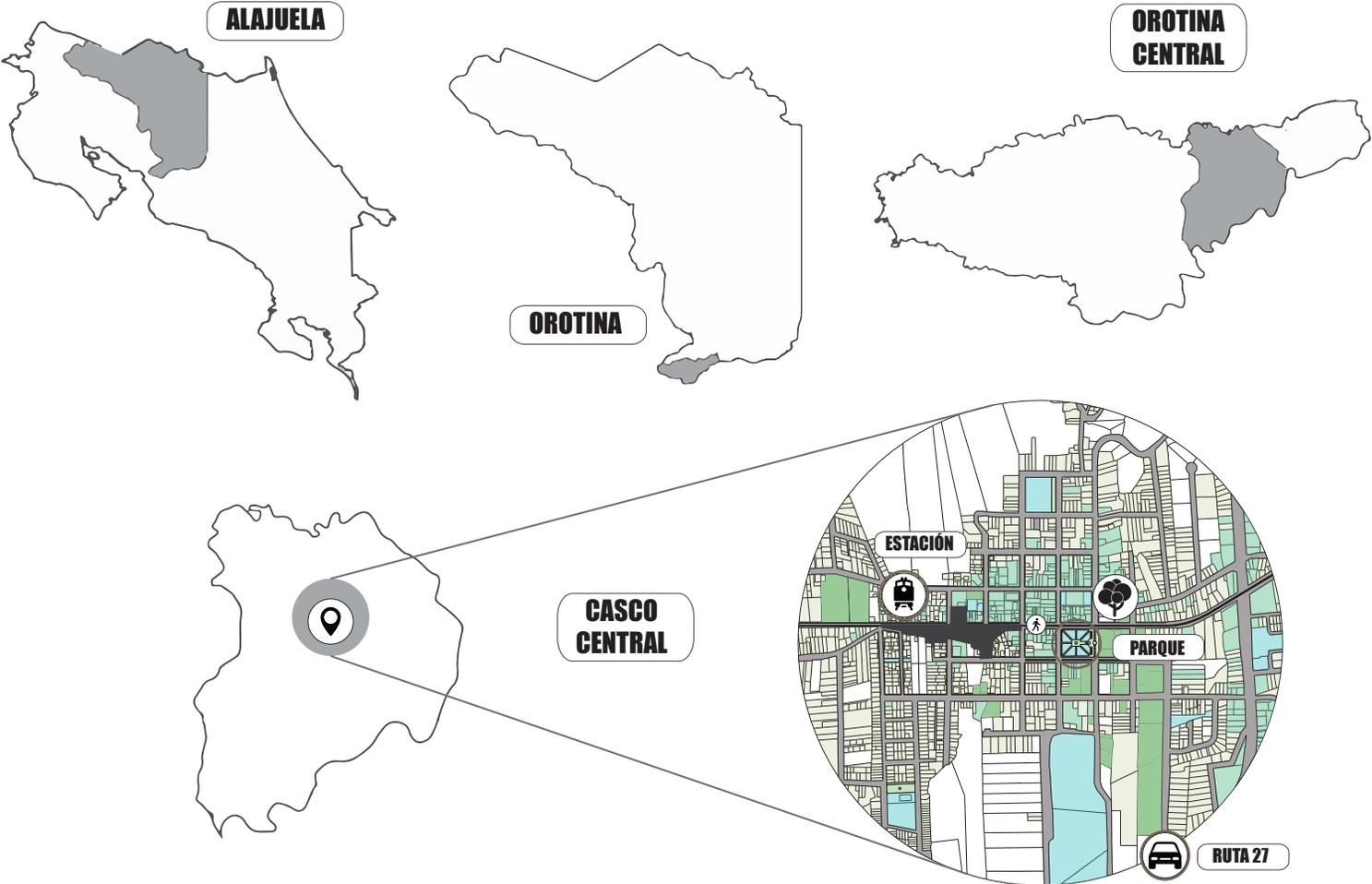


Imagen 027. **Ubicación del Conjunto.**
Fuente: Propia, 2018

F2.2

Antecedentes en la Configuración de la Trama Urbana

El Casco Central de Orotina fue planificado a partir del posible paso del ferrocarril, esto se evidencia en el “Plano del Cuadrante propuesto para Santo Domingo de San Mateo” de 1889, elaborado por el ingeniero Alberto González Ramírez encargado de la planificación de las vías del Ferrocarril al Pacífico.

A pesar de que el paso de la vía ferroviaria es el punto de partida para que el pueblo empiece a ser planificado, el orden establecido obedece a la herencia del urbanismo colonial donde la trama urbana es ordenada alrededor del parque como centro, con el poder religioso (Iglesia) y político (Ayuntamiento) en sus cuadras inmediatas. La jerarquía de la vía férrea pasa a tener un valor importante si se mira desde una perspectiva similar, donde las cercanías a ese centro implican importancia, ya que el trazado propuesto se ubica atravesando una de las principales vías a un costado del parque central.

La iglesia existente y las pocas edificaciones que se encontraban en el lugar se lograron adaptar a las cuadras planteadas, que buscaban imponer este modelo heredado de la colonia. De esa propuesta, actualmente se logra ubicar en la misma posición a la Iglesia (distinta a la original), el parque y el trazo de la vía férrea.

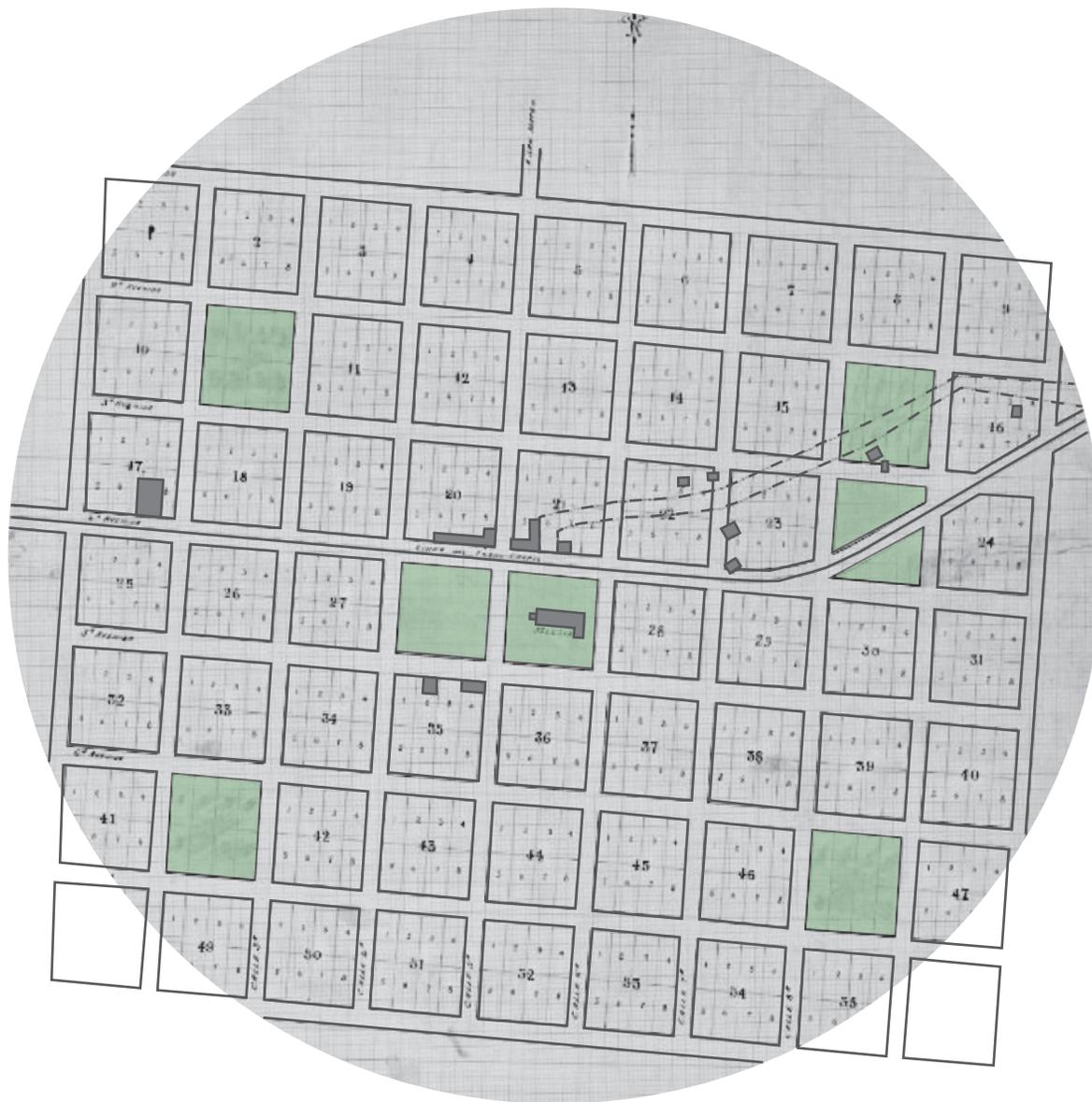
Esa configuración de cuadras de igual tamaño, distribuidas alrededor del parque, propias de este modelo, se respetó solamente a lo largo de dos o cuatro cuadras alrededor de ese centro, a pesar de que en la propuesta de 1889 se planteaba un total de 55 cuadras distribuidas de manera simétrica alrededor del punto central.

La prematura planificación de ese poblado, que aún era distrito del Cantón de San Mateo, pudo contribuir a que se respetaran, al menos en las cuadras elaboradas, el orden de ciertos componentes jerárquicos y los anchos de las vías propuestas, característica sobresaliente de las calles del centro urbano actual del cantón.

Simbología Componentes Imagen 000

-  Zonas Verdes
-  Espacios Construidos
-  Calle original

Imagen 028. **Plano del Cuadrante Propuesto para Santo Domingo de Guzmán.** Elaboración Propia
Imagen Base:
Archivo Nacional, 1889.



F2.3



Simbología Tipos de Uso Imagen 000

-  Recreativo y Deportivo
-  Comercial y de Servicios no Institucionales
-  Servicios Institucionales y Comunales.
-  Residencial
-  Zona de Conjunto de la Estación del Ferrocarril.
-  Lote Baldío
-  Calles

Imagen 029. **Plano de distribución de usos de Suelo en el Casco Central.**
Elaboración Propia, 2018.

Configuración de la Trama Urbana y distribución por Uso de Suelo.

La clasificación y distribución de los usos se realiza a partir del documento de Diagnóstico del Plan Regulador de Orotina elaborado por el Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS) de la Universidad de Costa Rica.

Se ubican cuatro usos de suelo (ver mapa 00), el Recreativo y Deportivo, que incluye parques, zonas de juegos infantiles e instalaciones deportivas; el uso Comercial y de Servicios no institucionales conformado por locales de ventas de todo tipo de productos, sodas, hotelería y servicios profesionales; el uso de Servicios Institucionales y Comunes que incluye institucionalidad pública y organizaciones comunales como escuelas, oficinas de gobierno, iglesia; y por último el uso Residencial conformado por viviendas permanentes como casas y apartamentos.

La conformación de la trama urbana del casco central de Orotina se ordena a partir de un centro establecido por el Parque José Martí, considerado como el espacio atractor de dinámicas de esparcimiento más importante del cantón, por lo que los usos de carácter comercial, de servicios e institucional son los que se encuentran mayoritariamente en las cercanías de este espacio, a diferencia de los otros usos que se distribuyen a lo largo de la trama urbana en zonas que se perciben como barrios de carácter residencial.

La configuración parte de ese centro en forma de cuadras iguales que rodean el parque, donde se lee un claro “orden cuadrícula” de la trama y conforme se alejan del mismo se empieza a romper la cuadrícula original, evidenciando un crecimiento más orgánico del tejido urbano que responde a la

expansión residencial del casco central.

El surgimiento de nuevos flujos vehiculares contribuye a generar cambios en la configuración urbana, este fenómeno se evidencia con la aparición de ciertas vías nacionales como la ruta #3 o “Ruta del Aguacate” y la Ruta #27; la primera atraviesa el costado este del casco central y contribuyó a generar un eje comercial conocido como “La pista” que ante el paso constante de personas hacia las playas era considerado como una parada importante, sin embargo la aparición de la Ruta #27, en el borde sur del casco urbano, hizo que esta zona fuera segregada, obligando a algunos de los comercios a migrar, a pesar de esa situación la zona sigue teniendo vocación comercial.

F2.4

Caracterización de los Componentes Urbanos (Imagen Urbana, Kevin Lynch)

La Anterior descripción de la distribución de usos y conformación de los mismos en la trama urbana evidenció que la configuración de esta responde a dinámicas alrededor de ciertos componentes que en conjunto organizan los diferentes elementos de la ciudad, desde centros atractores, hasta vías que marcan límites y dinámicas particulares. Es por eso que se vuelve importante entender el sistema de la ciudad a partir de las características de esos elementos, donde se utilizará como base la descripción que hace Kevin Lynch en "La Imagen de la Ciudad" (1960), que expone estos elementos como conformadores de la imagen urbana y los clasifica en cinco categorías: las Sendas, los Bordes, los Distritos, los Nodos y los Hitos.

Sendas:

Las sendas como organizadores y conectores de los elementos de la

ciudad, poseen distintas características que las diferencian entre sí.

El casco urbano de Orotina posee 3 sendas primordiales: las calles principales, calles secundarias y la vía ferroviaria; categorizadas en función de sus cualidades, características, escala, entre otros.

Las calles principales poseen una concentración de usos de carácter comercial e institucional en su mayoría, son de concepción simétrica, se ubican mayoritariamente en la cuadrícula central del casco urbano y funcionan como vías de comunicación primordial, por lo que su escala posee un ancho de hasta 12 metros, lo que facilita la implementación de aceras más anchas y zonas de arborización.

Las calles secundarias se caracterizan por establecerse en zonas de carácter residencial en su mayoría, se ramifican a partir de las calles principales y conforme se

alejan de la cuadrícula central su configuración llega a ser más orgánica; su escala posee un ancho de hasta 6 metros, implementando aceras más reducidas, sin dejar de lado la arboleda estrecha característica de las zonas residenciales.

La línea del ferrocarril atraviesa la cuadrícula principal del centro urbano, desde su concepción se integró a las dinámicas de la zona, pero al mantenerse con un funcionamiento de temporalidad reducida, este se percibe desconectado de la red de sendas, a pesar de su posición dominante y amplia continuidad lineal.

Bordes:

Dentro de la trama urbana del centro de Orotina se ubican dos tipos de bordes, los que marcan una ruptura entre dos fases y los que marcan límites que marcan el final del centro urbano percibido.

El primer borde a lo interno de la

trama es la vía del ferrocarril, ya que rompe con la continuidad de las calles principales, pero debido a su carácter de desuso no se percibe como tal.

Los bordes marcados con mayor relevancia son los que se perciben como límites exteriores de la trama urbana, estos son los lotes baldíos de gran dimensión del sector Norte, la ruta Nacional #27 del sector Sur y la zona de "la Pista" que es el final de la Ruta Nacional #3 o "Ruta del Aguacate" que perdió protagonismo con la aparición de la ruta #27.

Barrios o Distritos:

En el casco urbano se identifican Barrios con un carácter bastante claro en función de su identidad, reforzados con nombres característicos que son reconocidos ante la colectividad. En su mayoría sus límites son de carácter más suave que rígido y algunos carecen de límites establecidos, estos se ubican alrededor de la cuadrícula central

de uso comercial, que también conforma un barrio, pero la gran mayoría de estos son de carácter habitacional.

Los Barrios, con excepción del "Centro", se ubican en el sector norte o sur del casco central. Esta división, marcada por la vía del ferrocarril, ubica en el sector Norte a los Barrios "el Carmen", "La Plaza", "Nuevo" y "San Rafael", y en el Sector Sur a "Tres Marías" y el "Invu"; todos integrados entre sí por medio de las sendas principales y secundarias.

Nodos:

Estos son mayoritariamente espacios de confluencia o de concentraciones, desde los que se percibe la ciudad con mayor claridad y pueden ser percibidos desde su aglomeración temática o de usos.

En el casco central sobresalen los espacios de esparcimiento como el parque central y la plaza de deportes, zonas de transporte

como la terminal de buses y puntos de intersección entre sendas reconocidos por su cercanía a los puntos iconográficos más reconocidos por el colectivo, donde sobresalen los cruces alrededor del parque central y la zona comercial del mercado, percibidos como el centro de la trama.

Hitos:

Los hitos se caracterizan por ser fácilmente reconocidos por la colectividad como puntos de referencia y sobresalen por su singularidad con respecto a su contexto, muchos se fortalecen a partir de su imagen simbólica o por alguna asociación histórica.

La mayoría de hitos del casco urbano se caracterizan por su ligamen a actividades recreativas y de esparcimiento, como la Plaza de Deportes, el Campo Ferial, el Quiosco del Parque José Martí, el Boulevard peatonal, la Iglesia Católica; otros por su carácter histórico, como la Antigua Estación

del Ferrocarril, la Escuela Primo Vargas Valverde, además del Mercado Municipal, y por último los que sobresalen por su carácter de servicio institucional, como la municipalidad y la Clínica.

Sobresalen en este apartado los hitos de carácter recreativo que se ubican en nodos de actividad, ya que su nivel de apropiación del espacio y reconocimiento colectivo, propician el fortalecimiento del mismo.

Simbología Componentes Imagen 000

-  Sendas
-  Bordes
-  Barrios
-  Nodos - Hitos

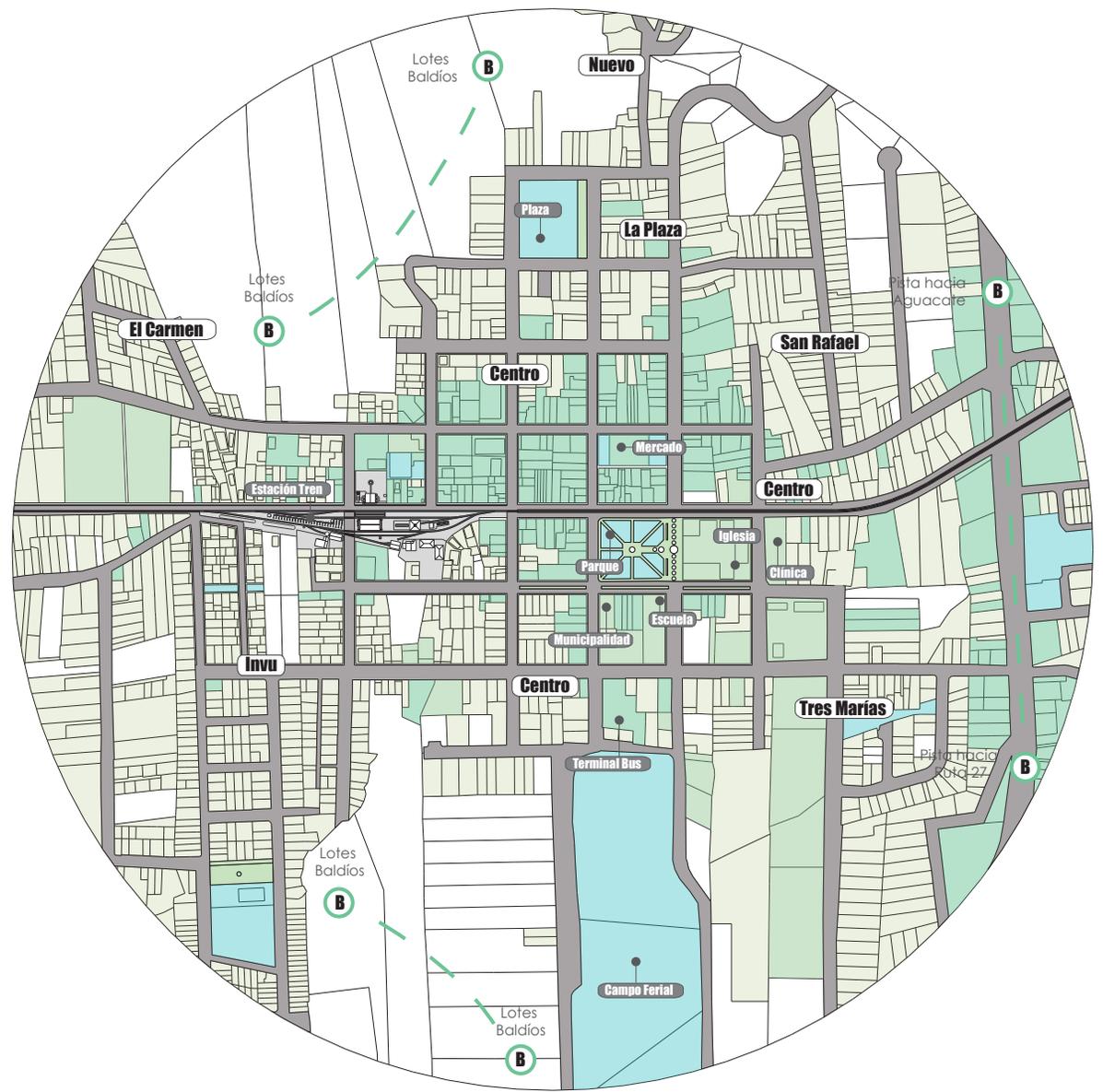


Imagen 030. **Plano de distribución de los Componentes Urbanos del Casco Central.**
Elaboración Propia, 2018.

Orotina
Dic. 1922

Imagen 031. **Vista Antigo Taller
y Bodega de Fletes**
Fuente : Archivo Nacional,
1922.



F3

**Componentes del
Conjunto de la Estación**

F3.1

Definición de los Componentes del Conjunto de la Estación.

El conjunto de la Estación de Orotina se percibe como un eje compuesto de una serie de edificios y antiguas zonas abiertas que permitían que se desarrollaran las actividades necesarias para el funcionamiento del ferrocarril de pasajeros y de carga.

Estos componentes se dividen en dos categorías, la del Espacio Urbano y la de los Edificios Patrimoniales, ambos integrados a lo largo del conjunto de la Estación.

Componente Urbano

Este marca los límites del conjunto con el exterior inmediato, está formado por una serie de espacios que originalmente han funcionado como zonas complementarias a las dinámicas de la estación, como las “zonas de trazado ferroviario” caracterizadas principalmente por recorrer la mayoría de sectores del

conjunto entre los extremos este y oeste.

Además de estas zonas de trazado ferroviario, también se encuentra el “patio trasero” de la Agencia o Edificio de la Estación, donde se encuentra la fuente original, el “patio de Carga de la Bodega” en el sector central del conjunto y la zona de “doblado de rieles” ubicada en el cuadrante oeste de la estación, caracterizada por su extensión y linealidad, cualidades necesarias para realizar dicha operación.

Componente Patrimonial

Los edificios de carácter patrimonial se caracterizan por su presencia escenográfica y riqueza formal. Los más iconográficos y reconocidos son los del sector central del proyecto, conformados por la Antigua Agencia o Estación, el Andén de pasajeros, la Bodega y el Taller de contacto, que fueron los que contribuyeron a generar

más dinámicas a su alrededor; los demás edificios complementaban estas actividades y en su mayoría funcionaban como casas de habitación de los trabajadores del ferrocarril, conformados por el Garage de Motocars, la Casa del Capataz, la Casa del Ingeniero de Vía y la Oficina del Ingeniero y Almacén en el sector central del conjunto; y por el sector oeste se encuentra la Antigua casa del Capataz y el Campamento de Empleados con el otro garaje de Motocars.

Dentro de los alcances del Proyecto, se establecieron los edificios del componente Patrimonial a intervenir con una propuesta de rehabilitación por medio del uso adaptado, basados principalmente en su impacto sobre el conjunto y las necesidades actuales del mismo, sin embargo no se deja de lado la integración de los demás edificios a través de la propuesta de espacio urbano.

Método de Análisis de los Componentes:

Descripción del Método de Análisis de los Componentes.

A la hora de intervenir un espacio, se deben tomar en cuenta los valores a los que este hace referencia, es por esta razón que se vuelve de suma importancia retomar el concepto de la "significación cultural", entendida de manera general como "el conglomerado de valores tangibles e intangibles propios de un espacio".

Este concepto engloba el conjunto de valores del lugar y evidencia la importancia de realizar una investigación sensible a los significados que resguarda el conjunto, que ponga en primer lugar el fortalecimiento de la "esencia del objeto".

Ante esto se plantea la elaboración de un método de

análisis que permita entender todos los valores de cada uno de los elementos del conjunto, tomándose como base y eje principal a la hora de intervenir cada parte, de manera integral y en equilibrio con los valores de los objetos.

Esencia (valores) del Objeto:

Esta categoría de análisis agrupa el conglomerado de valores tangibles e intangibles que se resguardan en el objeto, lo que permite entender la globalidad de este y las características que lo determinan a ser lo que es y lo que ha sido a lo largo del tiempo.

Se compone por tres subcategorías: las Dinámicas, el Espacio y el Contexto; cada una de ellas responde a una serie de valores que se relacionan en gran medida debido a sus cualidades.

1. Las Dinámicas:

Se conforma por los valores de índole histórico, sociocultural, simbólico y de uso, todos expuestos desde la perspectiva de las actividades que se desarrollaron o se desarrollan actualmente en el espacio y todos los componentes que esto abarca.

Las dinámicas se ligan al **(1)uso (original o actual)**, al **(2)usuario** (original o actual), a la **(3)memoria histórica vivencial y simbólica** que evocan a la imagen simbólica ligada al acontecimiento; es por esto que el entendimiento de la actividad se genera de manera integral, analizando su concepción, su desarrollo a lo largo del tiempo y el impacto de estas dinámicas en la identidad y la esencia del objeto arquitectónico.

2. El Espacio:

El espacio arquitectónico es el responsable de propiciar las dinámicas a desarrollar en el objeto, debe responder a las necesidades de las actividades a realizar y genera los ambientes adecuados para que los usuarios vivan ese espacio desde sus sentidos y en estado de confort. Esta categoría se conforma de los valores de índole arquitectónico, funcional, estético, artístico y material.

El entendimiento del espacio se realiza desde las diferentes cualidades que gestaron la construcción del mismo, esto incluye una serie de variables como la **(1)Influencia Arquitectónica** (estilo, lenguaje, tipología funcional, innovación y respuesta climática), la **(2)Concepción Espacial**

(configuración, filtros o barreras espaciales, accesos - recorridos - circulación, relaciones espaciales, jerarquía espacial), la **(3)Forma** (principios ordenadores, forma bidimensional, forma tridimensional, manejo del detalle) y la **(4)Materialidad** (técnica de realización, color y textura). El análisis de estas variables contribuye a entender los valores que engloba el espacio arquitectónico desde una visión integral.

3. El Contexto:

Esta categoría hace referencia al valor contextual y de conjunto del objeto, desde la visión de integración con su exterior inmediato, sea espacio urbano u otros edificios.

La variable que predomina es la **(1)Visión de Conjunto**, donde se

expone el papel del objeto a nivel de configuración, unidad formal, de lenguaje, integración, lectura y jerarquía dentro del conjunto, resaltando la configuración general de todos los componentes del grupo y el papel de este sobre la totalidad.

El método de análisis de los elementos, busca resaltar las cualidades que conforman la esencia del objeto y que lo hacen ser lo que es o lo que ha sido a lo largo del tiempo, el entendimiento de esa globalidad permite identificar las potencialidades y las oportunidades de mejora, forjando la base para su correcta intervención, desde una visión integral y sensible a los valores que lo componen.

EL MÉTODO DE ANÁLISIS



ESTRATEGIAS
PAUTAS

Diagrama 008. **El Método de Análisis.**
Fuente: Propia, 2018

Análisis del Componente Urbano:

Conjunto de la Estación

Hitos exteriores

Sendas

Huella

Trazado

Ejes

Bordes

SIMBOLOGÍA

Vía Principal	Borde Topográfico	Hostel
Uso Comercial	Borde Boscoso	Minisuper
Uso Residencial		Hotel
		Bar el Pacífico
		Aserradero

EDIFICIOS

Estación	Taller de Contacto	Oficina de Ing. y Almacén de Materiales.	Garaje de Motocars y Campamento de Empleados
Andén de Pasajeros	Bomba de Gasolina	Casa del Capataz	Antigua Casa del Capataz
Bodega de Fletes	Casa de Ing. de Vía.	Garaje de Motocars	Doblado de Rieles

Imagen 032. Contexto Inmediato al Conjunto. Fuente: Propia, 2018

Análisis del Espacio circundante a los edificios del Conjunto:

El espacio urbano circundante a los edificios patrimoniales está compuesto por las zonas del trazado ferroviario que atraviesa todo el conjunto, por el patio trasero de la Estación o patio de la fuente, por los patios de la Bodega y el Taller, además de la zona de doblado de rieles.

La mayoría de estos espacios, con la excepción del patio de la fuente, fueron concebidos como espacios operativos complementarios a la actividad del ferrocarril, solamente la zona de la fuente se planificó como espacio para el esparcimiento y disfrute de los usuarios.

Ante este escenario se describe el espacio urbano desde el método de análisis de manera general, igualmente sobre la base de la categorización de las cualidades de las zonas desde sus dinámicas, el espacio y el contexto.

Las Dinámicas:

Uso:

Uso Original: Zonas operativas complementarias a la actividad ferroviaria; patios, zona de doblado, zona de trazado. Zona de esparcimiento: Patio de la Fuente.

Uso Actual: Zonas en desuso, solamente las zonas de trazado funcionan cuando llega el tren turístico o el motocar de los operarios de mantenimiento de vías. Cabe resaltar que se han establecido ciertos recorridos o atajos que atraviesan la zona, establecidos por las personas que viven cerca del conjunto, lo que evidencia integración con su contexto a pesar de no tener las cualidades necesarias para ser cómodamente recorrido.

Usuario:

Usuario Original: Trabajadores del ferrocarril, usuario en general.

Usuario Actual: operarios actuales y usuarios que lo atraviesan para llegar a sus casas.

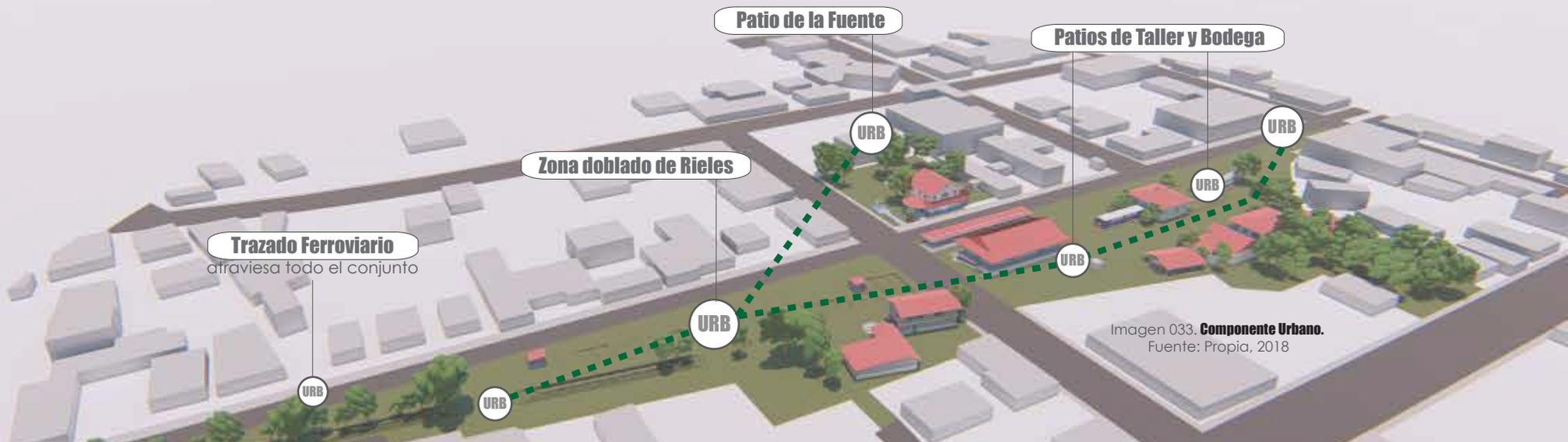
Memoria Histórica Vivencial y Simbólica:

Este corresponde a los valores de la zona en los que este funcionó como escenario y testigo de acontecimientos, la anécdota y el significado alrededor del acontecimiento.

Acá se engloba la generalidad de las actividades que se desarrollan a lo externo de los edificios, como la llegada y el abordaje del tren en los alrededores del Andén, la carga y descarga en la Bodega y su patio.

Esas dinámicas fueron el centro de interacción del conjunto durante muchos años, se desarrollaban alrededor de los tres edificios principales (Estación-Andén -Bodega); esa peculiaridad sigue presente al realizarse actividades que traen vida al conjunto, algunas más frecuentes como los viajes turísticos y otros más esporádicos como la celebración del día del Corazón de Jesús, ambas actividades continúan

Componente Urbano



desarrollándose en el centro del conjunto, resaltando el potencial del mismo para seguir recibiendo usuarios y reviviendo parte de su esencia.

El Espacio:

Concepción Espacial:

El hecho de que la estación de

Orotina fuera concebida como una terminal, contribuyó a que sea de las más extensas del eje ferroviario del pacífico y que la mayoría de las funciones del conjunto tengan su propio edificio, este aspecto se diferencia de la mayoría de estaciones del eje ya que en esos casos todas las necesidades se cumplen en un mismo inmueble.

El crecimiento y decrecimiento evolutivo del conjunto siempre se estableció sobre los ejes principales, donde sobresale la clara linealidad y jerarquía del eje Este - Oeste (Línea del tren) que atraviesa todo el conjunto y es conector clave entre edificios. El respeto por la concepción original de la configuración del conjunto ha contribuido a que la huella

inicial sea bastante similar a la actual y se haya conservado a lo largo del tiempo.

Ese orden de los espacios permite una clara legibilidad en la organización de sus zonas, permitiendo categorizar a las mismas en relación con su función dentro del conjunto. La zona de mayor interacción entre los usuarios se encuentra sobre el eje de la Estación, el Andén y la Bodega; la zona operativa está sobre el eje de la Bodega y el Taller; y por último el borde Complementario - Habitacional, donde se encuentra la Oficina del Maestro de vía, las Casas de Habitación, el Campamento de Empleados y los Garajes.

Forma:

El espacio circundante a los edificios se caracteriza por ser desalado y con pocos elementos a resaltar, esto debido al carácter original para el que fue creado, sin embargo cabe indicar que existen algunos componentes icónicos

con cierta singularidad formal que resaltan, como la fuente trasera que integra la banca en sus bordes, lo que la excluye como un elemento meramente ornamental; otro de los elementos es la capilla del Corazón de Jesús que evoca a una cueva que resguarda la imagen. A esos elementos se unen los que cumplen con una función específica dentro de las operaciones como las tornamesas, hundidas sobre el nivel, además de las pequeñas bodegas de la zona de doblado de rieles que son elaborados en su estructura principal con los rieles del tren.

Cabe resaltar que los vagones del tren existentes en el sitio, a pesar de no ser concebidos originalmente como elementos fijos dentro del conjunto, resaltan por su belleza y peculiaridad formal, por lo que su integración en el contexto es de suma importancia para exponer parte de la historia del conjunto y de los objetos que fueron parte del mismo.

Materialidad:

Sobre este apartado resalta la reutilización del material de las vías del tren, la zona del doblado de rieles, las bodegas complementarias a ese espacio y ciertas mallas de los bordes se hicieron con el metal de las vías del tren.

La reutilización de materiales es una práctica bastante importante a realizar, en este caso contribuye a fortalecer el carácter de esos espacios al innovar en la utilización de materiales poco habituales al mismo tiempo que se contribuye en la generación de menos desperdicios

El Contexto:

Visión de Conjunto:

Actualmente el conjunto de la estación se percibe como un espacio de carácter escenográfico desolado, esto por la ausencia de actividades y que mayoritariamente funciona como

Zona de Doblado de Rieles



Imagen 034. Zona de Doblado de Rieles. Fuente: Propia, 2018

zona de paso que genera pocas oportunidades de estadía. Esa es la percepción general que se tiene del conjunto desde sus bordes, sin embargo no deja de ser un espacio que se impone sobre su contexto debido a su extensión y a la peculiaridad formal de sus edificios.

Los bordes existentes que rodean

el conjunto responde a usos de carácter comercial en su sector este y de carácter residencial en el sector oeste y suroeste. Hacia la zona comercial se comparten sendas peatonales que comunican y atraviesan la zona frente al edificio de la estación, lo que hace que desde ese sector el conjunto sea abierto y permeable. Con respecto a los bordes hacia la

zona residencial, existen límites naturales como montículos de tierra o árboles, lo que facilita respetar el carácter semi-privado de esas zonas.

La vía principal que atraviesa el conjunto y al mismo tiempo lo delimita se encuentra paralela al eje principal de la vía férrea, por lo que su integración se facilita.

Análisis del Componente Patrimonial:

Análisis Estación



Análisis del Edificio de la Estación:

Las Dinámicas:

Uso:

Uso Original: (1)Habitacional: Dormitorios en el primer y segundo nivel. (2)Administrativo: Oficina y Boletería. (3)Zonas de Espera: semicírculos laterales y bancas ubicadas en la fachada frontal.

Uso Actual: (1)Habitacional: Dormitorios en el primer y segundo nivel, zonas de espera en desuso.

Usuario:

Usuario Original: Empleados del tren, Usuarios del tren.
Usuario Actual: Familias habitantes de la vivienda.

Memoria Histórica Vivencial y Simbólica:

Este corresponde a los valores del edificio en los que este funcionó como escenario y testigo de acontecimientos, la anécdota y el significado alrededor del acontecimiento.

Las interacciones de mayor carga simbólica se dan en el exterior-interior del edificio en la

Imagen 035. **Isométrico Estación.** Fuente:Propia, 2018.

EDIFICIO ESTACIÓN



Imagen 036.
Estación en 1935
Obtenido desde
patrimonioculturalorotina.org

zona de compra de boletos y en las zonas de espera.

La compra de boletos : la interacción entre personas al comprar su boleto, propiciaba dinámicas de intercambio, se daba una dinámica de compra asociada a una estadía prolongada de ciertas personas que esperaban el tren de pie o en las bancas que se encontraban al

frente de la boletería.

La espera: antes de que el Andén de pasajeros fuera construído, las zonas semicirculares de espera eran el principal punto de convergencia de dinámicas de la estación, el punto de espera del tren se daba principalmente en esta zona, donde se propiciaba un espacio agradable y cómodo para conversar mientras se esperaba el abordaje del tren.

El Espacio:

Influencias Arquitectónicas:

El análisis realizado para la declaratoria de patrimonio de algunos de los edificios del conjunto establece que el edificio de la Estación posee un "lenguaje formal de influencias varias", con incidencia racionalista en su planta arquitectónica bajo el



EDIFICIO ESTACIÓN

Imagen 037.
Estación en la Actualidad
Fuente:
Propia, 2018.

principio espacial de “planta libre”, influencia victoriana en las volumetrías circulares de las zonas de espera al trabajarse como “bay window”, y por último la influencia formal hispano-colonial en el frontón de base truncada y en los detalles de las puertas y ventanas del volumen central del edificio. En su espacio interno sobresale el uso del “petatillo” de influencia caribeña que separa las paredes

interiores del cielo en sus niveles.

Funcionalmente el edificio posee similitud con estaciones que poseen vivienda en el eje ferroviario al pacífico, la mayoría de las estaciones de dos niveles del eje ferroviario al Pacífico ubican los dormitorios en su segundo nivel, la bodega y boletería en el primer nivel (Escobal, Quebradas, Coyolar). La

que se asemeja en términos de distribución de funciones por nivel es la estación de Caldera ya que posee la parte de los cuartos en su segundo nivel, y coincide en la ubicación de la sala, comedor, cocina, boletería y oficina.

La estación de Orotina, a diferencia de las mencionadas anteriormente, no integra la bodega a la edificación principal,

DISTRIBUCIÓN

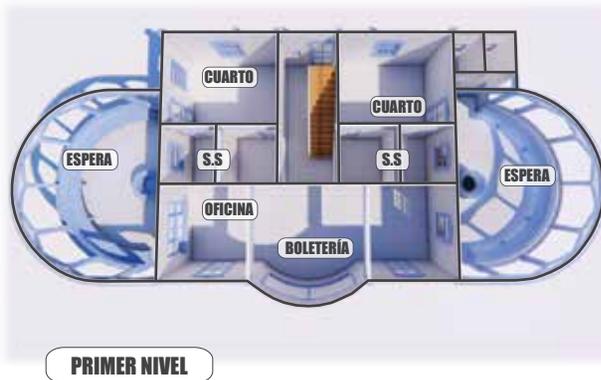


Imagen 038. **Distribución Estación**
Fuente: Propia, 2018.

ya que el conjunto posee su propio edificio exclusivo para la bodega; esto pudo facilitar que formalmente el edificio de la estación tuviera ciertas libertades a la hora de diseñar y distribuir sus espacios, sobresaliendo por su peculiaridad y singularidad formal en comparación con las demás estaciones del Ferrocarril al Pacífico, además de ser única estación de tres niveles.

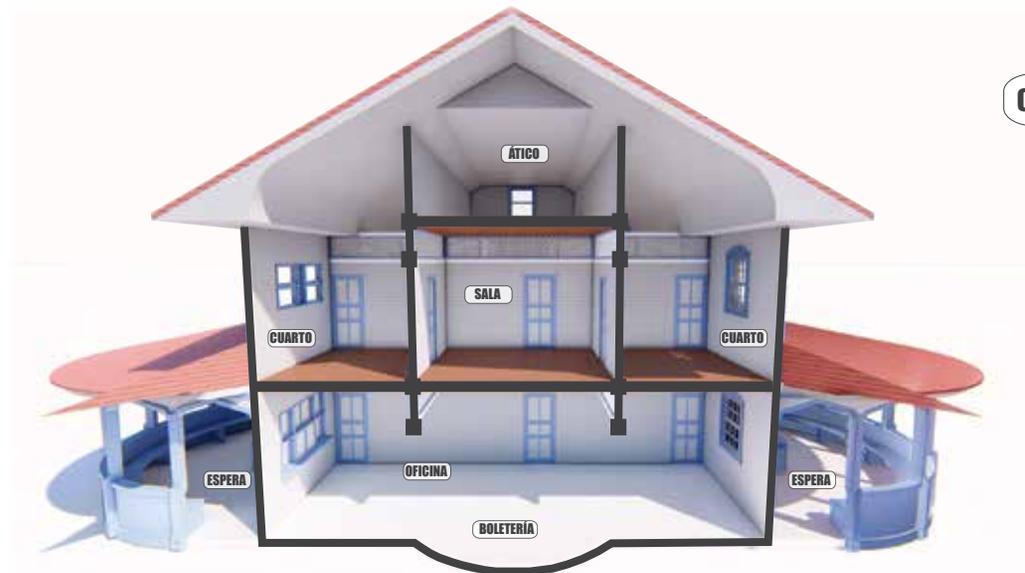
La respuesta climática concuerda con la necesidad climática del lugar: aleros amplios, grandes alturas y prolongadas aberturas en los sitios de mayor conglomeración de personas (zonas de espera).

Concepción Espacial:

Los espacios del primer nivel se ordenan con respecto al eje de circulación de la parte frontal, los

espacios de espera y la zona de la boletería disponen sus ingresos a lo largo de ese eje, donde circulan los usuarios. Los espacios públicos, en este caso los de espera, la oficina y la boletería se ubican inmediatos a la zona de circulación externa, mientras que los espacios de vivienda se encuentra en la zona trasera del edificio, apelando a la privacidad de los mismos.

Imagen 039.
Corte Frontal Estación
Fuente:
Propia, 2018.



CORTE SECTOR FRONTAL

En el segundo nivel, los dormitorios se disponen bajo un carácter privado, donde la interacción entre niveles se da por medio de la escalera, ubicada estratégicamente en el centro de todo el edificio. El tercer nivel o ático, aprovecha la altura del edificio para generar un espacio donde se puede utilizar el mismo como dormitorio o bodega.

Los filtros o barreras espaciales varían según el carácter público o privado de los espacios, las zonas semicirculares de espera se caracterizan por ser concebidas originalmente sin ningún tipo de malla en sus aberturas, actualmente posee una malla tipo ciclón, lo que llegó a cambiar el carácter abierto de esos espacios, cerrándose en todo su borde, que a pesar de que se

permite un contacto visual entre el afuera y el adentro, la permeabilidad del mismo disminuyó con respecto al original.

La zona frontal-central del edificio funcionaba como una especie de "corredor" completamente abierto, levantado levemente del nivel del suelo y donde la boletería permanecía abierta en horario de

CORTE SECTOR TRASERO

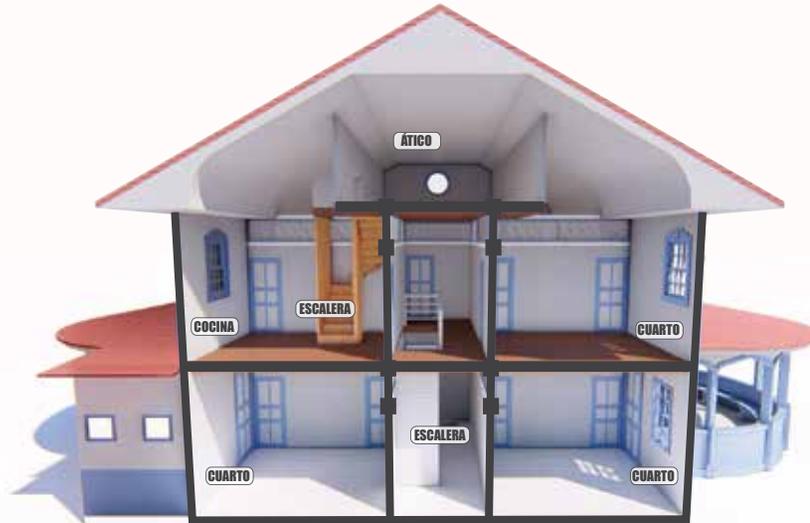


Imagen 040.
Corte Trasero Estación
Fuente:
Propia, 2018.

venta y se integraba al carácter abierto de toda la fachada frontal en su parte inferior ; actualmente esta zona se mezcla con la acera y se percibe como un mismo espacio. Las zonas de vivienda del primer nivel, el segundo nivel y el ático, poseen barreras claramente marcadas entre sí, por medio de muros internos que encierran las habitaciones, estas se conectan con las zonas de circulación

interior por medio de las puertas y con el exterior hasta con dos ventanas por cuarto. El carácter semiprivado de la zona de estar y el cuarto utilizado como cocina hace que los mismos no establezcan barreras con las zonas de los recorridos internos.

La altura del primer y el segundo nivel es de 3m, el tercer nivel o ático se extiende hasta los 2m, la

escala de la zona interior del primer nivel y segundo nivel es similar en todos sus espacios, se diferencia de las zonas de espera debido a la utilización de petatillos sobre los ejes divisorios, lo que genera que se perciba el espacio interior de menor altura. La altura general desde el primer nivel hasta el punto más alto de la cubierta, incluyendo los entrepisos, es de 9,7 m, imponiéndose en el conjunto.

La jerarquía espacial de cada zona se liga a su categoría de privacidad, las que tienen mayor dinamismo son las zonas de espera, por lo que espacialmente sobresalen a pesar de que dimensionalmente son menores que el resto de las zonas del edificio.

Forma:

Debido a la variedad de influencias arquitectónicas que existen sobre el edificio, su entendimiento formal se evidencia en el manejo general de la conformación del inmueble y en el manejo del detalle, sin embargo sorprende que la composición volumétrica de la fachada principal, responde al principio de "sección áurea" que proporciona las secciones que conforman la misma, según se establece en la declaratoria del Conjunto.

A nivel bidimensional y tridimensional se percibe una clara diferenciación entre el volumen central de mayor altura, y las zonas de espera.

La correspondencia formal de las plantas del primer y el segundo nivel dentro del volumen principal responden a una serie de ejes marcados de manera perpendicular a los muros exteriores y los mismos se evidencian en las fachadas al ordenar la ventanería y los ingresos centrados con respecto a la totalidad de las fachadas y los espacios interiores. Lo mismo sucede en la zona del ático, pero de manera más simple ya que solamente se organiza a partir de dos ejes, ubicando las ventanas en la zona central.

Las zonas semicirculares responden a ejes verticales que nacen de la circunferencia de la planta arquitectónica, marcando la verticalidad de las columnas de las arcadas, elemento que sobresale dentro del edificio.

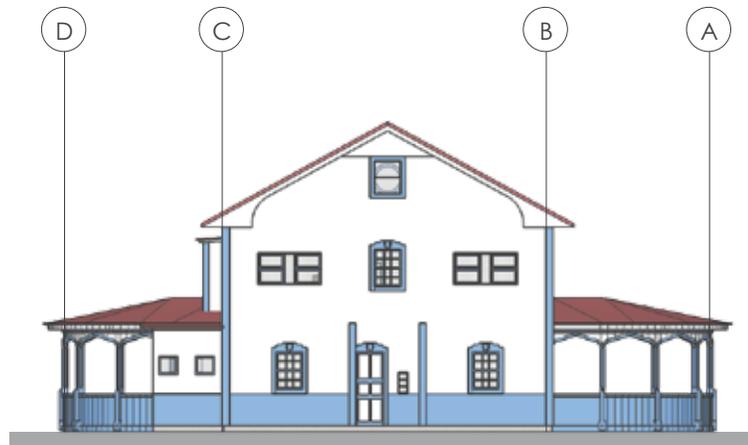
Las cubiertas se adaptan a la necesidad formal y climática del espacio, sin embargo sobresale el manejo de la cubierta de las zonas semicirculares, que no dejan de responder a la necesidad climática a pesar de su

complejidad formal.

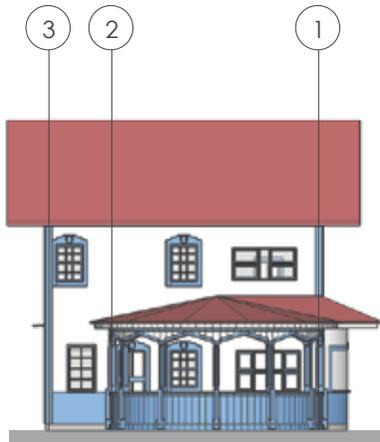
En el manejo del detalle sobresalen elementos que formalmente responden a características propias de cierta influencia arquitectónica. En las zonas de espera resaltan las arcadas que integran los bajantes de la cubierta con las columnas que generan soporte y se integran en la parte interior a la estructura de la banca, además rematan con un detalle en la parte superior que formalmente caracteriza a ciertas arcadas de influencia victoriana.

La mayoría de puertas y ventanas, así como el frontón del techo, responden formalmente a influencias de arquitectura hispano-colonial, donde el ornamento de las puertas y ventanas se caracteriza por marcar ciertos patrones formales sobre la superficie.

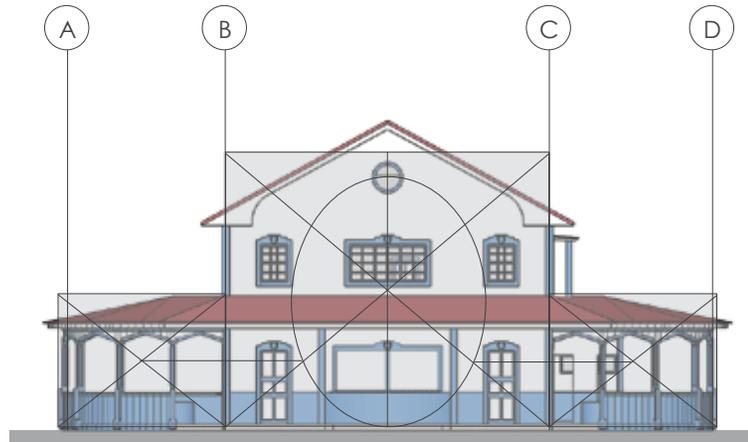
MANEJO DE LA FORMA



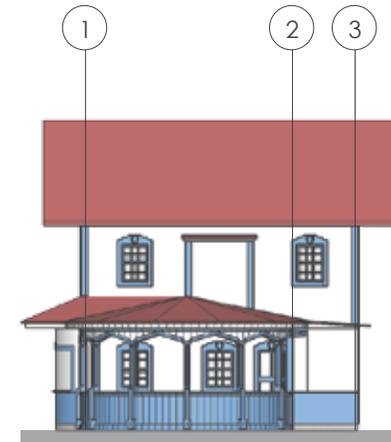
Fachada Norte - Trasera



Fachada Oeste



Fachada Sur - Principal



Fachada Este

Imagen 041. **Fachadas Estación**
Fuente: Propia, 2018.

Materialidad:

Columnas, vigas y muros exteriores: Construcción de madera con revestimiento de malla y concreto azotado en las plantas en todas sus fachadas.

Cubierta: Estructura de madera y cubierta de hierro galvanizado.

Puertas : Madera y de marcos de tubo redondo con rejilla de metal.

Ventanas: Marcos de ventana de madera con vidrio translúcido, tipo guillotina. Rejillas de metal y tubo redondo en zona de espera.

Cielos: Interiores, zonas de espera y exterior de tablillas biseladas de madera.

Paredes interiores de tablilla a dos forros.

Superficies de Piso: Zonas de espera de concreto lujado, interiores en primer nivel: cascote 65% y mosaico 35%, interiores en segundo nivel con entrepiso de madera y tercer nivel de entrepiso de madera.

Mobiliario Fijo: Bancas y pileta de concreto de zona de espera.

Manejo del Color: Blanco - Azul, colores inspirados en la "casa típica costarricense de adobe"

con el característico Zócalo azul pintado a 1m de altura. La mayoría de los edificios del ferrocarril utilizan los mismos colores, por lo que podrían considerarse como los colores institucionales. Las texturas responden al manejo de ciertas materialidades, el revestimiento exterior del concreto se percibe liso, lo que más resalta a nivel de textura es el manejo de los interiores de tablilla.

El Contexto:

Visión de Conjunto:

El edificio de la Estación se ubica sobre el eje Norte-Sur alineado con el Edificio de la Estación y la Bodega, donde sobresale por su altura y su imponente fachada principal.

Los edificios sobre este eje (Estación, Andén, Bodega) buscan una integración por medio de la proximidad entre ellos debido a la necesidad de cercanía entre sus funciones.

La estación sobresale por su imponente en escala y forma, pero no deja de percibirse como parte fundamental del conjunto, a pesar de la existencia de la calle principal sobre el eje Este-Oeste que corta la integralidad lineal de la estación con los otros edificios. La zona que se integra con mayor facilidad al edificio es la del patio trasero o "patio de la fuente", que se integra a la fachada trasera del inmueble.

Desde la perspectiva de estilo y lenguaje arquitectónico, se hace un intento de integración generalizada del conjunto por medio del manejo de colores de "inspiración colonial"; blanco y azul en fachadas y detalles, donde se comparte la simulación de zócalo a 1m de altura pintado en azul en todo los edificios del conjunto.

Análisis Andén de Pasajeros



Imagen 042.
Andén en la Actualidad
Fuente:
Propia, 2018.

Análisis del Andén de Pasajeros:

Las Dinámicas:

Uso:

Uso Original: Zona de Espera y Abordaje, punto de preparación de las tradicionales “vianderas”. Zona de Boletería y Telégrafo.
Uso Actual: Punto de encuentro y reunión. Zona de Espera y

Abordaje (Tren Turístico - Buses de Hoteles). Actividades similares a las de un “parque”, por su carácter abierto y accesible.

Usuario:

Usuario Original: los usuarios del tren, las “vianderas”.
Usuario Actual: chanceros, colegiales, trabajadores de hotelería, ciudadanos de oro.

Memoria Histórica Vivencial y Simbólica:

Este corresponde a los valores del edificio en los que este funcionó como escenario y testigo de acontecimientos, la anécdota y el significado alrededor del acontecimiento.

Punto de encuentro: fue el medio de transporte más utilizado por los rotinenses para trasladarse a San

ANDÉN DE PASAJEROS



Imagen 043. **Isométrico Andén.** Fuente: Propia, 2018.

José en la época de su mayor auge, punto de encuentro por excelencia durante esa época alrededor de dinámicas del medio de transporte; el abordaje, la espera, las llegadas, las despedidas, los encuentros.

Las ventas: las vianderas o vendedoras de comidas típicas del tren son el personaje más representativo de las dinámicas

alrededor de la espera y abordaje, la parada en Orotina se extendía un poco más de lo normal debido a que las venteras ingresaban a los vagones a ofrecer sus productos tradicionales, además de las ventas que hacían desde afuera del vagón los vendedores de frutas.

El Espacio:

Influencias Arquitectónicas:

El Andén posee una clara influencia de modelos utilitarios de andenes, caracterizados por ser abiertos en todas sus fachadas, debido a su necesidad de doble vía para abordaje y llegada de los pasajeros en los vagones.

Imagen 000.
Isométrico Andén
Fuente:
Propia, 2018.

DISTRIBUCIÓN

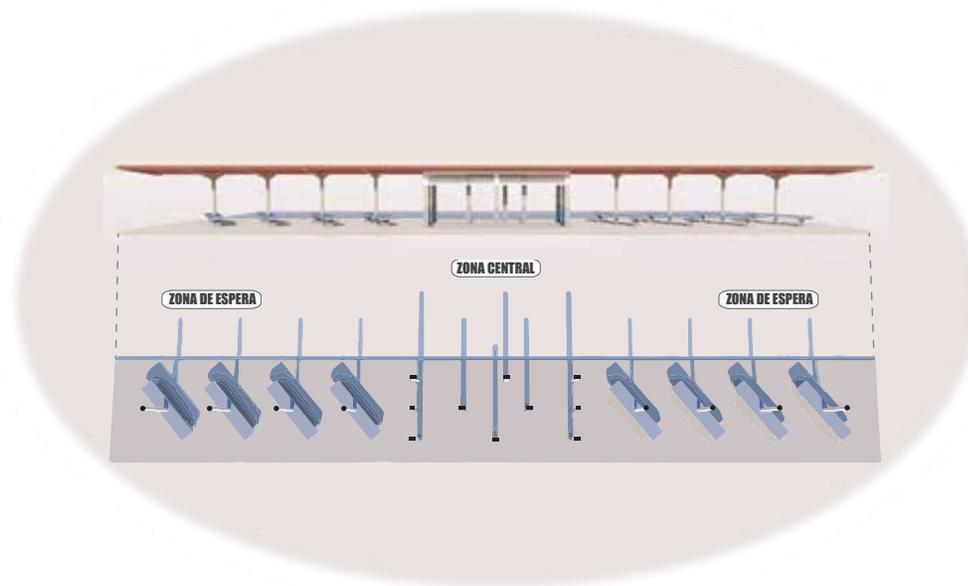


Imagen 044.
Distribución Andén
Fuente:
Propia, 2018.

Además de su visible simetría y orden racional de los componentes, el Andén marca un precedente innovador dentro del Eje ferroviario del Pacífico, ya que es el único con doble vía de abordaje, sobresaliendo por su singularidad formal y funcional.

La respuesta climática es acorde con la necesidad climática del lugar, aleros amplios,

permeabilidad total debido a la actividad de abordaje y espera, ventilación e iluminación naturales, sin manejo de barreras, además de una base de concreto pequeña que funciona como aislante contra la humedad del suelo.

Concepción Espacial:

Su configuración es lineal, se

identifican tres espacios, dos laterales y uno central, los primeros responden a necesidades de espera y estadía, y el segundo funcionó originalmente como zona de servicios. La configuración se da a partir de la necesidad de abordaje y espera del tren, por lo que sus espacios buscan extenderse a lo largo de la vía férrea, son completamente permeables y de fácil acceso

desde cualquier punto desde el exterior, con un recorrido perimetral bien definido, dando una clara y eficiente respuesta funcional a la hora de abordar o bajarse del tren.

Los tres espacios definidos son contiguos, de organización lineal y con barreras levemente definidas a nivel de superficie de piso y columnas alrededor del espacio central. La transición entre espacios se da entre el afuera y el adentro, percibido a la hora de ingresar a estos y sentirse cubiertos.

La altura del andén es de un nivel estándar aproximado, 3m en zona más alta, 2,8m en zona baja de la cubierta y 2 10m en la zona central a la altura de las vigas del cerramiento perimetral; la linealidad del Andén se extiende por 35m de largo y sobresale más por su configuración lineal que por su altura.

La jerarquía de los espacios se establece a partir de su función, las dinámicas espaciales que sobresalen actualmente se relacionan con las zonas de

espera, a pesar de que formalmente resalta el espacio central actualmente en desuso.

Forma:

Las cuatro fachadas del Andén poseen similitudes formales, de composición y proporción, donde sobresalen los ejes verticales que definen y que virtualmente dividen las tres zonas, además de un claro ritmo con respecto a la repetición regular de líneas verticales, columnas-vigas “Y” y bancas a lo largo de las zonas de espera. Existe Correspondencia formal, de dimensión, orden y posición de los espacios de espera con respecto al eje central del espacio de comercio, además de una clara proporción a nivel de fachadas y planta arquitectónica con respecto a los espacios, dividiendo los mismos en 5 rectángulos de la misma dimensión que responden a proporciones iguales y en “espejo” a la hora de ordenar los espacios.

Tridimensionalmente el Andén responde a la forma de un prisma cuadrangular, de amplia extensión sobre el eje horizontal; se percibe

esa forma virtualmente debido a que sus caras son abiertas, los planos no cierran el espacio y la cubierta se integra a la linealidad sobre el eje horizontal pero sobresale de este por su forma en “V”.

El manejo del detalle se se da a nivel de cerramiento en la zona central donde se utilizan bloques de concreto con aberturas poligonales, pero se interpone sobre este la solución ejecutada en la viga-columna-cercha-bajante , sobresaliendo la multiplicidad de soluciones en un mismo elemento además de su riqueza y peculiaridad formal.

MANEJO DE LA FORMA

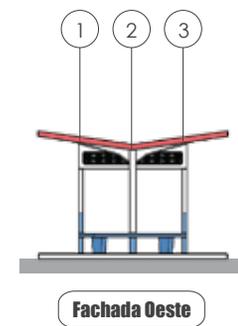
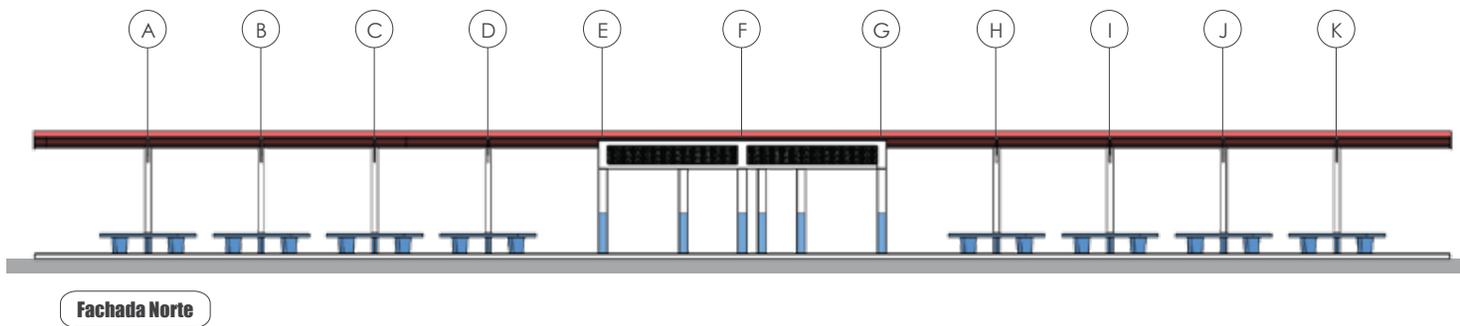
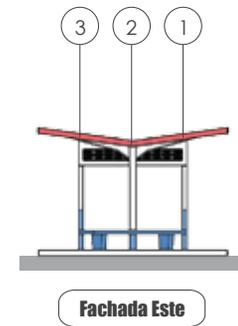
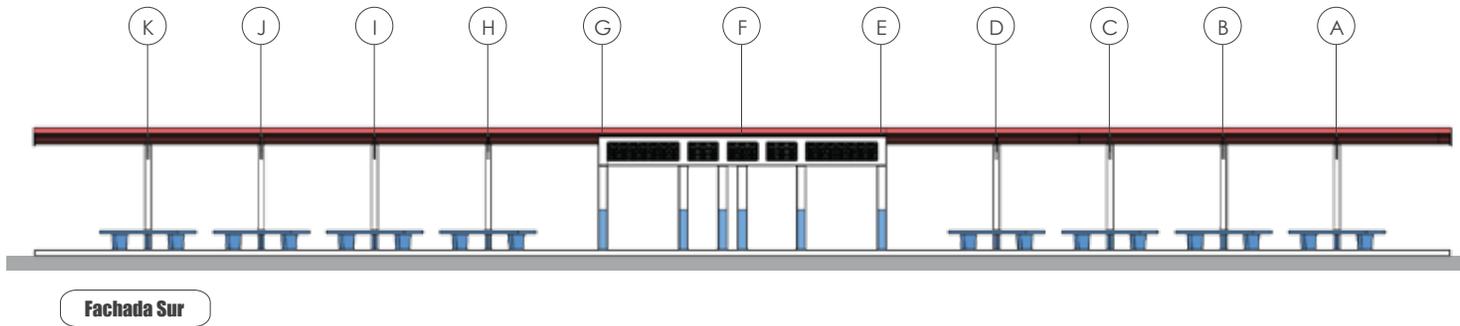


Imagen 045. **Fachadas Andén**
Fuente: Propia, 2018.

Materialidad:

Utilización del metal: Viga Columna en "Y": aparentemente prefabricada e instalada en sitio, con juntas en soldadura, acabado en pintura, bajante integrado a la columna "bajante- columna". Cubierta apoyada sobre clavadores y vigueta o borde de amarre a los extremos.

Utilización del Concreto: Concreto armado en losa de piso, bancas, columnas de parte central y muro superior.

Manejo del Color: Blanco - Azul, colores inspirados en la "casa típica costarricense de adobe" con el característico Zócalo azul pintado a 1m de altura. La mayoría de los edificios del ferrocarril utilizan los mismos colores, por lo que podrían considerarse como los colores institucionales.

Textura: sobresalen los cerramientos de la zona central, con un muro superior perimetral de bloques de concreto con aberturas poligonales. El resto de superficies y sus acabados son

mayoritariamente lisos donde resalta el color azul y blanco sobre el metal o concreto, el concreto expuesto y el cerámico de los pisos con una variante de color pero sin detalle a resaltar.

El Contexto:

Visión de Conjunto:

El Andén se lee como el centro del conjunto al desarrollar la actividad más dinámica y abierta del complejo de la estación. Se ubica sobre el mismo eje Norte-Sur alineado con el Edificio de la Estación y la Bodega y se extiende a lo largo de la línea férrea paralelo a ésta en dos de sus fachadas y contiguo a la calle principal sobre el eje Este-Oeste.

Se busca una integración por medio de la proximidad de los edificios ubicando a varios de ellos (Estación, Andén, Bodega) sobre un mismo eje y desde la perspectiva de estilo y lenguaje arquitectónico, se hace un intento

de integración generalizada del conjunto por medio del manejo de colores de "inspiración colonial"; blanco y azul en fachadas y detalles, donde se comparte la simulación de zócalo a 1m de altura pintado en azul en todo los edificios del conjunto.

Formalmente el Andén es el de mayor diferenciación con respecto al conjunto de edificios de la Estación. Resalta por su peculiaridad formal, por su linealidad, como remate visual y permeabilidad espacial, propio de su uso. Se logra visualizar el Andén como el centro del conjunto, debido a su ubicación y posibilidades de estadía gracias a su espacio abierto y disposición de mobiliario (bancas).

Análisis Bodega de Fletes



Imagen 046.
Bodega de Fletes
Fuente:
Propia, 2018.

Análisis del Edificio de la Bodega:

Las Dinámicas:

Uso:

1. Uso Original: Bodega de Fletes, zona de carga y descarga de materiales, almacenaje y pesaje.
2. Uso Actual: Comercial (Almacén Agrícola y Veterinario) venta de productos agrícolas y veterinarios, consultorio veterinario.

Usuario:

1. Usuario Original: trabajadores del ferrocarril
2. Usuario Actual: vendedores y clientes.

Memoria Histórica Vivencial y Simbólica:

Este corresponde a los valores del edificio en los que este funcionó como escenario y testigo de acontecimientos, la anécdota y el

significado alrededor del acontecimiento.

Las dinámicas sobresalientes del uso histórico de la bodega son la carga y descarga de materiales, además del pesaje y almacenaje o despacho de los mismos en su interior, que se facilitaba por la cercanía de las vías ferroviarias en sus dos fachadas más amplias.

BODEGA DE FLETES



Actualmente se conserva la báscula de pesaje que se utilizó en su momento, lo que recuerda constantemente uno de los usos con carga histórica del inmueble.

El Espacio:

Influencias Arquitectónicas:

La simplicidad formal, austeridad arquitectónica y los criterios

ortogonales marcan una influencia racionalista sobre la Bodega. La plataforma como andén es propia de modelos utilitarios de la época, además de la tipología funcional flexible en su espacio, sin divisiones, lo que responde a las dinámicas de almacenaje, despacho, carga y descarga propias del edificio.

La respuesta climática responde a varias estrategias pasivas, como la

ventilación cruzada en el nivel superior de las cuatro fachadas y las amplias cerchas de madera que permiten amplitud de altura en el techo y un manejo prolongado de los aleros, generando un estado agradable de confort climático dentro del espacio, a pesar de que no existe cerramiento interno a nivel del cielo, lo que facilita la radiación directa y traspaso de calor.

Imagen 047. **Isométrico Bodega.** Fuente: Propia, 2018.

DISTRIBUCIÓN

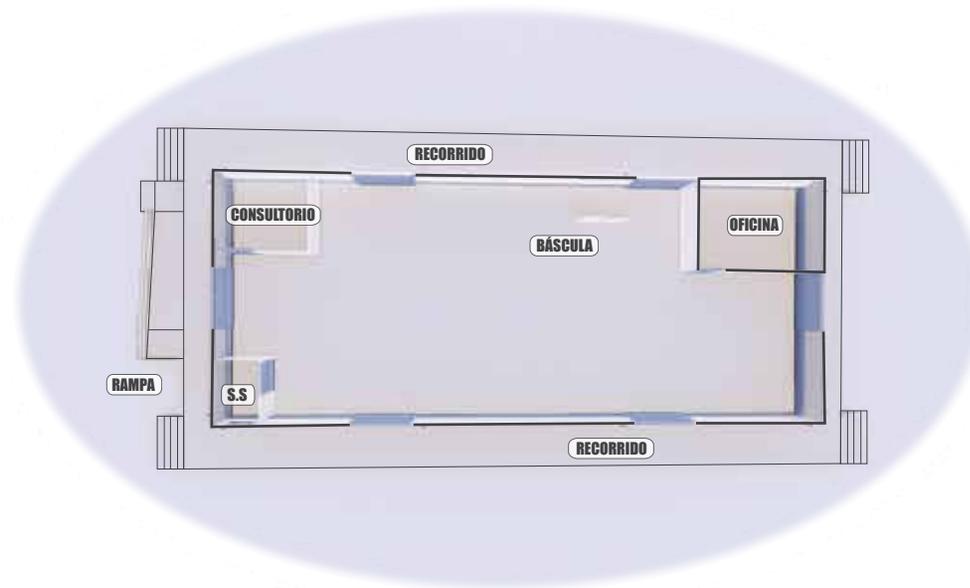


Imagen 048.
Distribución Bodega
Fuente:
Propia, 2018.

Concepción Espacial:

El edificio de la bodega es bastante simple en su configuración espacial, ya que originalmente fue concebida para responder a una sola actividad que se compone de subactividades que responden a una secuencia clara (recibimiento - almacenamiento - despacho) y que exige flexibilidad en la

composición del espacio.

El recorrido perimetral del exterior responde en dos de sus extremos a las zonas de recibimiento y despacho desde y hacia los vagones, mientras que en los otros extremos se encuentran los ingresos peatonales y de conexión con otros medios de transporte de carga. Los recorridos del interior son flexibles y responden a la

manera en la que se disponga el mobiliario o las zonas de almacenaje.

La bodega se eleva sobre una base de concreto de 1m de alto con respecto al nivel del contexto, y la altura de su único nivel es de 3m hasta las cerchas, pero se extiende hasta los 6,6m en el punto más alto de la cubierta, lo que propicia que la percepción del

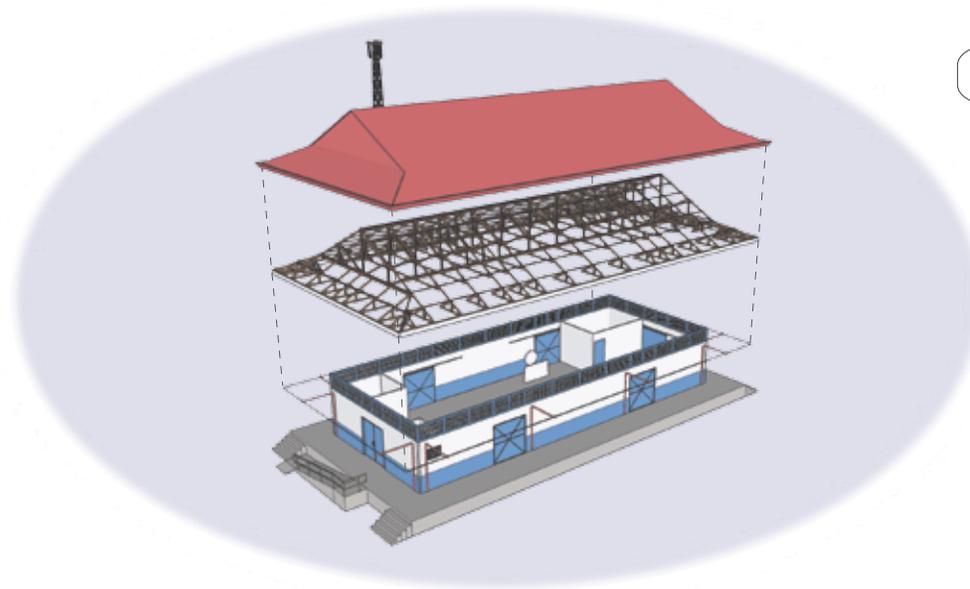


Imagen 049.
Isométrico estructural Bodega
 Fuente:
 Propia, 2018.

espacio sea de gran escala.

Las únicas barreras espaciales son marcadas con el exterior, el único elemento que se “encierra” en el interior es el servicio sanitario, ubicado en una de las esquinas internas del edificio. La jerarquía espacial es bastante plana, a pesar de que el interior se impone por su dimensión con respecto al recorrido exterior.

Forma:

La bodega se caracteriza por su austeridad formal y ortogonalidad, se conforma a partir de cuatro ejes simples en su planta arquitectónica, que se ubican sobre las paredes exteriores que envuelven la totalidad del espacio. En sus cuatro fachas los ingresos se ubican sobre el eje central, ejes que funcionan como

base a la hora de distribuir y componer los elementos de la fachada, como los aberturas superiores de ventilación que dividen a partir de varios ejes que nacen de ese centro.

Tridimensionalmente se leen tres volúmenes, la base de concreto que es la huella del edificio elevada, el espacio habitable y la cubierta, todos integrados de

MANEJO DE LA FORMA

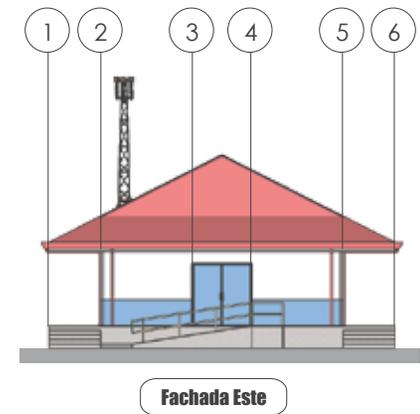
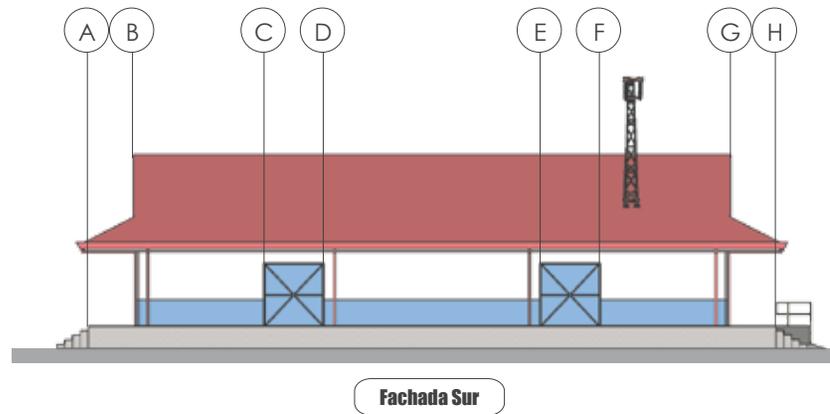
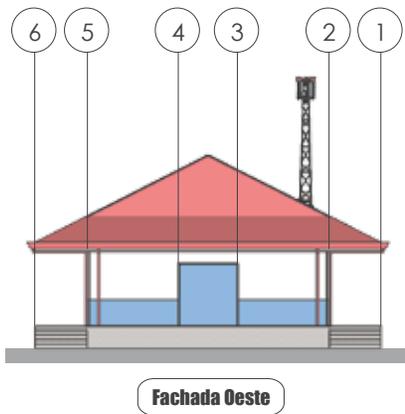
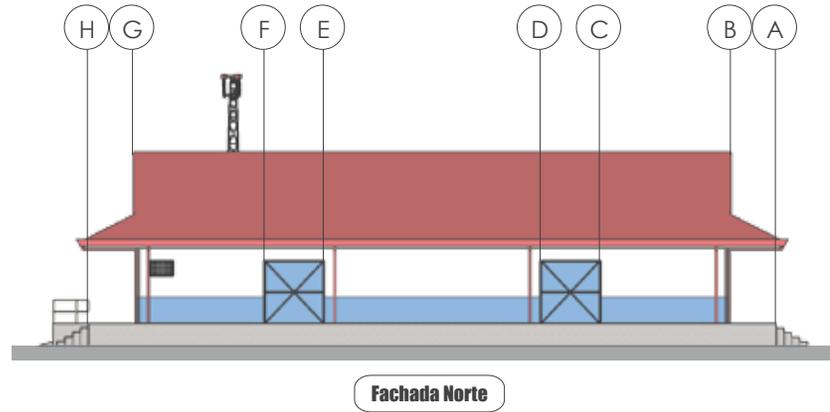


Imagen 050. **Fachadas Bodega**
Fuente: Propia, 2018.

manera armoniosa, sin embargo sobresale la cubierta por su imponente escala y por su división de aleros a lo largo de recorrido exterior y sus frontones.

El manejo del detalle se se da a nivel de cerramiento en las aberturas de la ventilación superior donde resalta la utilización de varilla y madera lo que genera un ritmo en la composición del cerramiento, por otro lado se encuentran las cerchas, que responden a la peculiaridad de la cubierta y se integran con la estructura de los cerramientos y el soporte de los aleros.

Materialidad:

Utilización del metal: Cubierta, canoas y bajantes de hierro galvanizado, puertas de hierro, cerramiento de rejas en la ventilación superior con varillas #3.

Utilización del Concreto: Base de concreto con piso liso de 10 cm de entepiso y estructura de cimentación en ciclopeo; la estructura de las paredes es de

concreto armado con bloques.

Utilización de la madera: estructura de la cubierta completa de cerchas de madera, además de la estructura de soporte de la ventilación superior.

Manejo del Color: Blanco - Azul, colores inspirados en la "casa típica costarricense de adobe" con el característico Zócalo azul pintado a 1m de altura. La mayoría de los edificios del ferrocarril utilizan los mismos colores, por lo que podrían considerarse como los colores institucionales.

Textura: la mayoría de los componentes de la Bodega se perciben como lisos, sobresale la trama creada por las varillas de la ventilación superior.

El Contexto:

Visión de Conjunto:

El edificio de la Bodega resalta desde su posición sobre el eje principal compartido con el edificio de la Estación y el Andén,

además que se encuentra en el centro del conjunto, sobresale desde su peculiaridad al estar sobre una base alta de concreto y la forma de su cubierta. Los espacios vacíos que dan hacia las fachadas este y oeste ayudan a generar mayor apertura visual hacia la bodega por lo que se impone desde esas visuales.

Se hace un intento de integración generalizada del conjunto por medio del manejo de colores de "inspiración colonial"; blanco y azul en fachadas y detalles, donde se comparte la simulación de zócalo a 1m de altura pintado en azul en todo los edificios del conjunto.

Análisis Taller de Contacto



Imagen 051.
Taller de Contacto
Fuente:
Propia, 2018.

Análisis del Taller de Contacto:

Las Dinámicas:

Uso:

Uso Original: la declaratoria de patrimonio lo cataloga como el Centro de operaciones general del ferrocarril al Pacífico. Su distribución consta de una zona de vivienda para operarios y otra zona de trabajo del taller.

Uso Actual: Casa de Habitación.

Usuario:

Usuario Original: Operarios del ferrocarril.

Usuario Actual: Habitantes de la Vivienda.

Memoria Histórica Vivencial y Simbólica:

Este corresponde a los valores del edificio en los que este funcionó

como escenario y testigo de acontecimientos, la anécdota y el significado alrededor del acontecimiento.

Al ser una dinámica de interacción mayoritariamente exclusiva de sus operadores, su memoria histórica vivencial reside en estos protagonistas; la especificidad de las labores operativas formaron parte fundamental para que el ferrocarril al Pacífico se gestionará



TALLER DE CONTACTO

de la mejor manera durante su funcionamiento.

El edificio hace referencia a la electrificación de la vía férrea ya que su construcción coincide con la época en la que se dio este gran salto visionario, este simboliza la apuesta que hicieron nuestros antepasados con respecto a la utilización de las nuevas tecnologías.

El Espacio:

Influencias Arquitectónicas:

La declaratoria de Patrimonio de varios de los edificios del conjunto establece que esta edificación “acusa influencia de herencia colonial española” en su expresión formal, con la excepción del monitor circular de “influencia victoriana que remata y caracteriza ese inmueble”.

Además se establece que al igual que la mayoría de los edificios del conjunto, este se caracteriza por “amplios aleros que acusan el ajuste de esos lenguajes al clima local, caluroso pero húmedo en época lluviosa”

Concepción Espacial:

El Taller de Contacto se divide claramente en dos sectores, el taller eléctrico y la zona de

Imagen 052. **Isométrico Taller.** Fuente:Propia, 2018.

DISTRIBUCIÓN



Imagen 053.
Distribución Taller
Fuente:
Propia, 2018.

vivienda de los empleados. Originalmente ambas zonas funcionaban de manera independiente, cada una con sus ingresos exteriores y sus divisiones internas en el caso de la vivienda, estos dos espacios no se conectaban entre sí, pero actualmente el uso de carácter habitacional hizo que se estableciera una abertura en uno de los muros donde colinda el taller con la zona de servicios de la

vivienda, conectando las circulaciones entre sectores.

La zona del taller al no poseer barreras internas establecidas responde a una circulación definida por la ubicación de las zonas de trabajo que se necesitaban, su conexión con el exterior se da por medio de pequeñas ventanas elevadas hasta la mitad de una de sus fachadas.

El recorrido de la zona de la vivienda inicia en la fachada frontal, es central con respecto a la disposición de las habitaciones y desemboca en la zona de servicios del sector trasero y en el cuarto que funcionaba como espacio común que se conecta con uno de los patios del edificio.

La altura general de edificio es de 4,3m y se extiende hasta los 7,8m a su punto más alto, en este caso el

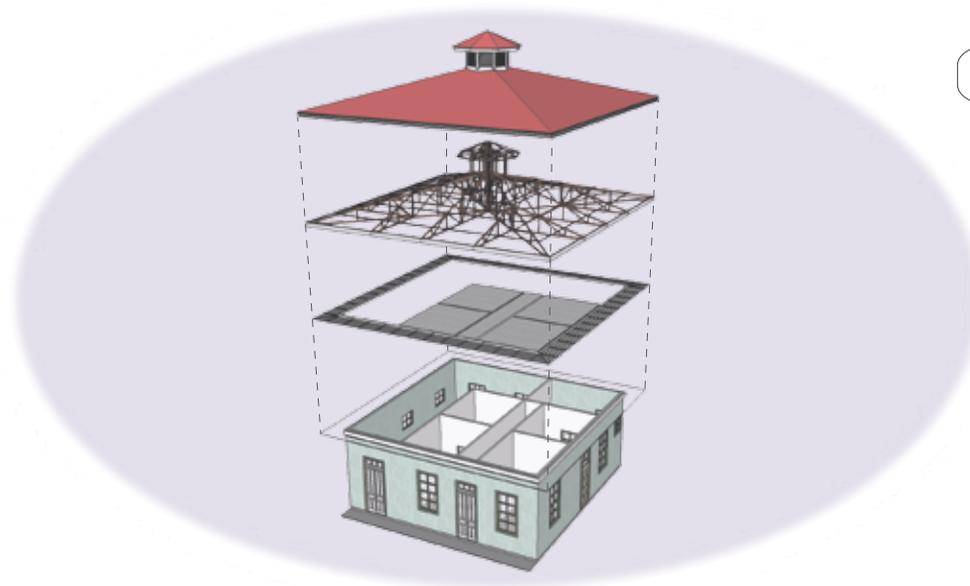


Imagen 054.
Isométrico estructural Taller

Fuente:
Propia, 2018.

monitor central de la cubierta. La zona de los cuartos posee un cielo que genera una percepción del espacio de menor altura en comparación con la zona del taller que no posee cerramiento superior, se logra apreciar la altura pronunciada hasta la cubierta.

Las barreras entre los cuartos son muros con amplias ventanas hacia el exterior, donde sobresale ventanería interna ante la

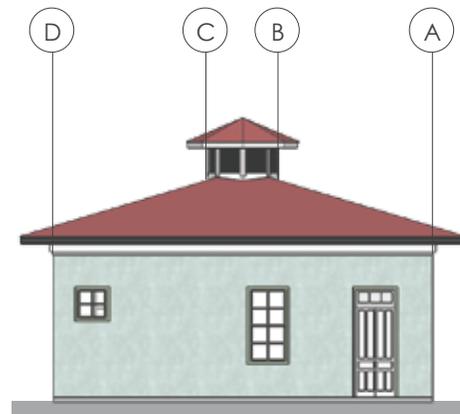
necesidad de iluminación y ventilación de uno de los cuartos que no tiene contacto exterior. La jerarquía espacial responde principalmente a criterios de escala y adaptabilidad, donde la zona del taller sobresale por su tamaño y flexibilidad.

Forma:

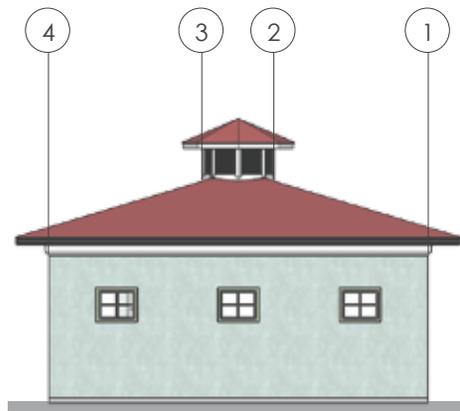
La fachadas del edificio son de forma rectangular y de igual

dimensión, pero su composición responde a una serie de ejes ordenadores que se establecen desde las divisiones internas del edificio, pero también se lee la composición de la fachada principal a partir de un centro claramente marcado por el monitor superior y que en proporción sobre los ejes verticales divide esta fachadas en cinco partes iguales donde se ubican los ingresos hacia ambos sectores

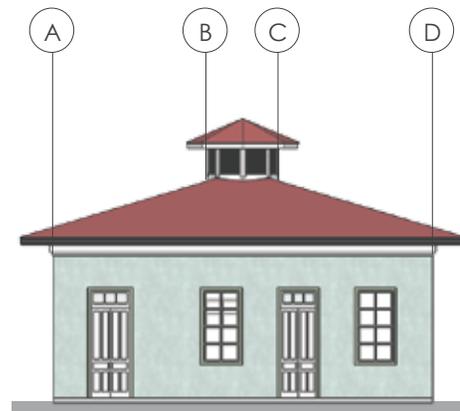
MANEJO DE LA FORMA



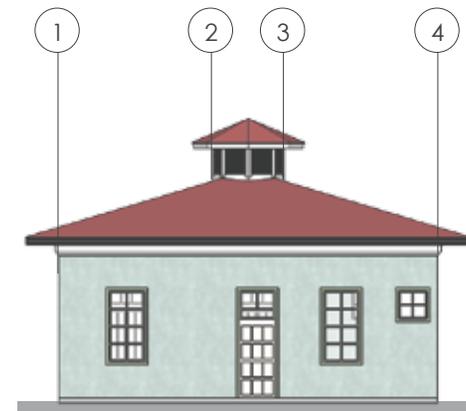
Fachada Sur - Trasera



Fachada Este



Fachada Norte - Principal



Fachada Oeste

Imagen 055. **Fachadas Taller**
Fuente: Propia, 2018.

principales y la ventanería de dos de los cuartos; en las otras se maneja cierta proporción similar, a pesar de romper con la misma debido a las funciones del espacio interno.

La planta arquitectónica es cuadrada y se ordena a partir de tres ejes equidistantes que dividen algunos espacios en partes iguales, como el caso de los cuartos que son de la misma dimensión.

El volumen del edificio se percibe como un mismo elemento, donde sobresale el monitor de la cubierta en la parte superior. La mayoría de puertas y ventanas, responden formalmente a influencias de arquitectura colonial española, donde el ornamento de las puertas y ventanas se caracteriza por marcar ciertos patrones formales sobre la superficie.

Pero lo que más resalta con respecto al manejo del detalle es el monitor de influencia victoriana, de base octogonal y aleros prolongados, con cerramiento de pequeñas piezas de madera

característico de estas soluciones.

Materialidad:

Utilización del metal: estructura de cubierta de cerchas de metal en "L". Cubierta de hierro galvanizado.

Utilización del Ladrillo: paredes de ladrillo mixto.

Utilización del Concreto: Concreto pulido en pisos de pasillos y zona de taller.

Utilización de la madera: Puertas y ventanas, estructura de ventanería, cerramientos del monitor superior en tablillas, cielos de tablilla en zona de vivienda y pisos de tablones en dormitorios.

Manejo del Color: No existe claridad con respecto al color base del edificio, se percibe una tonalidad de verde en las cuatro fachadas, cabe resaltar que este es de los pocos edificios que no sigue la línea de blanco y azul del conjunto.

Textura: la mayoría de los componentes del edificio se perciben como lisos, sobresale la trama creada por los cerramientos en tablilla del monitor superior.

El Contexto:

Visión de Conjunto:

El taller se ubica en el sector este del conjunto, es el primer edificio que se aprecia al llegar desde el centro del casco urbano, sobre el eje este-oeste en línea con el edificio de la Bodega.

Sobresale por su simetría y por la peculiaridad formal de su monitor, además que el manejo del color en sus fachadas es distinto a los demás edificios.

Se percibe como el edificio menos integrado del conjunto con respecto al lenguaje arquitectónico, pero no deja de compartir similitudes en la utilización de ciertos materiales como las puertas y ventanería, de carácter más simple, pero de igual manera con influencias similares.

Análisis Oficina Almacén



Imagen 056.
Oficina - Almacén
Fuente:
Propia, 2018.

Análisis de Oficina del Maestro de Vía y Almacén:

Las Dinámicas:

Uso:

Uso Original: Oficina del Maestro de Vías y Almacén de Materiales. Zona de trabajo, dormitorio, Sanitario y zona de almacenaje.
Uso Actual: Casa de Habitación.

Usuario:

Usuario Original: Maestro de Vías, operarios.
Usuario Actual: Habitantes de la Vivienda.

Memoria Histórica Vivencial y Simbólica:

Este corresponde a los valores del edificio en los que este funcionó como escenario y testigo de acontecimientos, la anécdota y el

significado alrededor del acontecimiento.

Al igual que el taller de Contacto, la Oficina posee una dinámica de interacción mayoritariamente exclusiva de sus operadores por lo que su memoria histórica vivencial reside en estos protagonistas.

El edificio simboliza una de las bases operacionales del ferrocarril, el campo de la ingeniería de vías



como base técnica y gestora de las operaciones del tren.

El Espacio:**Influencias Arquitectónicas:**

La influencia racionalista de este edificio se evidencia en la simplicidad formal y los criterios ortogonales; pero también existe influencia caribeña en su espacio interno al utilizar “petatillo” que

separan las paredes del cielo.

La respuesta climática se establece a partir de las necesidades espaciales, con ventilación superior en el Almacén y amplia ventanería en la oficina.

Concepción Espacial:

Esta edificación se compone de dos zonas claramente identificadas, la Oficina del

Maestro de vía y el Almacén, la primera posee tres sectores de diferente carácter, un espacio de trabajo de oficina que se extiende desde la fachada frontal hasta la fachada trasera y se conecta con un cuarto cerrado y un sanitario por medio de un pequeño vestíbulo; por su lado el almacén no posee divisiones y se conecta con el sector de la oficina por medio de una puerta en la pared de colindancia de los espacios.

DISTRIBUCIÓN



Imagen 058.
Distribución Oficina Almacén
Fuente:
Propia, 2018.

Las barreras espaciales responden al carácter público o privado de los usos, la zona de trabajo de oficina se abre en todas sus fachadas exteriores por medio de amplias ventanas, mientras que la zona del cuarto se conecta con el patio trasero por medio de una puerta y una amplia ventana, sin embargo sobresale el manejo del petatillo en las paredes que colindan con el Almacén. La zona de almacenaje es de carácter

cerrado debido a su respuesta funcional, por lo que sus aberturas son establecidas en la parte superior de las fachadas y su puerta principal es amplia, lo que facilita el ingreso de objetos de amplio tamaño.

La altura general del nivel es de 3m, se extiende hasta los 4,8 m en la zona más alta de la cubierta, la zona de la oficina posee cerramiento en su cielo lo que

hace que su escala se perciba de menor tamaño con respecto a la zona del almacén.

La jerarquía espacial responde a varios criterios por un lado la escala, donde sobresale el almacén y por otro lado la apertura de barreras con el exterior de la zona de trabajo de oficina.

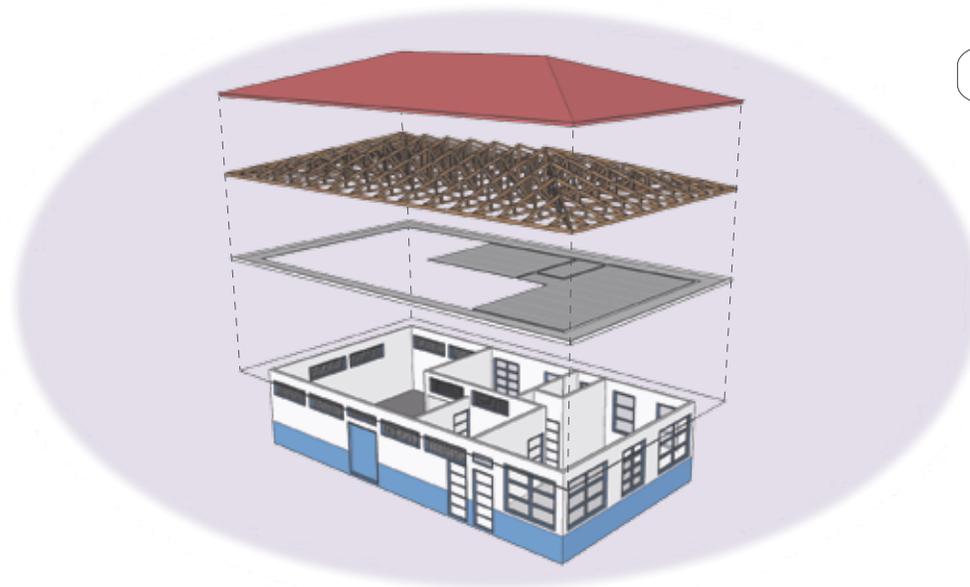


Imagen 059.
**Isométrico estructural Oficina
Almacén**

Fuente: Propia, 2018.

Forma:

Las fachadas del edificio son de forma rectangular unas más extensas sobre el eje horizontal, la configuración de las aberturas e ingresos responde a la peculiaridad funcional de cada espacio, por ejemplo la fachada principal es cerrada en la zona del almacén y bastante abierta en la zona de oficina, este patrón se repite en las otras fachadas,

conforme el carácter del espacio es privado o público.

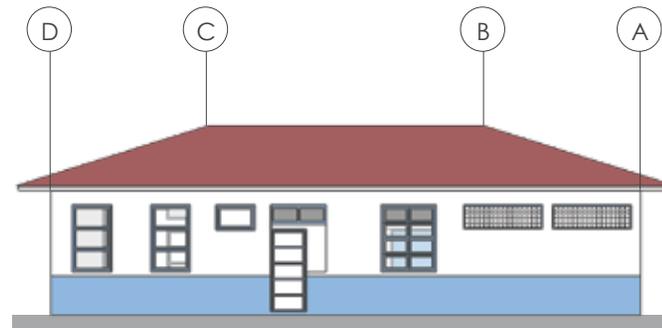
La planta arquitectónica es rectangular y se divide en dos zonas en forma de "L", la primera sin divisiones al responder a necesidades de almacenaje y la otra zona posee un recorrido establecido que conecta los espacios.

El volumen del edificio es sencillo y

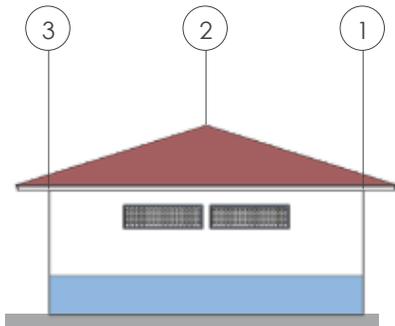
su cubierta no sobresale sobre la base del volumen, por lo que su riqueza formal resalta desde los detalles.

Existen varios acabados similares en las puertas con respecto a la subdivisión de estas en partes, dejando un pequeño relieve. La ventanería es sencilla en su forma y responde a divisiones similares en proporción con respecto a las demás.

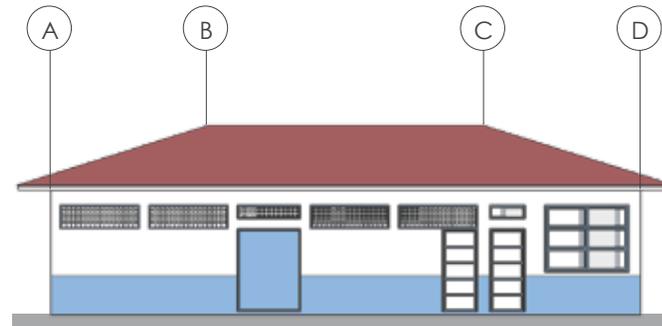
MANEJO DE LA FORMA



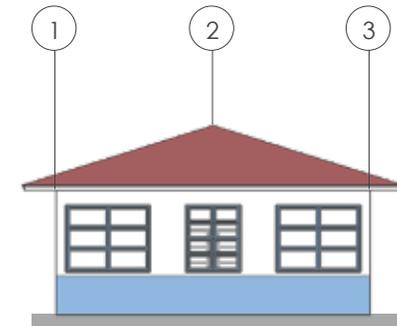
Fachada Sur - Trasera



Fachada Este



Fachada Norte - Principal



Fachada Oeste

Imagen 060. **Fachadas Oficina-Almacén**
Fuente: Propia, 2018.

Se contraponen a este lenguaje el utilizado en la puerta de ingreso del Almacén donde se busca la exposición del material sin alteración y por otro lado se encuentran las aberturas superiores con marco de madera y varillas, ambos patrones se repiten en el manejo de las aberturas e ingresos del edificio de la bodega.

Materialidad:

Utilización del metal: Cubierta, canoas y bajantes de hierro galvanizado, puerta de hierro en zona de almacenaje, cerramiento de rejillas en la ventilación superior con varillas #3.

Utilización del Ladrillo: paredes de ladrillo mixto.

Utilización del Concreto: Concreto pulido en piso de la zona de almacenaje.

Utilización de pisos de mosaico en la zona de la oficina y sanitario.

Cielo de láminas de fibrocemento en zona de oficina

Utilización de la madera: Puertas y

ventanas de la zona de oficina, estructura de la cubierta completa de cerchas de madera, pisos de tabloncillos en dormitorio, además de la estructura de soporte de la ventilación superior y la ventanería.

Manejo del Color: Blanco - Azul, colores inspirados en la "casa típica costarricense de adobe" con el característico Zócalo azul pintado a 1m de altura. La mayoría de los edificios del ferrocarril utilizan los mismos colores, por lo que podrían considerarse como los colores institucionales.

Textura: la mayoría de los componentes de la Bodega se perciben como lisos, sobresale la trama creada por las varillas de la ventilación superior.

El Contexto:

Visión de Conjunto:

La Oficina-Almacén se ubica en el eje de edificios complementarios del conjunto, donde se ubican las viviendas que utilizaba el personal

que trabajaba para el ferrocarril, a diferencia del resto de edificios del conjunto que sobresalen en gran parte por su ubicación, este es percibido mayoritariamente desde su fachada principal, debido a que los límites entre sus colindancias son reducidos, lo que no permite la generación de visuales hacia las otras fachadas.

Formalmente el inmueble posee similitudes con la Bodega en función del manejo de los cerramientos de la zona del Almacén. La ventanería es simple en su elaboración y distinta en lenguaje con respecto a los demás edificios.

Desde la perspectiva de estilo y lenguaje arquitectónico, se hace un intento de integración generalizada del conjunto por medio del manejo de colores de "inspiración colonial"; blanco y azul en fachadas y detalles, donde se comparte la simulación de zócalo a 1m de altura pintado en azul en todo los edificios del conjunto.

stina
/26/23

60

Imagen 061. Trabajadores del
Ferrocarril en Motocar
Fuente : Archivo Nacional,
1922.



F4

Conclusiones
Etapa de Análisis

La Reseña Histórica y el Contexto Físico-Espacial del Casco Urbano:

La Reseña Histórica introductoria permite evidenciar el peso identitario que tiene el Conjunto de la Estación en Orotina, su influencia contribuyó a conformar y consolidar el desarrollo del cantón.

El paso del tiempo y su cierre, por la toma de ciertas decisiones administrativas, contribuyó a que el ferrocarril y su infraestructura se deterioraran, lo que pasó factura sobre la herencia patrimonial que aún existe en el conjunto.

Cabe resaltar que gracias a iniciativas locales, se ha propiciado revivir ciertas dinámicas en el conjunto, como la implementación de viajes turísticos y la celebración de ciertas festividades en el lugar; esto ayuda a fortalecer la herencia ferroviaria, que afortunadamente sigue negándose a morir.

El contexto físico-espacial actual en el que se encuentra el Conjunto de la Estación, se caracteriza por

poseer un centro bastante marcado en el Parque José Martí y la Iglesia, como punto de encuentro primordial. Estos espacios se encuentran cercanos al conjunto (130 m aprox) y se conectan con el Conjunto de la estación por medio de sendas peatonales bien definidas y paralelas a la vía férrea.

La línea del tren define un marcado eje que conecta visualmente a la Estación con el principal costado del parque, por lo que a pesar de que la vía esté en desuso, su posibilidad de integralidad con los hitos del contexto es bastante viable.

En general el conjunto posee una ubicación privilegiada con respecto a los puntos de confluencia más importantes del cantón, razón por la cual su intervención se vuelve una oportunidad para revivir e integrar dinámicas atractivas al contexto que promuevan resaltar el valor patrimonial de los inmuebles.

El Método de Análisis:

El entendimiento de la “significación cultural” de un bien patrimonial conlleva entender el conjunto de valores que engloba su esencia.

Es por eso que el análisis de esos valores se abordó desde tres aristas (las dinámicas, el espacio y el contexto), las cuales categorizan los elementos que conforman los distintos valores de carácter histórico, sociocultural, de uso, estético, simbólico, vivencial, entre otros.

El método resultó bastante efectivo en cuanto se lograron categorizar cada uno de los componentes del objeto arquitectónico, concluyendo con la descripción de los valores que se utilizará como base para establecer las estrategias de intervención del Conjunto, desde una visión en la cual la Esencia Patrimonial sea el centro de la Estrategia general de Intervención.

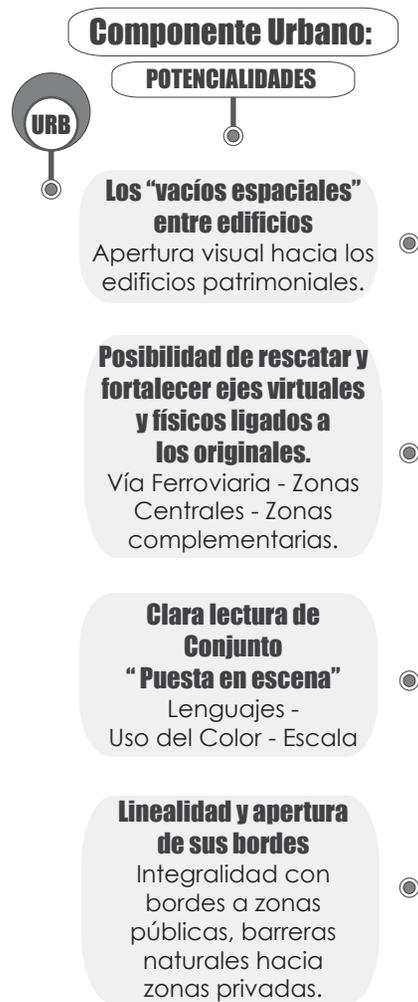


Diagrama 009. **Potencialidades Componente Urbano.** Fuente: Propia, 2018

El Componente Urbano:

Dentro del Análisis del Espacio urbano circundante a los edificios del conjunto se establece una serie de potencialidades que se pueden aprovechar a la hora de intervenir este espacio.

Originalmente las zonas circundantes a los edificios fueron concebidas como zonas complementarias a la actividad ferroviaria, por lo que su calidad espacial responde a necesidades de índole operativo, más que de esparcimiento.

Sin embargo, la existencia de gran cantidad de espacios vacíos en los “patios” del conjunto representa una oportunidad para generar aperturas visuales que resaltan las fachadas de los edificios que sobresalen por su riqueza y peculiaridad formal.

A pesar de que el conjunto ha sufrido ciertas transformaciones, la configuración y los flujos principales siguen respondiendo a los ejes virtuales y físicos originales, como la línea del tren o la correspondencia lineal entre los

cuatro edificios principales del conjunto (Eje Estación - Andén - Bodega - Taller).

Esta configuración y la apertura visual generada por los vacíos ayuda a que el conjunto se perciba como una “Puesta en Escena” como un escenario fijo, que a pesar de su deterioro sigue resaltando sobre su contexto.

La ventaja del conjunto en función de la posibilidad de integrarse con su contexto, es bastante positiva, ya que los bordes de este con sus alrededores han sido bien definidos, con carácter de apertura hacia las zonas más públicas, y con bordes menos permeables hacia las zonas residenciales. Esto facilita que las nuevas intervenciones respeten parte importante de la concepción original del conjunto a la hora de buscar su integración contextual.

El Componente Patrimonial:

Lamentablemente la mayoría de los edificios y espacio público de la zona histórica del conjunto se encuentra en un estado avanzado

de deterioro, aún así se considera que su estado actual es crítico pero rescatable, existe la posibilidad de propiciar un rescate integral de los valores de cada edificio gracias a una serie de características que facilitan su adaptación por medio del rescate de usos originales o por medio de estrategias de uso adaptado.

La flexibilidad de los espacios genera condiciones favorables hacia una adaptabilidad y compatibilidad que logre establecer nuevos usos o recuperar los originales ligados a las necesidades actuales, siempre de la mano con el fortalecimiento de los valores peculiares de cada inmueble a intervenir.

Cada uno de los edificios del conjunto Histórico de la Estación sobresale por su singularidad y riqueza formal, a pesar de que comparten ciertas características de índole estético, cada edificio posee su imagen original, por lo tanto su intervención desde el exterior debe aprovechar la riqueza formal y estética única de cada edificio, donde las fachadas

y espacio público se integran buscando potenciar las cualidades existentes, que lamentablemente se han opacado con el paso del tiempo.

Otro de los aspectos importantes que propicia la integración y rescate de los valores de los inmuebles es su apertura hacia el contexto inmediato, a pesar de que la mayoría de los edificios fueron concebidos para albergar actividades cerradas a pocas personas, la ubicación de estos permite generar dinámicas abiertas hacia el exterior que favorezcan la atracción de personas que vivan los espacios internos de cada inmueble.

Todos los aspectos descritos en la etapa de entendimiento de Sitio y sus valores, será la base para establecer la manera en la que se debe intervenir el patrimonio existente en el lugar, buscando fortalecer los valores establecidos para cada edificio, espacio o zona del conjunto, desde una visión integral que tenga como centro la esencia patrimonial ligada a la herencia ferroviaria.

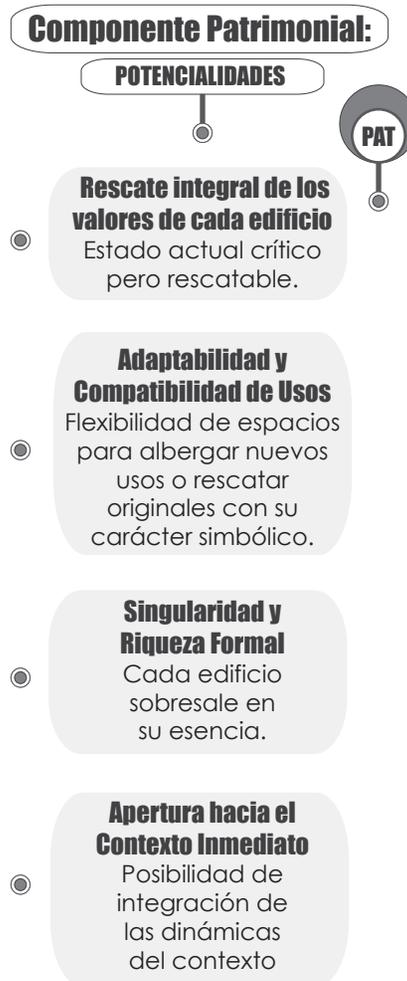


Diagrama 010. **Potencialidades Componente Patrimonial.** Fuente: Propia, 2018

G



Imagen 062. Llegada del Ferrocarril a la Estación de Orotina. Obtenido desde facebook.com/Imágenes de Orotina. Año : desconocido.



G

La Estrategia “Pautas de Intervención”

G

Estrategia General de Intervención

Introducción:

La estrategia general de intervención del Conjunto Histórico de la Estación busca la consolidación de la Esencia Patrimonial del Sitio.

Este resguardo y revitalización de los valores patrimoniales se hace desde el entendimiento de los acontecimientos que se desarrollaron con el paso del tiempo en la zona, es decir su historia; pero además de su pasado la esencia se construye también desde el presente y futuro del conjunto, entendiendo las posibilidades que presenta el sitio como una oportunidad de integrar el contexto actual, en equilibrio con valor patrimonial del lugar.

Esta integración entre pasado y presente es la clave que ayudará a que el sitio sea atractivo para sus usuarios , generando apropiación del lugar por medio de dinámicas ligadas a las necesidades actuales, pero que van de la mano con la esencia histórica de la zona. Esto ayudará a que la consolidación e integración del sitio a futuro sea continua y sostenible a lo largo del tiempo.

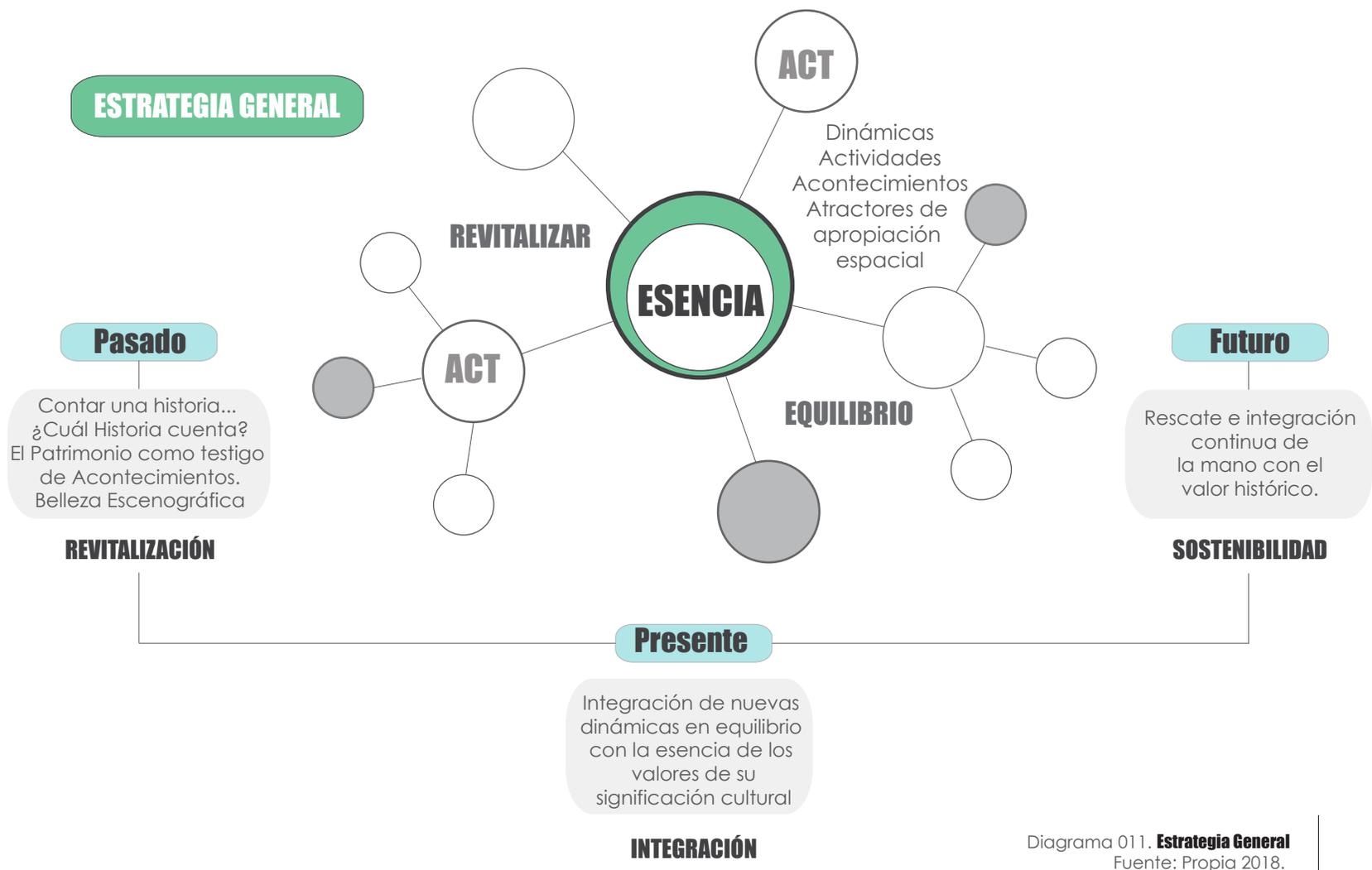


Diagrama 011. **Estrategia General**
Fuente: Propia 2018.

Revitalización del PASADO:

La riqueza histórica del conjunto de la Estación permite rescatar y reintegrar gran parte de las dinámicas más significativas del sitio. Sumado a esto se evidencia la belleza escenográfica y peculiaridad formal que resguarda cada edificio.

La mayoría de las dinámicas de gran peso identitario se desarrollaban alrededor de la llegada del tren, como la venta de comida por parte de las “vianderas” o los momentos de espera y abordaje del tren.

Estas dinámicas y la concepción espacial y formal de los componentes del conjunto son el eje principal de la estrategia general, ya que el entendimiento de la historia de la Estación contribuirá a fundamentar la base principal de la propuesta: la Revitalización de su esencia, esencia fundamentada desde un pasado que cuenta la historia y el significado del tren en la identidad orotinense y en la generalidad de la herencia ferroviaria.

Integración del PRESENTE:

La vocación del lugar, desde su concepción, se limitó a ciertas zonas específicas para la permanencia de grupos importantes de personas, ligados principalmente a los espacios de espera y abordaje del tren, pero la mayoría de huella del conjunto se compone por zonas complementarias ligadas a zonas de servicio, como los patios ferroviarios, las zonas de trazado de rieles y los edificios habitacionales o administrativos.

La mayoría de estos espacios, a pesar de su concepción original y su lamentable estado de abandono tienen la posibilidad de albergar dinámicas ligadas a la exposición de su historia, rescatar antiguas actividades del uso original, además de integrar sitios de atracción y encuentro cultural, así como la consolidación de un espacio urbano circundante donde se pueda conformar la vivencia del espacio público como un eje integrador de la totalidad del conjunto.

Sostenibilidad hacia el FUTURO:

La integración de actividades relacionadas con necesidades actuales ligadas al ámbito histórico, cultural o de vivencia del espacio público, ayuda a consolidar y revitalizar la identidad de los espacios del conjunto histórico.

Estas dinámicas se desarrollan en función de resguardar y consolidar la esencia patrimonial existente, ya que promueve la apropiación del espacio, al abrirlo para su disfrute e integrarlo con su contexto físico y social; en contraposición con el carácter cerrado original de la mayoría de sus edificios.

La apropiación de los usuarios sobre el lugar contribuirá a que el rescate y la integración del lugar sea continua, por lo que la sostenibilidad del proyecto y su revitalización a lo largo del tiempo se fundamentará en la manera en la que las siguientes generaciones buscan integrar sus necesidades actuales siempre de la mano con los valores patrimoniales de la esencia del lugar

Estrategias por Componente

Al finalizar la Etapa de entendimiento del Sitio y sus Valores, se lograron identificar dos grandes componentes a intervenir dentro del proyecto: el componente Patrimonial y el componente Urbano - Arquitectónico; ambos son la base sobre la cual se categorizan las pautas de intervención.

Los lineamientos sobre los que se propone intervenir el componente Patrimonial y su espacio público circundante se rigen a partir de la base propuesta desde la estrategia general: “el resguardo y la revitalización de la esencia”, desde todos los valores de su significación cultural.

La intervención sobre el componente patrimonial y el urbano - arquitectónico, se establece sobre una serie de pautas que se conforman a partir de los potenciales de los valores del sitio, buscando integrar las dinámicas de apropiación, resguardo e integración en equilibrio con la esencia patrimonial.

G2.1 Pautas de Intervención del Componente Patrimonial:

Rescate de Usos Originales:

Algunos de los edificios del conjunto tienen la posibilidad de revivir parte de sus espacios con la utilidad que tenían desde su origen, la zona de la Boletería en el edificio de la Estación y el Andén de pasajeros son ejemplo de eso; en este último se puede dar un rescate integral de la dinámica original, ya que se recreará el uso en su totalidad. Se debe buscar que estos usos perduren en el tiempo y que vuelvan a llevar vida al conjunto.

Estrategia de Uso Adaptado / Edificios Abiertos /Romper con exclusividad de las dinámicas originales:

La mayoría de los edificios del conjunto fueron creados para responder a necesidades de carácter operacional, administrativo o habitacional, lo que hace que la vivencia de esos espacio sea exclusiva de pocos usuarios, es por eso que desde la estrategia general se busca crear

apropiación hacia esos espacios, por lo tanto es fundamental transformarlos en espacios más inclusivos, abiertos a todos los usuarios, recorribles desde el interior, en respuesta a actividades de remembranza histórica y de apropiación del espacio.

Esa apertura debe ser medida en función de la capacidad de adaptabilidad del espacio y responsable con los valores patrimoniales, buscando la mayor compatibilidad del nuevo uso con la esencia del inmueble.

Las nuevas actividades deben ayudar a propiciar el rescate e integración continua del edificio con su contexto físico y social, además de ser atractivas para los usuarios dentro del contexto actual.

Respeto por la configuración original en la mayoría de los espacios:

La mayoría de los edificios tienen la posibilidad de albergar nuevos usos sin la necesidad de alterar su configuración original, por lo tanto se busca que perdure la lectura de

la zonificación, los ejes principales y los principios ordenadores actuales.

Adaptabilidad del espacio a servicios complementarios o necesidades de accesibilidad:

Existe reglamentación que busca que los espacios abiertos al público sean accesibles para todas las personas, por lo tanto los espacios se deben adaptar para que no existan dificultades de ingreso o egreso seguro de los mismos, además de propiciar a estos de los servicios complementarios mínimos y medidas de seguridad establecidos por ley.

Aprovechamiento de ambientes interiores existentes:

Se debe procurar que la integración de nuevas dinámicas resalte el valor patrimonial del lugar, donde sobresalgan y se aprovechen las zonas que hacen remembranza a los espacios originales, su materialidad y su calidez espacial, donde resalten las texturas originales y sean

integradas como parte fundamental de la vivencia del espacio y sus dinámicas.

Los nuevos elementos dentro del espacio:

Ante cualquier intervención que implique la utilización de nuevos elementos o materiales en los espacios deberá predominar el principio de Armonía e integración, sin embargo deben ser identificables como elementos nuevos y aplicar el principio de reversibilidad.

Uso del Color :

El conjunto posee un marcado uso del color Blanco y Azul que ha perdurado a lo largo del tiempo, el mismo responde a una influencia inspirada en la “casa típica costarricense de adobe” con el característico Zócalo azul pintado a 1m de altura, la mayoría de los edificios del ferrocarril utilizan los mismos tonos, por lo que podrían considerarse como los colores institucionales. Se procura mantener el color original y respetar la manera en la que se han aplicado hasta el momento.

Iluminación nocturna de los edificios patrimoniales:

Este aspecto es fundamental con respecto a la creación de atmósferas nocturnas que buscarán siempre resaltar la imponentia de los edificios sobre el conjunto, por lo tanto se debe manejar una iluminación que resalte los detalles predominantes de las fachadas de los edificios.

La integración hacia el contexto: “La puesta en escena”:

El conjunto actualmente se encuentra en un estado de desuso que ha contribuido a que se perciba como una imagen congelada en el tiempo que cada día luce más deteriorado; a pesar de esto sus cualidades e imponentia de escala sobre el contexto permite que se resalten las cualidades volumétricas, la riqueza estética de las fachadas, la peculiaridad formal y el contraste propio de los edificios patrimoniales.

Estas cualidades son una fortaleza que se puede aprovechar a la

hora de integrarse con el contexto inmediato, con fachadas que generan apertura hacia el espacio público, de forma que esa proyección de las fachadas responda a la búsqueda de integralidad de todo el conjunto.

G2.2 Pautas de Intervención del Componente Urbano:

Aprovechamiento de los vacíos:

El conjunto de la estación fue concebido como una terminal, por lo que existe mayor porcentaje de huella para actividades operativas en comparación con los edificios construidos, es por eso que existe gran cantidad de espacios vacíos en desuso que pueden ser utilizados para generar nuevas dinámicas que permita que el conjunto sea recorrible y se integren al mismo dinámicas de esparcimiento al aire libre.

El Espacio Público como integrador:

Los espacios en desuso que se encuentran entre los edificios del

conjunto hacen que no se integren entre sí desde la vivencia de las zonas al aire libre, por lo tanto se deben implementar espacios de convergencia, de centralidad, que propicien el intercambio de dinámicas, además de marcar los ejes virtuales que existen entre edificios o elementos del conjunto.

Esas dinámicas ligadas al espacio público propician la integración del conjunto entre sí, con sus usuarios y su contexto, logrando visibilizar, rescatar y valorizar la memoria del conjunto, haciéndola parte del escenario actual.

La lectura integral del conjunto se percibe desde la legibilidad, claridad y continuidad del espacio público, es por eso que un buen manejo de este ayuda a la consolidación del conjunto y hace que su disfrute sea confortable.

Integración de dinámicas atractivas que generen apropiación espacial:

Reanimación de los espacios por medio de actividades recreativas y culturales que atraigan a diferentes usuarios, además de

zonas destinadas al esparcimiento al aire libre. La consolidación de las dinámicas dependerá de la aceptación de los usuarios y estas pueden variar con el tiempo, por lo tanto los espacios deben ser flexibles y fáciles de adaptar y transformar ante la variedad de usos que se presenten.

Jerarquía del componente patrimonial:

Procurar el resalte del componente patrimonial desde el espacio público, buscando la integralidad y armonía entre los nuevos espacios de esparcimiento y los edificios patrimoniales, evitando la competencia entre los elementos que lo conforman.

Se pueden implementar estrategias de manejo de vacíos o construcciones bajo el nivel del suelo en sectores donde la apertura visual hacia las fachadas más imponentes de los edificios sea lo que busque sobresalir desde la altura de visualización el conjunto, respetando la apertura visual original, que se ha impuesto desde los inicios de la configuración del conjunto.

Resalte de ejes predominantes:

Los ejes originales del conjunto responden a la configuración inicial, han sido levemente alterados con el tiempo, pero actualmente son claramente identificados. Se leen claramente dos ejes que ordenan el conjunto, el eje Norte-Sur que se alinea con el edificio de la Estación, el Andén y la Bodega; y el eje Este-Oeste marcado por la vía ferroviaria y la calle principal. A estos se unen ejes secundarios marcados por el trazado ferroviario secundario que colinda con la zona complementaria y el eje de conexión entre el Taller y la Bodega.

Todos los ejes deben ser la base a destacar desde el trazado de los elementos del espacio público, resaltando los puntos focales, las centralidades y los flujos.

Peatonalización del Conjunto:

La extensión del conjunto permite generar un recorrido principal paralelo al eje de la vía férrea, este se extiende a lo largo de todo el

espacio y no interfiere con la configuración original.

La posibilidad de recorrer todo el conjunto facilita la integración entre espacios, lo hace atractivo y dinámico, además que facilita la lectura de los componentes del conjunto desde su recorrido.

Se debe tomar en cuenta la accesibilidad de personas con necesidades especiales, por lo que la normativa vigente debe ser considerada a la hora de establecer los recorridos.

Rescate de Zonas “Borradas”:

La evolución de los componentes del conjunto con el paso del tiempo permite ubicar en el sitio o por medio del estudio de planimetría anterior, ciertas huellas que dejan ver que en algunos lugares existieron ciertos componentes del conjunto que fueron remplazados o caducaron y fueron desaparecidos.

Ante esto se propone el rescate, la remembranza o revalorización de espacios desaparecidos, por

medio de espacios que marquen su huella original o que expongan lo que llegó a formar parte del conjunto durante su evolución.

Uso de Materiales y Texturas:

Entre los elementos del espacio circundante a los edificios sobresale la reutilización de las vías del tren para construir algunos edificios complementarios y zonas de trabajo, ante esto se pueden implementar técnicas similares en los nuevos elementos del espacio público como mobiliario urbano o en zonas de exposición.

Se recomienda además utilizar lenguajes similares a otras zonas del casco urbano, donde la intervención del espacio público busca regenerar el mismo y activarlo dentro del cantón. En este sobresalen los elementos curvos y orgánicos, además de la utilización del círculo como elemento centralizador y ordenador.

Se puede propiciar la utilización del agua como elemento que ayude a jerarquizar ciertos

componentes o a marcar recorridos, además de aprovechar sus cualidades como generadora de espectáculos e interacción.

Se propone el manejo de distintas texturas de piso que marquen ingresos o jerarquías, que generen distintos ámbitos y diferenciación entre espacios. Igualmente se debe procurar que las texturas sean similares a las utilizadas en los espacios públicos del cantón, buscando que éstas no desvirtúen los valores del conjunto histórico.

Confort Climático:

El clima del lugar es bastante seco y la mayoría de las zonas del conjunto carece de vegetación que genere sombra.

Es por esto que se propicia evitar la saturación de superficies no vegetales en los espacios abiertos, además de arborizar con vegetación autóctona las zonas que actualmente carecen de vegetación y que están completamente expuestas al sol.

Se puede implementar elementos

de vegetación que ayuden a marcar límites o que se integren con elementos arquitectónicos que busquen generar sombra o control térmico natural.

Manejo de las barreras o límites exteriores:

Se debe buscar integrar el componente urbano exterior al conjunto, ya que eso proporcionará que ingresar al mismo sea sencillo y se perciba integrado.

El conjunto posee la ventaja de estar inmerso en una zona de importante flujo peatonal, por lo tanto el ingreso desde ese eje es bastante claro y se puede resolver desde espacios de transición entre recorridos.

Los bordes que dan hacia las zonas residenciales poseen barreras naturales como montículos de tierra o árboles que marcan un límite definido. Se debe propiciar generar ingresos que sean fácilmente identificables y que respeten las zonas privadas del sector residencial.

Las estrategias de intervención de ambos componentes buscan la revitalización e integración del conjunto entre sí y con su contexto, de la mano con el fortalecimiento de los valores patrimoniales de la esencia del lugar.

Una intervención sensible hacia los valores que encierra el conjunto propiciará que su herencia viva a lo largo del tiempo y siga siendo fortalecida por las actuales y futuras generaciones. Las estrategias expuestas anteriormente, propician generar esa sensibilidad a la hora de intervenir este tipo de edificaciones y su contexto, por lo que su correcta aplicación desde la creatividad y proyección de su diseño, será clave a la hora de tomar las mejores decisiones de diseño para el conjunto.

H



Imagen 063. Locomotora
Siemens 130.
Fuente : Propia, 2018.



H | **La Propuesta**
“Diseño de la Propuesta”

COMPONENTES DE LA PROPUESTA



Esencia Patrimonial:

El Conjunto de los Edificios Patrimoniales



Conectores de Esparcimiento:

Dinámicas de esparcimiento y estadía al aire libre



Recorrido de la Memoria:

Vía Ferroviaria Interna Eje histórico al aire libre.

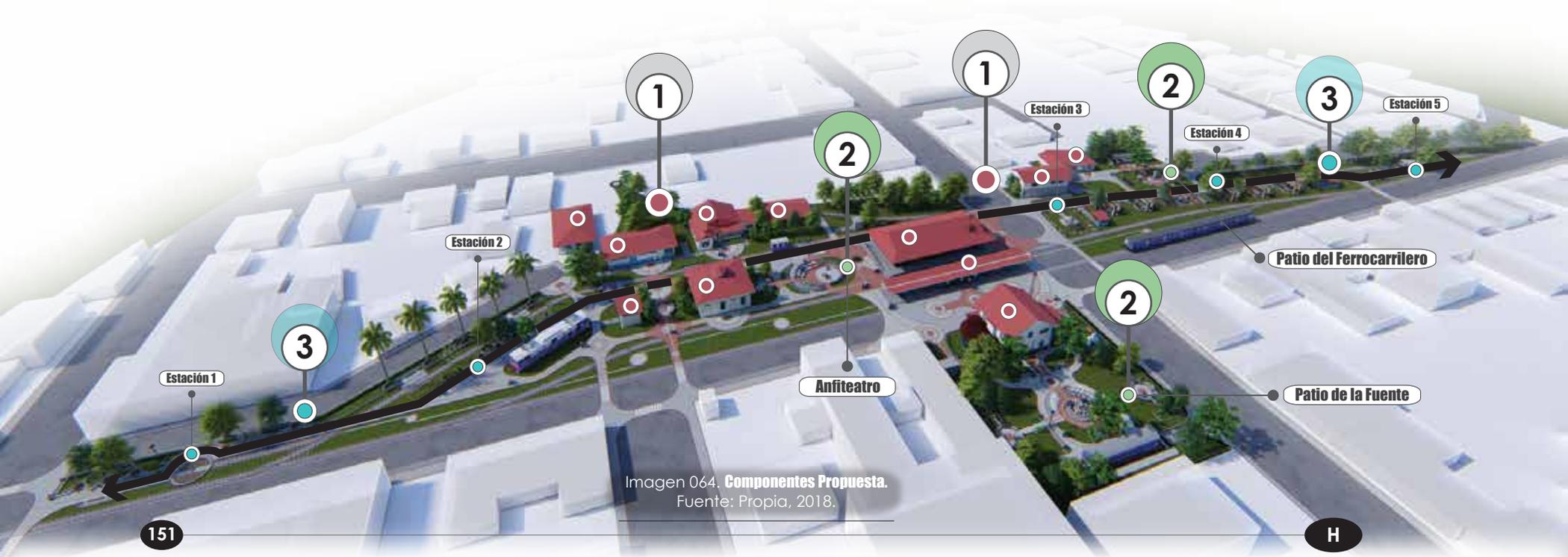


Imagen 064. Componentes Propuesta.
Fuente: Propia, 2018.

La Propuesta de Diseño está conformada por tres componentes que se clasifican en función de las dinámicas que se desarrollan en sus espacios:

Esencia Patrimonial:

Este primer componente está formado por los edificios patrimoniales: la Estación, el Andén, la Bodega, el Taller, la Oficina y los demás edificios complementarios que forman parte de este componente.

La Esencia Patrimonial reside en los valores que engloban los edificios como testigos de acontecimientos, es por esto que se categorizan como los protagonistas de la historia y el centro de la propuesta, ya que a partir de ellos se configura el lugar.

En ellos se llevan a cabo las dinámicas que recrean y evocan a los usos anteriores o que exponen parte de la historia del conjunto, además de integrar nuevas dinámicas de índole cultural o gastronómico que propician variedad de actividades que contribuyen a conglomerar

usuarios interesados en vivir los espacios activamente.

Conectores de Esparcimiento:

El segundo componente corresponde a los “Conectores de esparcimiento”, que propician la realización de dinámicas de esparcimiento al aire libre. Estos se establecen sobre tres sectores donde convergen ciertos flujos dentro del conjunto.

El primero es el espacio existente entre el Taller y la Bodega donde se propone la creación de un anfiteatro al aire libre que se integre al conjunto y no compita con este; el segundo se ubica en el patio trasero al edificio de la Estación donde se encuentra la fuente original del patio, se busca integrar el uso de agua a la vez que se generan espacios de estadía en sectores de la zona y se ubica uno de los vagones de pasajeros utilizados en el eje al Pacífico; y el tercero se ubica en la zona del campamento de empleados, donde se ubica el “Patio del ferrocarrilero”, que se concibe como un de estadía que exponga y evoque la importante

labor del trabajador del ferrocarril.

Recorrido de la Memoria:

Este está conformado por dos elementos, el primero es el “eje histórico al aire libre” completamente peatonal, donde se ubican una serie de Estaciones informativas que cuentan la historia del conjunto, su recorrido es paralelo a la vía interna del ferrocarril y los ejes temáticos de las estaciones responden a zonas donde se encuentran elementos representativos del conjunto como la locomotora eléctrica existente o las huellas de la zona donde se ubicaba el toril. La idea de estos espacios es propiciar el recorrido de todo el conjunto al mismo tiempo que se aprende sobre la historia del conjunto.

El segundo es un recorrido paralelo al anterior, sobre la vía interna del ferrocarril donde se busca revivir la utilización del motocar a la hora de recorrer el conjunto. Cabe resaltar que ambos ejes recorren la mayoría del conjunto y buscan generar dinámicas variadas que propicien la estadía y apropiación del lugar.

Esencia Patrimonial

Imagen 065. **Motocar 158.**
Fuente : Propia, 2018.

158

H2

Esencia Patrimonial
Componente 1

Edificio de la Estación:

La intervención del Edificio de la estación busca generar un cambio de uso que propicie la apertura de la mayoría de sus espacios y los haga recorribles, esto con el objetivo de que la vivencia de su interior sea experimentada desde las nuevas actividades que propicien la estadía y recorrido por parte de sus usuarios.

Se establecen dos tipos de actividades principales, la primera ligada a la gastronomía de consumo, donde la estadía en ciertos sectores logren aprovechar los espacios que lo facilitan, la segunda actividad responde a un recorrido por ciertos espacios expositivos de temática ligada a la herencia ferroviaria o cultural del cantón.

El primer nivel se conforma por la antigua Boletería que es transformada en la recepción del lugar, pero sigue funcionando como punto de venta de Boletos del tren turístico, además de punto de información general; a lo interno de este nivel se encuentra

la zona del vestíbulo que conecta con el núcleo de circulación vertical y funciona como zona de espera del restaurante.

Las zonas laterales semicirculares son adaptadas para albergar las zonas de comedor exteriores, que logran aprovechar las visuales hacia el espacio público circundante y el confort climáticos de ser espacios bastante abiertos. En las zonas traseras del primer piso se ubica la cocina del restaurante y una pequeña zona expo donde se invita a recorrer el espacio desde el aprendizaje de la herencia ferroviaria.

El segundo nivel posee en la zona frontal una zona de comedor que aprovecha las visuales de la ventanería de la fachada principal, en la zona lateral se encuentran los cuartos expo abiertos al público, además de complementar una zona vitral sobre la escalera principal, sobre la cual se plantea ubicar parte de la colección de modelismo ferroviario.

La zona del ático alberga una zona completa para exponer parte de las colecciones de modelismo ferroviario característicos de este tipo de complejos del ferrocarril.

Las zonas complementarias, de almacenaje o de servicio, buscan ubicarse de tal manera que faciliten el funcionamiento de las actividades. Los sanitarios se ubican en un mismo núcleo que llega al primer y segundo piso, uno de ellos para personas con necesidades especiales. Las zonas de almacenaje se ubican en zonas estratégicas que tengan accesibilidad desde varios puntos, además de su cercanía al montacarga que comunica la zona de la cocina con el segundo nivel, tanto para transportar platos preparados, como productos almacenados en el segundo nivel.

La circulación vertical está ubicada en el centro del edificio lo que facilita la lectura y distribución de los flujos del espacio.

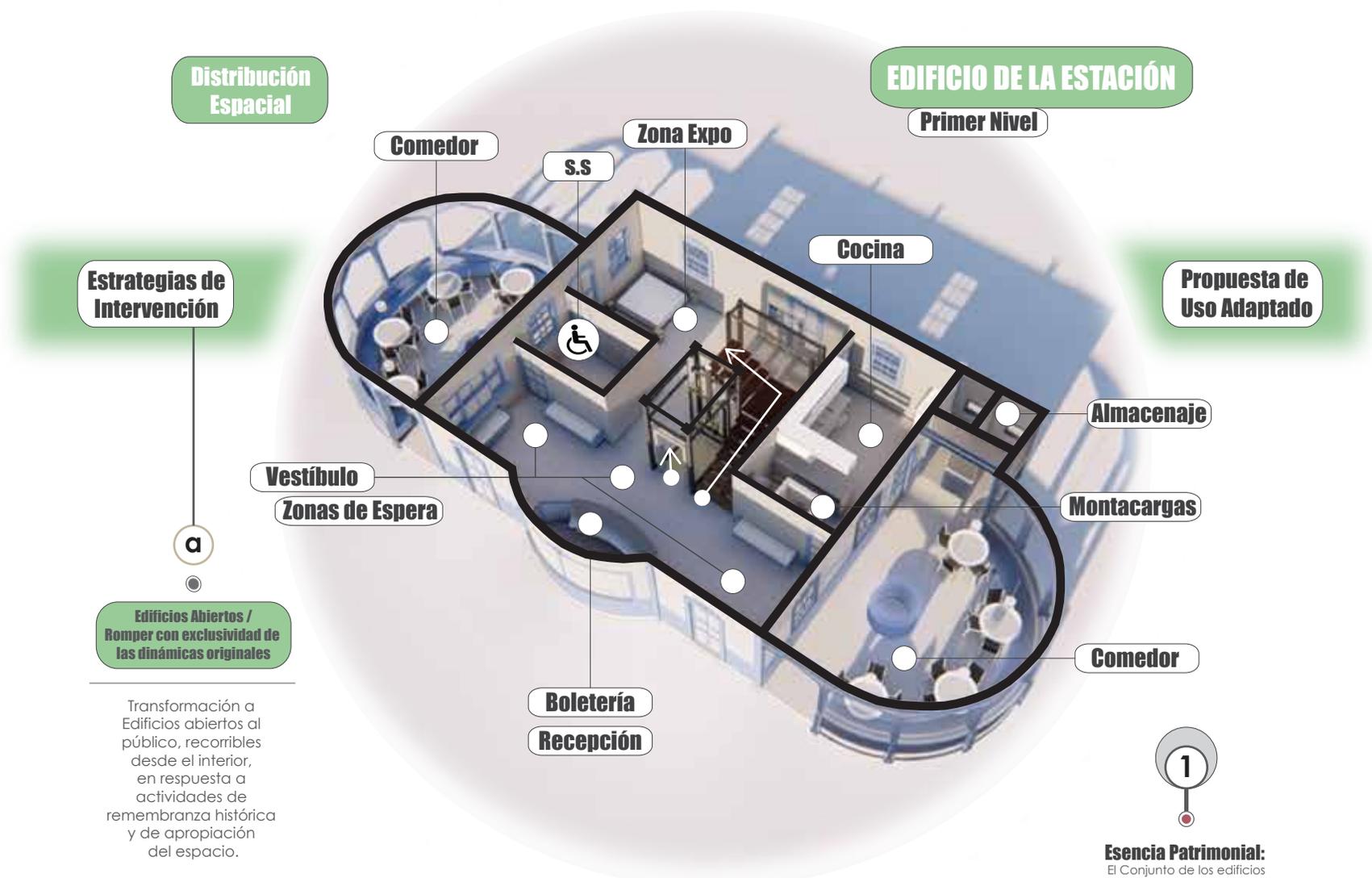


Imagen 066. **Primer Nivel Estación.**
Fuente: Propia, 2018.

EDIFICIO DE LA ESTACIÓN

Segundo Nivel

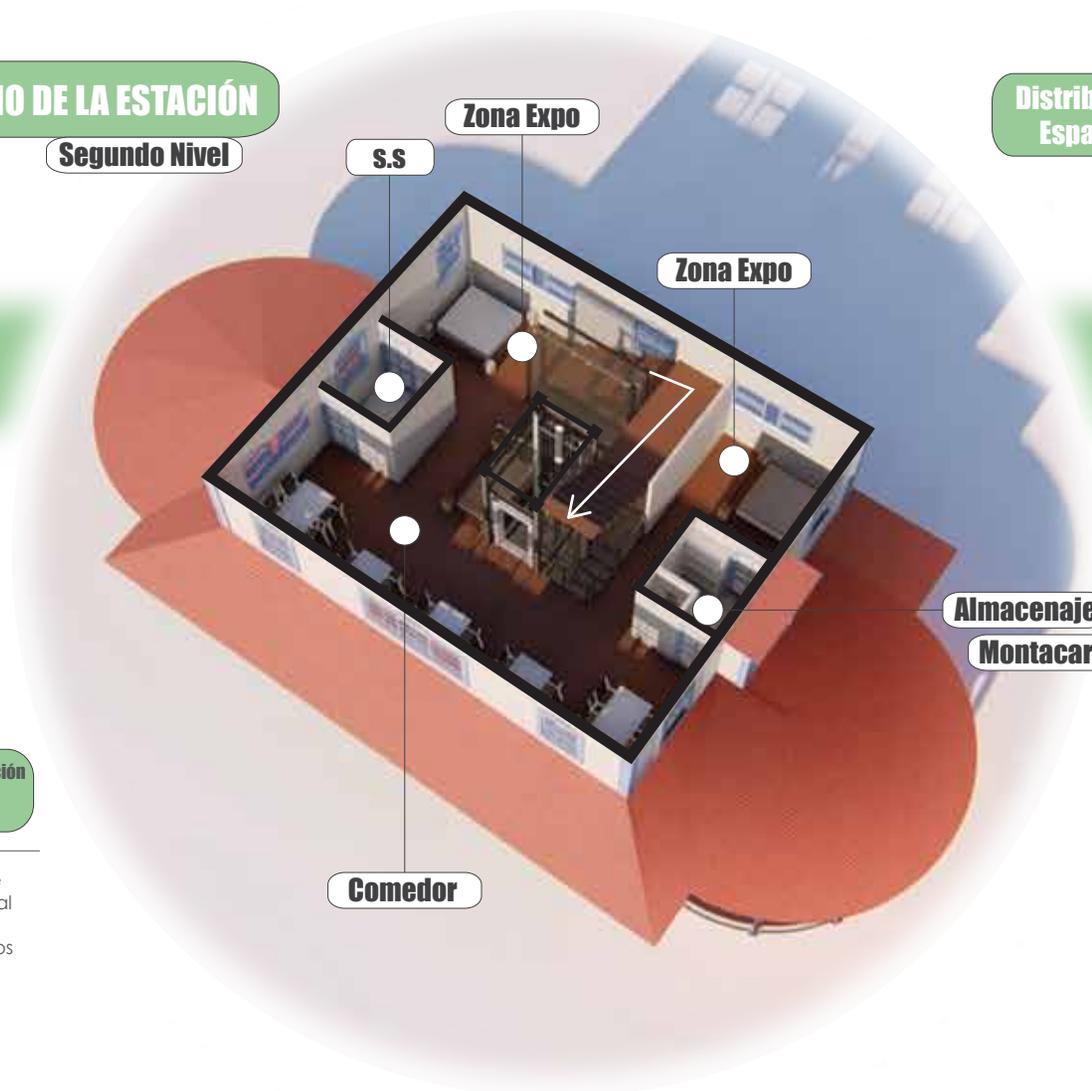
Distribución Espacial

Estrategias de Intervención

b

Se mantiene la configuración original en la mayoría de los espacios

Perdura lectura de zonificación espacial original, ejes principales, principios ordenadores.



Propuesta de Uso Adaptado

Almacenaje Montacargas

Comedor



Esencia Patrimonial:
El Conjunto de los edificios

Imagen 067. Segundo Nivel Estación.
Fuente: Propia, 2018.

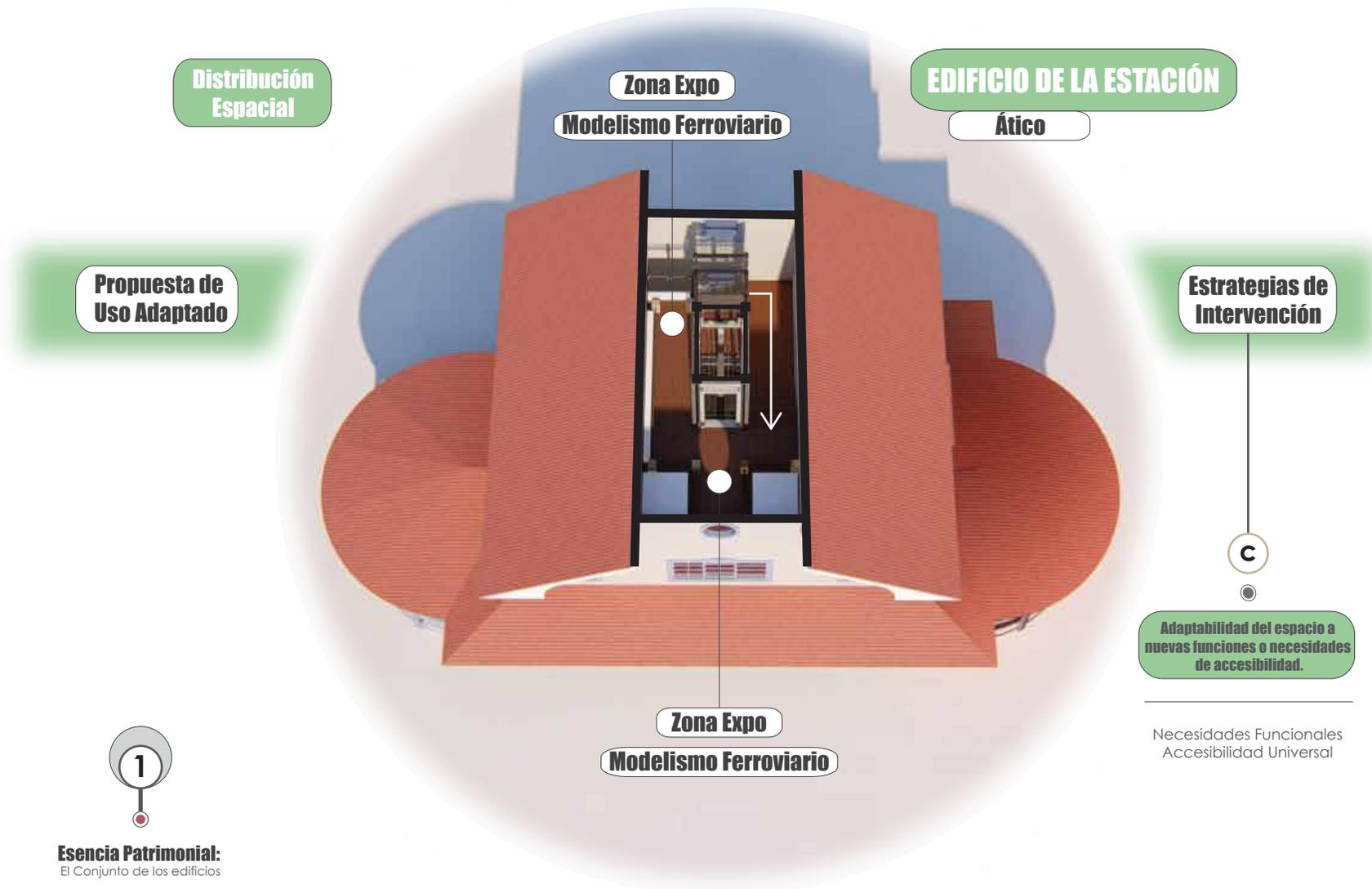


Imagen 068. **Tercer Nivel Estación.**
Fuente: Propia, 2018.

EDIFICIO DE LA ESTACIÓN

Corte Frontal

Corte en
Perspectiva

Propuesta de
Uso Adaptado



Estrategias de
Intervención

d

Aprovechamiento de
ambientes interiores
existentes

Resalte de cualidades y
percepciones
espaciales desde
la materialidad.

1

Esencia Patrimonial:
El Conjunto de los edificios

Imagen 069. Corte Frontal Estación.
Fuente: Propia, 2018.

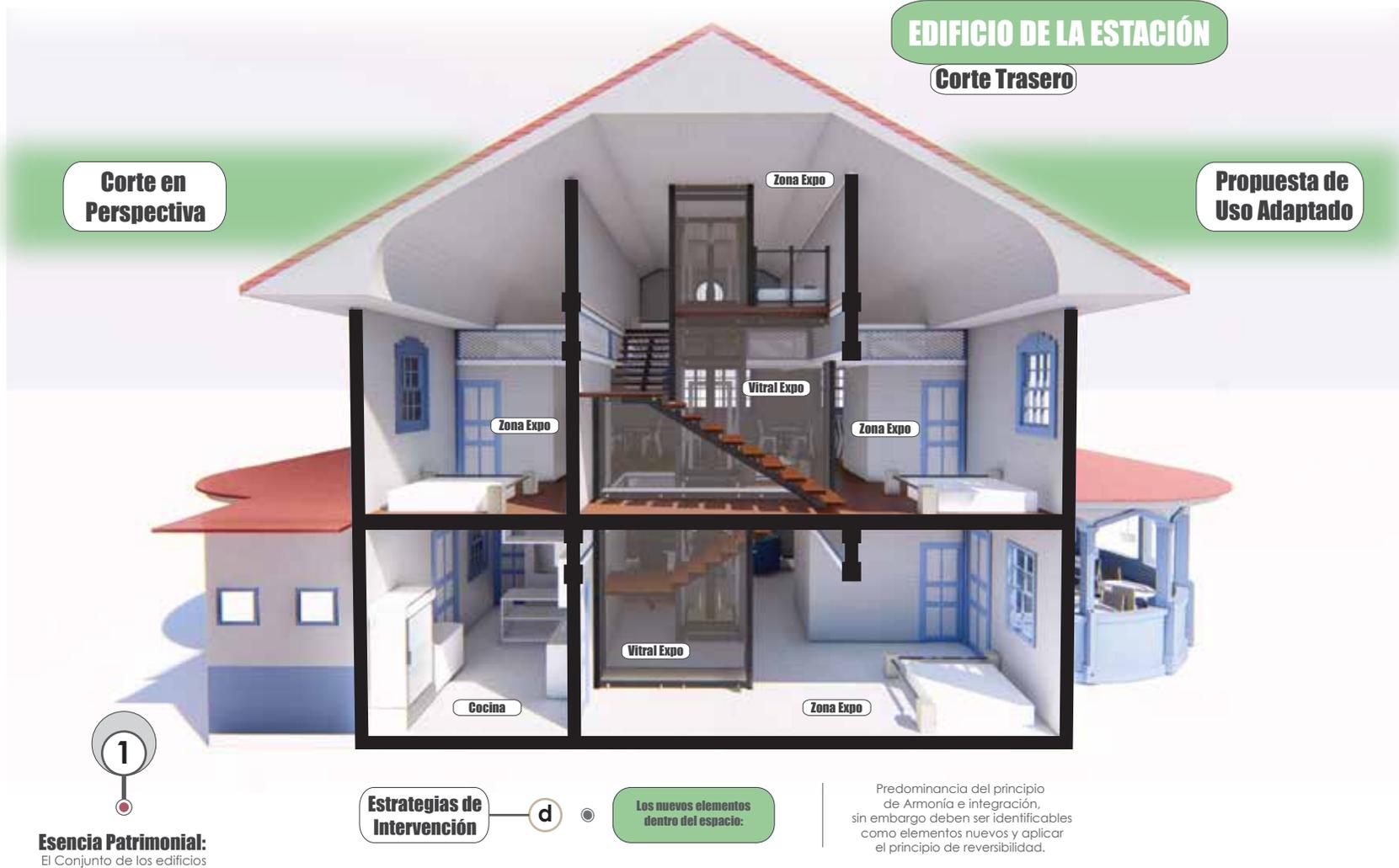


Imagen 070. **Corte Trasero Estación.**
Fuente: Propia, 2018.

**Comedor interior
Zona fachada principal**

EDIFICIO ESTACIÓN



Imagen 071. **Comedor Interior Estación.**
Fuente: Propia, 2018.

**Comedor exterior
Zona semicircular**

EDIFICIO ESTACIÓN



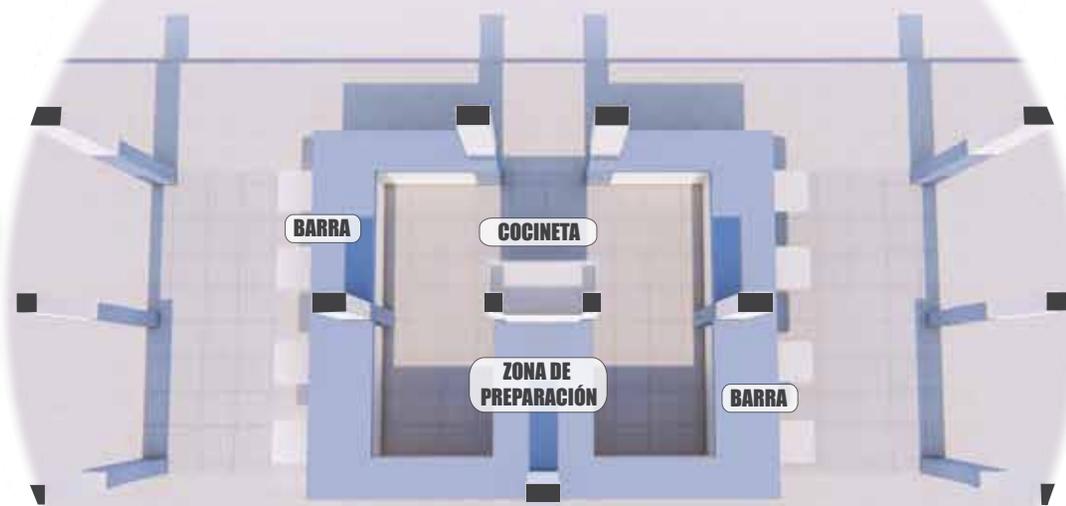
1

Esencia Patrimonial:
El Conjunto de los edificios

Imagen 072. **Comedor Exterior Estación.**
Fuente: Propia, 2018.

ANDÉN DE PASAJEROS

Zona de Comercio



Distribución Espacial

Imagen 073. Comercio Andén.
Fuente: Propia, 2018.

Andén de Pasajeros:

La propuesta para el Andén de pasajeros busca rescatar el uso original, que propiciaba la creación de una zona central con un comercio y sanitarios. Se toma la decisión de mantener el carácter abierto de la zona central por lo que no se reconstruyen los sanitarios y se adapta para ser una zona de venta de comida, que puede ser utilizada por las icónicas vianderas del ferrocarril.

Las zonas de espera de las bancas se mantienen de la misma manera, respetando la riqueza formal y configuración original. Se busca que la materialidad empleada para la zona central del comercio, no compita con los elementos existentes.

El Andén ha sido el espacio que revive con la llegada del tren, la implementación del comercio funciona como un atractor constante que se complementa con la agradable estadía y las visuales hacia el conjunto que se aprovechan al estar en las zonas de espera.

Vista exterior
Zona Comercio

ANDÉN DE PASAJEROS



Esencia Patrimonial:
El Conjunto de los edificios

Imagen 074. **Vista Exterior Andén.**
Fuente: Propia, 2018.

BODEGA DE FLETES

Configuración Bingo

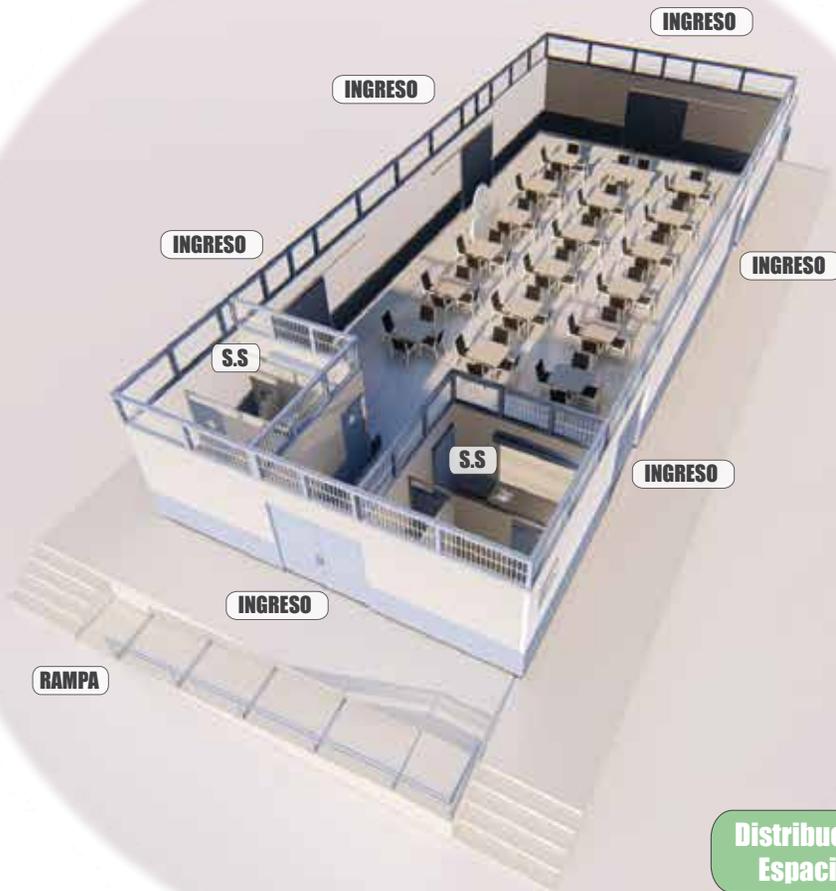


Imagen 075. Bodega para Bingo.
Fuente: Propia, 2018.

Edificio de la Bodega:

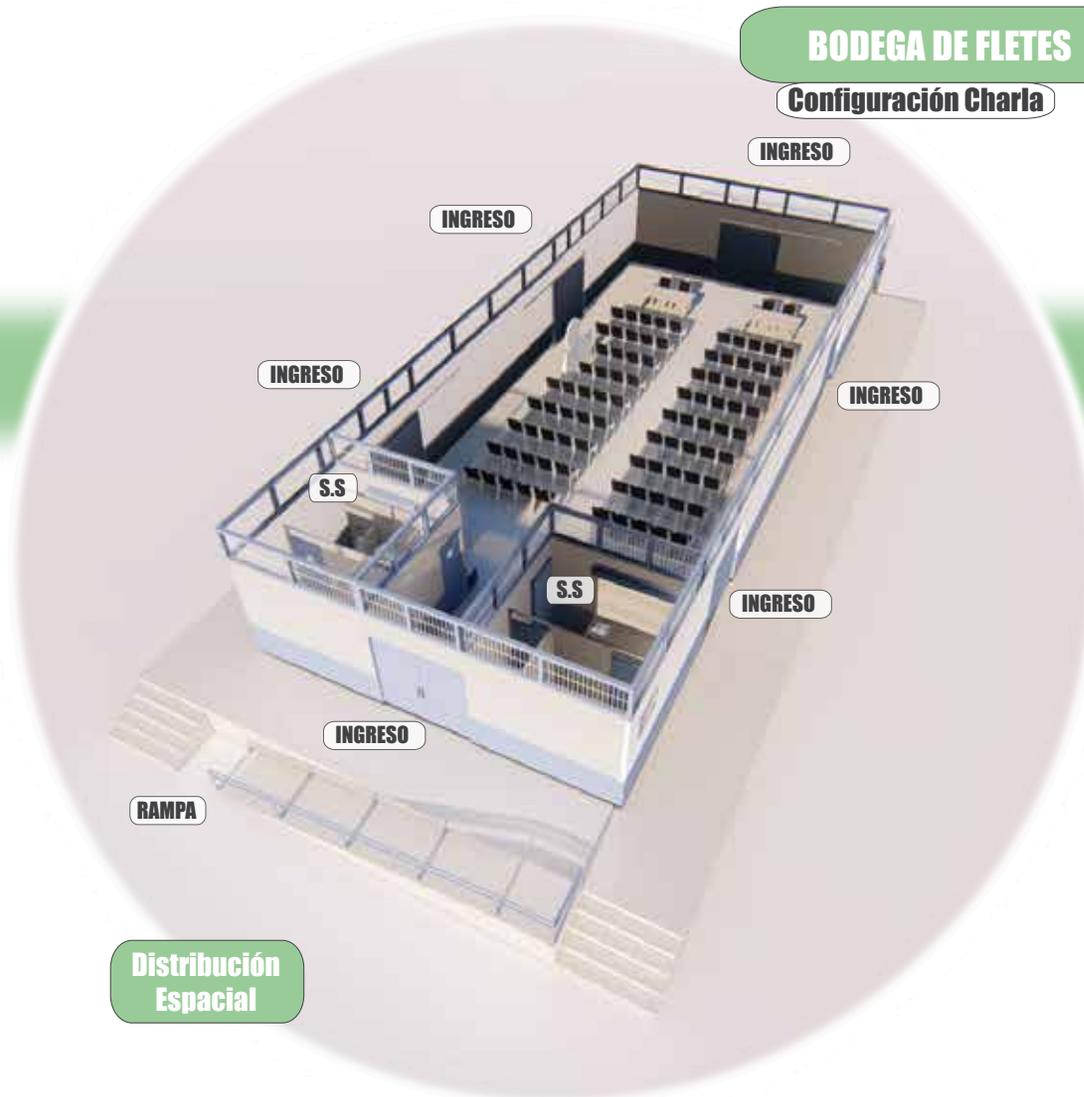
El edificio de la bodega gracias a la flexibilidad de su espacio original, sin divisiones internas, da la oportunidad de configurarlo de acuerdo a las necesidades las actividades.

Se toma la decisión de crear dos baterías de sanitarios que cumplan con las necesidades de los grupos de personas que utilicen el edificio y los alrededores del conjunto.

El edificio de la Bodega se concibe como el edificio que albergará las actividades grupales que necesiten realizarse en un ambiente bajo techo, como reuniones, bingos, capacitaciones, conferencias o exposiciones.

Es por esto que se exponen tres posibles escenarios donde se estén desarrollando ciertas dinámicas, donde el espacio flexible permite que las actividades se configuren de acuerdo con la ubicación del mobiliario, ya sea para bingos, charlas o exposiciones temporales, como se evidencia en las imágenes de este apartado

**Propuesta de
Uso Adaptado**



BODEGA DE FLETES

Configuración Charla

INGRESO

INGRESO

INGRESO

INGRESO

S.S.

S.S.

INGRESO

INGRESO

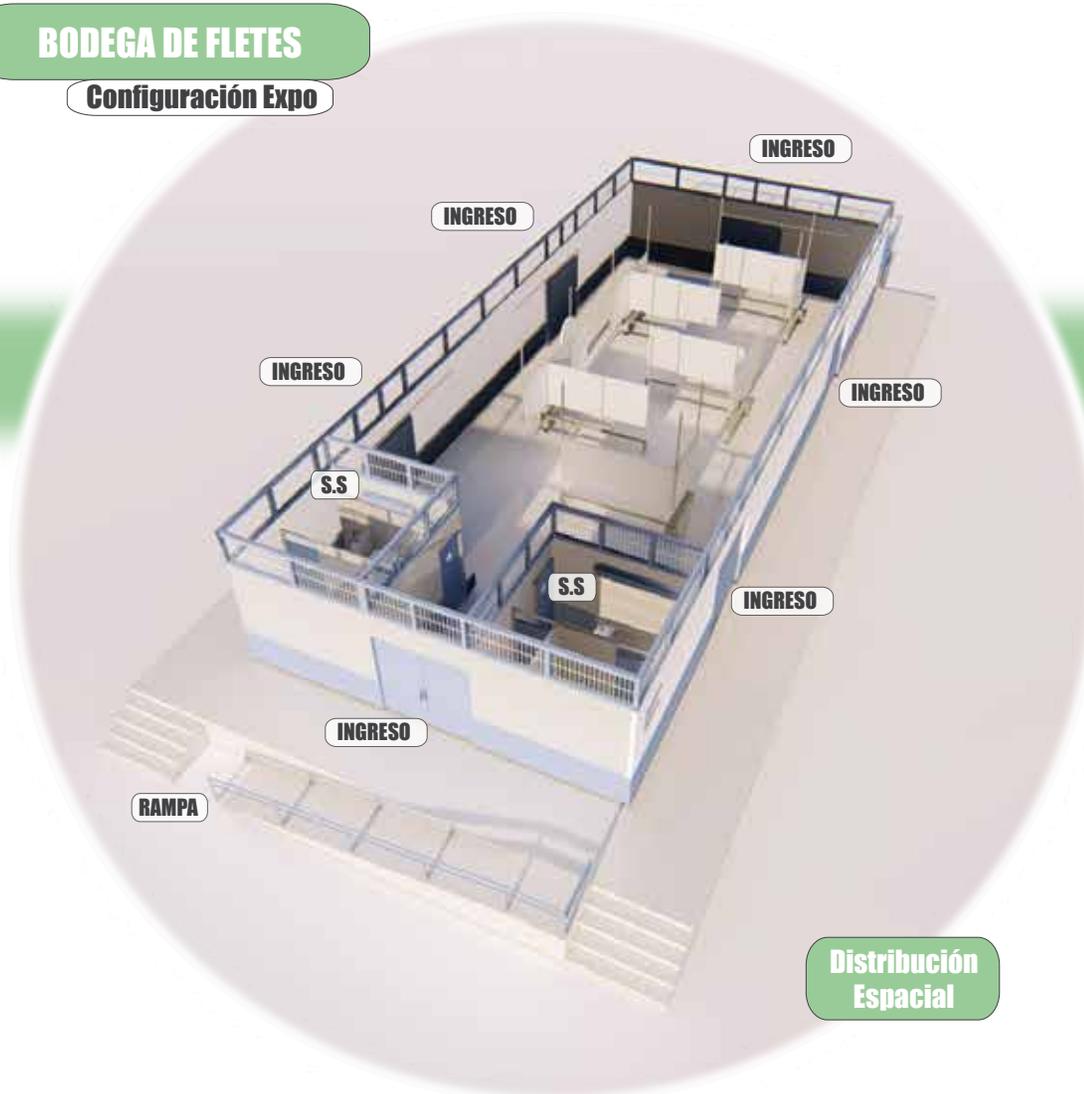
RAMPA

**Distribución
Espacial**

Imagen 076. **Bodega para Charla.**
Fuente: Propia, 2018.

BODEGA DE FLETES

Configuración Expo



Propuesta de
Uso Adaptado

Distribución
Espacial

Imagen 077. Bodega para Expo.
Fuente: Propia, 2018.

Vista Interior
durante Bingo

BODEGA DE FLETES



Esencia Patrimonial:
El Conjunto de los edificios

Imagen 078. **Vista Interior Bodega.**
Fuente: Propia, 2018.

TALLER DE CONTACTO

Exposiciones

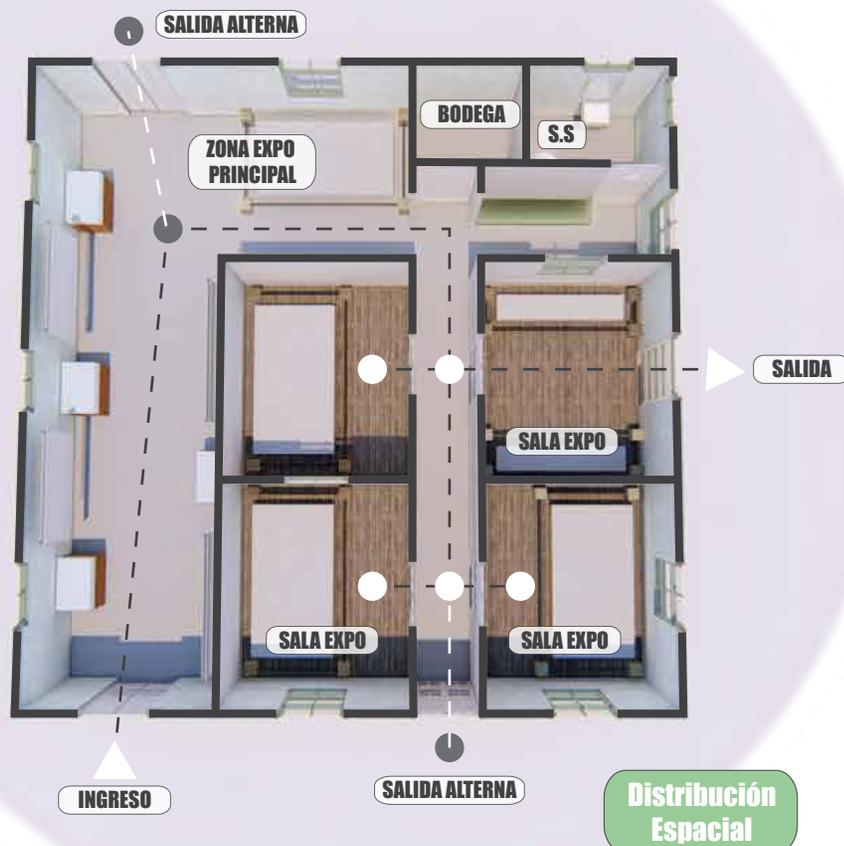


Imagen 079. Taller de Contacto.
Fuente: Propia, 2018.

Taller de Contacto:

El Taller de Contacto tiene la peculiaridad de tener varios ingresos en tres de sus fachadas, lo que facilita la circulación fluida por sus espacios y lo hace bastante recorrible.

La distribución abierta de la zona original de trabajo del taller facilita generar espacios de exposición en todas sus paredes internas, la altura del espacio permite colgar imágenes en función de la temática de la exposición. En los cuartos existentes se pueden implementar temáticas que vayan de la mano con el recurso tecnológico y la herencia ferroviaria, la flexibilidad de los espacios permiten realizar exposiciones fijas o temporales.

La circulación del edificio se plantea con un único ingreso ubicado en la fachada principal y una salida que da al Anfiteatro central del conjunto. Existen además dos salidas alternas en caso de tener que desalojar el edificio en condiciones de emergencia.

Vista Zona Expo
Principal del Taller

TALLER DE CONTACTO



Esencia Patrimonial:
El Conjunto de los edificios

Imagen 080. **Vista Zona Expo Taller.**
Fuente: Propia, 2018.

OFICINA Y ALMACÉN

Administración



Distribución Espacial

Imagen 081. Oficina y Almacén.
Fuente: Propia, 2018.

Oficina de Ingeniería y Almacén:

La configuración original de este edificio facilita la implementación de actividades que son bastante compatibles con las originales.

La zona de la oficina se proyecta para ser de nuevo una oficina, en este caso para la Asociación de Desarrollo de Patrimonio Cultural de Orotina y la Oficina de Turismo, donde se brindará información del turismo cantonal. Además se aprovecha el antiguo cuarto como zona de reuniones.

La zona de Almacenaje funcionará como espacio que la administración tendrá para guardar los artefactos necesarios para las actividades del conjunto, como las sillas para actividades en la bodega entre otros.

Este espacio se proyecta como zona administrativa de todo el conjunto, pero de igual manera está abierto a las personas que deseen información turística, así como recibir a personas que quieran colaborar con el desarrollo cultural o patrimonial del cantón.

Vista Oficina de Turismo
Zona de Espera

OFICINA - ALMACÉN



Esencia Patrimonial
El Conjunto de los edificios

Imagen 082. Vista Oficina y Zona de Espera.
Fuente: Propia, 2018.

Conectores de Esparcimiento



Imagen 083. Dirección de vía.
Fuente : Propia, 2018.

H3

Conectores de Esparcimiento Componente 2



Imagen 084. **Visual Anfiteatro.**
Fuente: Propia, 2018

Anfiteatro Central:

El espacio existente entre el Taller y la Bodega, se percibe como el centro del conjunto, desde esta zona se da una apertura visual hacia la mayoría de los edificios del conjunto.

El anfiteatro se ubica en esa zona buscando que la apertura visual sea aprovechada y la belleza escénica del lugar se integre a los eventos culturales o de otra índole, que se desarrollen en el sitio.

Este espacio busca integrarse al contexto y sacar provecho del lugar, sin competir con la imponentia de los edificios patrimoniales, es por eso que se busca que la escala del mismo sea la adecuada y que se respeten los ejes virtuales que se crean entre el Taller y la Bodega, estos son el punto de partida que propició la configuración final del espacio.

La permeabilidad y flexibilidad del espacio permite que se puedan desarrollar tanto espectáculos públicos o que se utilice como un punto de reunión o estadía.

Imagen 085. **Circulo de Estadía.**
Fuente: Propia, 2018



2

Conectores de Esparcimiento:

Dinámicas de
esparcimiento y estadía
al aire libre

Estrategias de Intervención Espacio Público

ANFITEATRO CENTRAL

Resalte de Eje Central

Bodega -Taller de Contacto.

Altura bajo el nivel del suelo

Respeto por apertura
visual original.

Flexibilidad

Actividades culturales
complementarias y
como espacio de estadía

Manejo de Texturas de Piso

Marcar ingresos, jerarquía.
Generar ámbitos y
diferenciación entre espacios

Imagen 086. **Anfiteatro Central.**
Fuente: Propia, 2018.



Imagen 087. **Monumento al Ferrocarrilero.**
Fuente: Propia, 2018

Imagen 088. **Estación Ferrocarrileros.**
Fuente: Propia, 2018



Patio del Ferrocarrilero:

Los trabajadores del ferrocarril forman parte fundamental de la historia del tren al Pacífico; la colaboración de estas personas hizo que el ferrocarril viviera momentos gloriosos y son parte fundamental de la construcción y conservación de la herencia ferroviaria. Es por esto que dentro del conjunto se dedica un espacio que evoque a la memoria de los ferrocarrileros y resalte parte de su herencia.

La zona se caracteriza por poseer un espacio de estadía alrededor del monumento al ferrocarrilero, además de la exposición permanente de un vagón cisterna y una pequeña estación informativa que cuenta la historia del legado de los ferrocarrileros.

La ubicación de este patio es cercana al campamento de empleados ya que este fue uno de los lugares más frecuentados por los trabajadores del conjunto y a futuro se podría abrir al público como un edificio dedicado a la historia de los ferrocarrileros.

2

Conectores de Esparcimiento:

Dinámicas de
esparcimiento y estadía
al aire libre

Estrategias de Intervención Espacio Público

PATIO DEL FERROCARRILERO

Apertura Visual

Apertura hacia edificios
complementarios.

Ejes predominantes

Resalte del eje central
sobre el monumento
al ferrocarrilero.

Barreras exteriores

Manejo de barreras naturales
entre zonas residenciales
de los alrededores

Confort Climático

Evitar saturación de
superficies no vegetales
Arborización Autóctona

Imagen 089. **Patio del Ferrocarrilero.**
Fuente: Propia, 2018.



Imagen 090. **Fuente del Patio.**
Fuente: Propia, 2018

Imagen 091. **Altar Corazón de Jesús.**
Fuente: Propia, 2018



Patio de la Fuente:

La zona trasera de la estación o patio de la fuente, fue concebido originalmente como una zona de estadía que se centraba en la fuente original. Se propone recuperar la jerarquía de ese elemento por medio del resalte del componente del agua tanto a nivel de espectáculo como de interacción con los chorros.

La fuente funciona como centro ordenador de todo el patio, a sus extremos se ubican dos nichos de estadía bajo el nivel de suelo, lo que busca que sea la fuente el elemento que sobresale; sobre el eje central se encuentra el vagón de pasajeros, que revive la riqueza exterior e interior de los vagones originales de madera.

Esta configuración evidencia un eje marcado entre los elementos más importantes (vagón - fuente - fachada), sin dejar de lado los ingresos principales, donde sobresale el ingreso por la capilla del Corazón de Jesús, ícono religioso más importante dentro de la herencia ferroviaria.

2

Conectores de Esparcimiento:

Dinámicas de
esparcimiento y estadía
al aire libre

Estrategias de Intervención Espacio Público

PATIO DE LA FUENTE

Jerarquía Patrimonial

Resalte desde el espacio público del componente patrimonial, integralidad y armonía, no competencia.

Espacio Público Integrador

Implementación de Espacios de convergencia, de centralidad, que propicien el intercambio de dinámicas. El círculo como elemento ordenador.

Jerarquía de ejes

Ingresos laterales:
Resalte del punto focal
hacia la capilla
Linealidad Estación-
Fuente -Vagón.

El Agua en el espacio

Jerarquía del elemento de la fuente: el agua como espectáculo e interacción.

Imagen 092. **Patio de la Fuente.**
Fuente: Propia, 2018.

Recorrido de la Memoria

Imagen 093. **Monitor Taller.**
Fuente : Propia, 2018.



H4

Recorrido de la Memoria
Componente 3

H

182

El Recorrido de la Memoria:

El Conjunto de la Estación de Orotina está conformado por gran cantidad de espacios que tienen una historia para contar, es por esto que se proyecta crear un recorrido histórico vivencia al aire libre, que propicie la interacción de los usuarios con el entorno y que a la vez se informen acerca de la historia del lugar y su legado.

Ante esta necesidad y el potencial del conjunto, se propone la creación de un recorrido a lo interno del conjunto, que incluye una serie de “paradas” o “estaciones” temáticas e informativas que exponen parte de la historia del conjunto, entre estas estaciones se encuentran elementos de gran peso como las locomotoras, la tornamesa, el monumento al ferrocarrilero, entre otros.

Estaciones de las Tornamesas - Recorrido en Motocar:

Paralelo al trayecto peatonal se propone un recorrido que reviva la utilización del motocar, es por eso que tanto al inicio como al final, es

decir a los extremos este y oeste del conjunto, se encuentra una estación donde se revive la utilización de la tornamesa y el motocar, se cuenta la historia de esta y se espera y se aborda ese transporte.

Estación de la Locomotora Siemens 130:

La locomotora 130 simboliza la época de apogeo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, se hizo un esfuerzo importante para traerla al conjunto, por lo tanto se aprovecha su imponente y belleza para ser el punto de recibimiento del conjunto desde la zona Este, generando una apertura visual hacia la misma.

Al lado de esta locomotora, se ubica una estación temática que explica parte de la historia de la locomotora y lo que simboliza.

Estación de la Huella del Toril:

Parte de los edificios que ya no existen en el conjunto conservan algunas de sus huellas, el toril se ubicó en un sector importante del conjunto, y parte de su huella aún se visualiza sobre la superficie, por lo tanto se aprovecha su

exposición para establecer una parada informativa que cuente parte del legado del ferrocarril y su relación con el toril.

Zonas de doblado de Rieles (Nichos de venta o estadía):

La zona de doblado de rieles se establece como una zona recorrible con pequeños nichos que se proyectan para albergar dinámicas en dos sentidos, la primera responde a la estadía de personas, en resguardo del sol, para conversar u observar, y la segunda dinámica responde a la necesidad de generar pequeñas ferias de índole comercial, cultural o artesanal, por lo que los nichos buscan ser flexibles al poder albergar ambas actividades y responder sus necesidades espaciales y de confort climático.

La linealidad del sector de doblado de rieles facilita este tipo de dinámicas, ya que el recorrido principal se encuentra paralelo a la zona y tanto las dinámicas de estadía como las de paso llegan a ser atractivas y concurridas, al mismo tiempo que se integran al recorrido principal.

3

Recorrido de la Memoria:

Vía Ferroviaria Interna
Eje histórico al aire libre

**Zona de espera y
abordaje del Motocar**

ESTACIÓN TORNAMESA

Apertura Visual

Apertura hacia el eje original de los edificios patrimoniales.
Punto focal hacia el Andén.

El Agua en el espacio

El agua marca el recorrido principal, se extiende en todo el trayecto.

Confort Climático

Evitar saturación de superficies no vegetales
Arborización Autóctona

Manejo de Texturas de Piso

Marcar ingresos, jerarquía.
Generar ámbitos y diferenciación entre espacios

Imagen 094. **Estación Tornamesa.**
Fuente: Propia, 2018.



Imagen 095. **Estación Locomotora 130.**
Fuente: Propia, 2018

Imagen 096. **Estación Huella Toril.**
Fuente: Propia, 2018



Imagen 097. **Estación Tornamesa Oeste.**
Fuente: Propia, 2018



3

Recorrido de la Memoria:

Vía Ferroviaria Interna
Eje histórico al aire libre.



Zona de Doblado de Rieles desde el recorrido

NICHOS DE ESTADÍA

Reutilización de Materiales

Utilización de rieles en estructuras propuestas y mobiliario urbano.

Jerarquía del Recorrido

Sobresale el eje predominante del recorrido paralelo a la vía del tren

Confort Climático

Evitar saturación de superficies no vegetales
Arborización Autóctona,
vegetación cercana a las estructuras

Manejo de Texturas de Piso

Marcar ingresos, jerarquía.
Generar ámbitos y diferenciación entre espacios

Imagen 098. **Nichos de Estadía.**
Fuente: Propia, 2018.



Imagen 099. **Los Ferrocarrileros**
Fuente : Propia, 2018.



Estapa de Conclusiones

Conclusiones Finales:

Durante la elaboración de la etapa de investigación para el desarrollo del Proyecto, se logró evidenciar la importancia que tiene el ferrocarril en la conformación de la trama urbana y la identidad sociocultural del cantón de Orotina. La llegada del tren y la construcción de la Zona Histórica del Conjunto de la Estación marca un hito importante en la historia del cantón orotinense.

Ese peso histórico y vivencial reside de manera física y simbólica en cada uno de los edificios existentes, por lo tanto su intervención siempre debe ser de la mano con los valores de su esencia patrimonial, de la mano con su belleza plástica, su singularidad formal y las vivencias que encierra.

El entendimiento de esos valores contribuye a que la Propuesta de intervención del conjunto tenga como objetivo principal, intervenir

sus valores desde la sensibilidad y compatibilidad con los valores originales, ya que la implementación de un cambio de uso llega a ser un riesgo para los edificios, si este cambio se desliga de esa esencia original.

El conjunto de edificios y su espacio circundante demostró tener gran potencial de desarrollo de la mano con un el resguardo y la consolidación de su identidad histórica. El Conjunto posee grandes posibilidades de establecerse como centro de resguardo y consolidación identitaria de parte importante de la historia del Ferrocarril al Pacífico y su influencia sobre Orotina. El conjunto en sí mismo ya es de gran valor, una vez integrado a su contexto y al propiciar la apertura de la mayoría de sus edificios, su esencia se revitaliza y consolida.

Gran parte de la herencia ferroviaria se logró integrar y revitalizar por medio de la

implementación de actividades atractivas a todo tipo de público, ligadas a la historia del tren o al disfrute cultural. La existencia de iniciativas culturales ligadas a la herencia ferroviaria, además de un grupo importante de personas interesadas en la historia del ferrocarril, facilita que se empiecen a consolidar grupos de apoyo que velen por la vida constante del conjunto.

Parte del éxito de un espacio patrimonial, es la consolidación de su esencia (sus valores) a lo largo del tiempo, esa consolidación no se da únicamente con un adecuado mantenimiento físico de sus componentes estructurales o arquitectónicos, se consolida al implementar estrategias que busquen integrar el inmueble y su esencia con actividades que fomenten la estadía, el esparcimiento y la apropiación de sus espacios.

En el caso del conjunto se encontró un programa bastante compatible con los valores existentes y los que se quieren recuperar, por lo tanto la Propuesta en sí misma buscó recrear ciertas dinámicas del pasado al mismo tiempo que integra algunas ligadas a necesidades actuales.

Esa integración seguirá dándose con el paso del tiempo, y al igual que cambian nuestras sociedades, nuestros necesidades cambian, acá lo importante es consolidar nuestro patrimonio y sus valores por medio de la apropiación de sus espacios siempre de la mano con el respeto de sus valores.

El conjunto de la Estación tiene la ventaja de ser bastante permeable en sus límites, además de poseer grandes espacios abiertos que propiciaron la implementación de nuevos espacios públicos; estos espacios son clave a la hora de intervenir

zonas patrimoniales ya que fomentan la integración entre el conjunto y con su contexto.

Un porcentaje bastante importante de huella se establece como espacio público dentro de la propuesta, ya que desde su conceptualización se busca que este sea bastante recorrible y de fácil acceso, esto propicia la integración con los demás componentes y su lectura como conjunto se consolida.

Los edificios de la Estación forman parte del eje ferroviario del pacífico, en sus inicios dieron el ejemplo como terminal temporal ante la pausa de las obras, y con el paso de los años se consolidó como una de las estaciones más importantes del eje.

La ubicación estratégica de la estación y la amplitud de sus espacios permitió proponer una respuesta bastante ambiciosa, que busca reactivar proyectos

más grandes como Eje Turístico Ferroviario del Pacífico.

Hoy en día lamentablemente la infraestructura ferroviaria de nuestro país se encuentra en marcado deterioro. Un proyecto de esa dimensión reactivaría los pueblos fantasma que se apagaron con el cierre del ferrocarril y llevaría desarrollo a esos pueblos ligados al rescate y fortalecimiento de su herencia histórica y cultural.

Este proyecto se visualiza como un punto de partida que logre contagiar a otras zonas con oportunidades y potencialidades similares, donde se pueda avanzar hacia el desarrollo de nuestras comunidades de la mano con la herencia patrimonial.

J



BIBLIOGRAFÍA:

Andrada, O; Maiza, M "La Metodología Cualitativa" Revista Electrónica Iberoamericana de Educación en Ciencias y Tecnología— Volumen 4, Número 2, Junio 2013. Página 125

Azkarate, A; Ruiz de Ael, M. (2003) El Patrimonio Arquitectónico. Vitoria-Gasteiz, España.

Ballart, J, Tresserras, J, (2008). Gestión del patrimonio cultural. Barcelona, Editorial Ariel.

Bravo, D. (2012) Explanada cultural C-mine Genk Bélgica. Obtenido desde: <http://publicspace.org/es/obras/h091-c-mine-cultuur-plein>

Carta Internacional de ICOMOS Australia para sitios de Significación Cultural. Burra, 1999.

Carta Internacional para la Conservación de Ciudades Históricas y Áreas Urbanas Históricas (Carta De Washington). ICOMOS (1987)

Carta internacional sobre principios para la conservación y restauración del Patrimonio Construido. Cracovia, 2000.

Castaldini, G. (2016). Comité para la Preservación del Patrimonio Cultural De Orotina. Documento de la Asociación. Orotina.

Castillo, S. (1991) La legislación sobre Patrimonio Histórico arquitectónico en Costa Rica. (Tesis de

Licenciatura en Derecho). Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.

Cedeño, A. (2009). Restauración, Reciclaje Y ¿por Qué No Rehabilitación O Reutilización?. Arquitecturas Del Sur. ISSN: 0716-2677

Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural. "Definiciones de Patrimonio". Obtenido desde <http://www.patrimonio.go.cr/patrimonio/definiciones/index.aspx>

Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. Convención UNESCO PCI. París 2003.

Criterios de Conservación del Patrimonio Arquitectónico Del Siglo Xx. Documento De Madrid 2011 Madrid, Junio 2011.

Cruz, M (2013). "Orotina: Un encuentro con parajes de la memoria". Publicado el: 10 septiembre 2013 disponible en: <http://www.revistaperfil.com/articulo/orotina-un-encuentro-con-parajes-de-la-memoria>

Cueva, S (2012). "El espacio público como derecho a la ciudad. Un recorrido por el patrimonio del Centro Histórico de Quito. Capítulo del libro disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/gt/20120409041649/gthi2-14.pdf>

Escorcia, O. (2010). Manual para la Investigación: Guía para la formulación, desarrollo y divulgación de proyectos. Bogotá, D.C.

Fernández, A. (2010) El patrimonio histórico-arquitectónico en el Panorama Cultural de Costa Rica. Revista Herencia, Vol. 23 (1), 7-19.

Gómez, M. (2010) Los Valores en El Patrimonio Arquitectónico. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba, Argentina. Obtenido desde: http://www.todopatrimonio.com/pdf/cicop2010/133_Actas_Cicop2010.pdf

González, A. (1999) La restauración objetiva. Barcelona: EDIM.

González, A. (2014). "Los Centros Históricos Latinoamericanos: Estrategias de intervención, renovación y gestión. Periodo: 1980 – 2010". Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata (FAU, UNLP) Centro de Investigaciones Urbanas y Territoriales, FAU- UNLP. ISSN2339-6598.

Güell Morera, C. (2013). Orotina es más. Ciudad rural contemporánea 2030. (Proyecto de graduación:

licenciatura en arquitectura, inédito). Universidad Veritas, San José, Costa Rica.

Hernández, A; Jensen, H; Molina, O. (2010). El patrimonio histórico de la Universidad de Costa Rica en Golfito: inventario específico del conjunto arquitectónico. Costa Rica . SIEDIN-Universidad de Costa Rica. ISBN: 9789977152035.

Hernández Carrillo, H. (2013). Conservación Integral del Paisaje Cultural del Norte de San José: Estrategia para la valoración y recuperación de los palimpsestos urbanos dentro de la trama urbana. (Proyecto de graduación: licenciatura en arquitectura, inédito). Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.

Informe final de la reunión sobre conservación y utilización de monumentos y lugares de interés histórico y artístico. Las Normas de Quito. Quito, 1967

Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER). (2014). Ficha Técnica del Proyecto Sistema de Transporte Rápido de Pasajeros del Gran Área Metropolitana (TRP). San José

Ley de Patrimonio Histórico Arquitectónico de Costa Rica. N°7555 del 4 de octubre de 1995.

Lynch, K. (1998). La imagen de la ciudad. Gustavo Gili ISBN 8425217482, 9788425217487

Maturana, J. (2007). Estudios Correlacionales. Universidad de Talca, Chile.

Mejías Cubero, Rodolfo. (1995). Campo ferial de Orotina. (Tesis de Licenciatura). Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica (MOPT). (2011). Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 (Memoria). San José.

Principios de La Valeta para la salvaguardia y gestión de las poblaciones y áreas urbanas históricas. ICOMOS 2011.

Puértolas, L (2001) "Breve reseña sobre las teorías de la restauración referidas al patrimonio arquitectónico" . Publicado el 31 diciembre 2001 disponible en: http://www.serrablo.org/revista/122/sobre_las_teorias_de_la_restauracion_referidas_al_patrimonio_arquitectonico

Pujol, R; Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (PRODUS). (2007). Plan Regulador de Orotina (Diagnóstico). Universidad de Costa Rica.

Pujol, R; Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (PRODUS). (2008). Plan Regulador de Orotina (Propuestas). Universidad de Costa Rica.

Quiroga, E (2007). Los Tres Paradigmas en Investigación. disponible en: <http://es.slideshare.net/EstebanQuiroga/los-tres-para-digmas-en-investigacin>

Recomendación relativa a la Salvaguardia de los Conjuntos Históricos o Tradicionales y su Función en la Vida Contemporánea. Declaración de Nairobi 1976.

Reglamento y su reforma: "Ley 7555 de Patrimonio Histórico Arquitectónico de Costa Rica"

Rodríguez, N. (22,06,2009). "La Aduana se convertirá en un Centro para las Artes y la Tecnología". Red Cultura.com
Obtenido desde: <http://www.redcultura.com/php/Articulos281.htm>

Tejela, J; Ortiz. P. (2015). "Restauración y Rehabilitación Fundamentos de la Rehabilitación " Tornapunta Ediciones ISBN: 978-84-15977-30-8

Torres, C. (2014). La Rehabilitación Arquitectónica Planificada. Santiago-Arquitectura, Diseño, Urbanismo, Chile. ISSN: 0716-0852

Umaña, J, (1994) "El mercado de Orotina: Historias de un sitio fresco en un pueblo caluroso" Revista Herencia, Vol 6, no 1 y 2.