

PLAN ESTRATÉGICO DE REACTIVACIÓN TERRITORIAL

3X3 TERRITORIO FERROVIARIO

RAMAL SAN FERNANDO-SANTA CRUZ



INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES UC
MAGISTER EN PLANIFICACIÓN URBANA

OCTUBRE 2024

ESTUDIANTE
ISIDORA VALDAJOS MONTERO
PROFESOR GUÍA
GIOVANNI VECCHIO

AGRADECIMIENTOS

A cada uno de mis profesores, quiénes marcaron mi desarrollo como estudiante con grandes enseñanzas en estos casi seis años de recorrido académico. Pero, especialmente, agradezco a la profesora Macarena Ibarra, quién siempre valoró mi interés por la reflexión sobre las ciudades y sus habitantes, por encaminar mi pensamiento más crítico respecto a los patrimonios y, por cierto, por continuar siendo una referente en mi desarrollo académico y profesional.

A Umberto Bonomo, que logró poner en jaque constantemente mi andar, y que con su persistente desafío encaminó e iluminó mi último periodo como estudiante, y también, mis primeros pasos como profesional.

A todos mis compañeros de carrera, que en distintos momentos y desde diferentes lugares, complementaron mi constante aprendizaje, no solo académico, sino también en la noción de lo colectivo.

Al Centro del Patrimonio Cultural UC, que abrió un espacio para mi y mi aprendizaje. A su pequeño pero gran equipo, que me ha enseñado a colaborar y aprender de grandes personas, profesionales y disciplinas, inclusive las que alguna vez consideré tan ajenas.

Por último, un especial agradecimiento a mi profesor guía Giovanni Vecchio, que no solo ha orientado este proceso de titulación, sino también mi desarrollo como estudiante, como planificadora y, como Isidora. Este plan nació de conversaciones espontáneas en las pausas de cátedra, y hoy, después de años de imaginar y soñar, por fin se concreta como el último paso de este camino. Gracias por cada conversación, contención y guía, gracias por siempre motivar mi inquietud.

ÍNDICE

- 1 ALCANCES**
BREVE APROXIMACIÓN

- 3 EL TREN EN CHILE**
ORDENAMIENTO TERRITORIAL
CRISIS DEL FERROCARRIL
REACTIVACIÓN TURÍSTICA DEL TREN
EL TREN DEL VINO
DESAFÍOS DEL PLAN

- 10 EL VALLE CENTRAL DE CHILE**
RAMAL SAN FERNANDO - PICHILEMU
TERROIR

- 16 VALLE DE COLCHAGUA**
DIAGNÓSTICO GEOGRÁFICO
DIAGNÓSTICO DEMOGRÁFICO
DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO

- 24 TURISMO EN COLCHAGUA**
CONECTIVIDAD AL VALLE
INDICADORES DE TURISMO
TURISMO COMO MOTOR TERRITORIAL

- 29 LAS LÍNEAS Y LOS PUNTOS EN LA FORMACIÓN DEL TERRITORIO**
CARTOGRAFÍAS DE EQUIPAMIENTO TURÍSTICO
MAGEN OBJETIVO

- 37 OBJETIVOS Y LINEAMIENTOS DEL PLAN**
PROPUESTA: METODOLOGÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
MODELO DE GESTIÓN

- 41 CATEGORIZACIÓN: ÁBACO 3X3 COMO HERRAMIENTA PROYECTUAL**
ÁBACO DE ESTACIONES
ÁBACO DE CAMINOS

- 50 PROYECTOS**

El presente documento tiene como objetivo plantear una propuesta para la salvaguarda del patrimonio ferroviario existente en el Valle de Colchagua. A través de esta iniciativa patrimonial, se espera incidir en el desarrollo local relativo al potencial turismo existente. Sobre esto, se considera como premisa que el patrimonio debe ser dinámico, utilizado y apropiado, integrando propuestas territoriales que lo consideren más que como una pieza material histórica, sino más bien como una forma de construir, y reconstruir, identidad.

Como se verá en las siguientes páginas, el Valle de Colchagua posee un evidente carácter turístico dada la presencia de viñedos y circuitos vitivinícolas, sin embargo, existen otros patrimonios que el presente plan pretende conectar generando una red sólida de elementos culturales y turísticos capaces de relevar el desarrollo local. Para esto, se considera la antigua infraestructura ferroviaria como puntos dinamizadores, capaces aún de activar territorialmente tal como fue en el pasado el sistema ferroviario de puntos y líneas que articuló al territorio nacional.

Las secciones del presente estudio están dadas por un primer acercamiento a la problemática identificada, otorgando cierto marco contextual y conceptual que acompañará el posterior desarrollo del documento. Luego, se propone un diagnóstico prospectivo, incorporando los principales ejes de interés para la propuesta. Las siguientes secciones son relativas a la visión, estrategia y propuesta que se quiere para este territorio, cerrando con unas conclusiones que logran reflexionar sobre los principales desafíos y limitaciones encontradas a lo largo del desarrollo.

Cabe mencionar que este documento es puramente orientativo, y, si bien incorpora un área de estudio amplia y compleja, se pretende con esto dar las primeras luces respecto a un futuro plan de recuperación patrimonial ferroviaria y turística. La propuesta por tanto, es un acercamiento proyectual, que posee una vocación clara, como también alcances y limitaciones específicas.

ALGUNAS APROXIMACIONES AL PATRIMONIO

La presente propuesta se basa en una aproximación a lo que ya varios autores han relacionado en cuando al patrimonio y el turismo. Propuestas españolas de estudio como la de Ramos en Morón Oculto¹ y el análisis del caso de Zamora² entregan un marco tangible respecto a cómo el turismo patrimonial es un motor de desarrollo para localidades. El patrimonio cultural entonces se comprende como un foco atractor de las dinámicas turísticas, potenciando así esta actividad económica para el desarrollo económico y laboral local.

Por otro lado, la activación del patrimonio permite que su significancia social y cultural prevalezca ante el olvido y el deterioro, fomentando de esta forma la reivindicación de las memorias e historias locales. En ese sentido, se comprende al patrimonio como algo dinámico, una esfera que debe estar en constante movimiento para mantener su vida, su significancia y su alcance. El turismo como actividad ligada al patrimonio permite que este sea reutilizado, y resignificado, ofreciendo además un excedente para las comunidades locales y los actores que tomen su agencia.

EL TREN: ORDENAMIENTO TERRITORIAL A TRAVÉS DE LÍNEAS Y PUNTOS

Los sistemas ferroviarios han sido, históricamente, parte del engranaje industrial que sostuvo la era moderna. La funcionalidad del tejido que se construía entre la línea férrea y las estaciones, denotaba principalmente en la movilidad de la producción industrial y extractivista, permitiendo así la sostenibilidad de la actividad económica. El ferrocarril se abrió paso en el territorio, sorteando las diversas geografías a través de estos tramos lineales, y los puntos que permitían la continuidad de aquellos, armando así, sistemas complejos de conectividad e intercambio.

Sobre esto, se comprende al ferrocarril y todo el sistema que lo integró, no solo como una pieza de la industria, sino también como un ordenador territorial en esencia. La instalación del sistema ferroviario configuró a su vez las dinámicas locales en los territorios, permitiendo la consolidación de poblados y urbanizaciones.

Por tanto, el ferrocarril traspasó las capas funcionales del territorio, hacia capas sociales y culturales de este.

La compleja composición geográfica de Chile necesitó un proyecto de transporte que pudiera lograr una articulación territorial de forma troncal y horizontal, y así, enmarcar la visión de soberanía nacional post independencia, exacerbada con la celebración del centenario de la república. En ese contexto, la instalación ferroviaria encaminó la construcción de la sociedad e identidad nacional a través de rieles y durmientes.

Es relevante comprender que el ferrocarril posee dos dimensiones, o son al menos esas las que se han identificado en el presente documento. Por un lado, como ordenador territorial, definiendo asentamientos, dinámicas e integrando al territorio a lo largo del país. Por otro, respecto a la identidad formada a partir de experiencia ferroviaria. Es reconocido por variados autores que el ferrocarril y la industria chilena en general formuló modos de vida, modos de habitar el territorio, que determinaron dinámicas, memorias y experiencias socioculturales.

LA CRISIS DEL FERROCARRIL

En Chile se alcanzaron a construir más de 8.000 km de línea férrea para la operación de ferrocarriles durante el siglo XX. Sin embargo, en las últimas décadas del pasado siglo, y tras una serie de eventos político-económicos, el auge de ferrocarriles decayó, quedando solo unas pocas líneas operativas, mayoritariamente para el transporte de carga.

La infraestructura que acompañó el desarrollo ferroviario quedó en desuso y abandono, y produjo, además, un deterioro en las identidades ligadas al ferrocarril en pequeñas y medianas localidades.

En términos técnicos, la existencia de infraestructura industrial en abandono puede ocasionar un deterioro del paisaje urbano-rural, consiguiendo a su vez, focos de inseguridad y territorios fraccionados.

Desde una perspectiva sociológica, el abandono de estaciones y líneas del tren incide en el quiebre de una identidad ferroviaria construida a partir de la experiencia y vivencias de localidades configuradas desde el desarrollo ferroviario industrial del siglo XX.

Vestigios de rieles y durmientes del ramal ferroviario San Fernando-Pichilemu.
Fuente:
Elaboración propia, 2024.



ALGUNAS REFERENCIAS



LOS TRENES TURÍSTICOS SON CADA VEZ MÁS UTILIZADOS COMO UN MECANISMO PARA REACTIVAR LAS ECONOMÍAS LOCALES. LA RECUPERACIÓN DE ANTIGUAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS PARA FORMULAR PROYECTOS DE FOMENTO PARA EL TURISMO SE HA CONVERTIDO EN UN MODELO REFERENCIAL DE GESTIÓN PATRIMONIAL Y TURÍSTICA. PAÍSES COMO ITALIA, ECUADOR Y ARGENTINA HAN IMPLEMENTADO ESTE TIPO DE PROPUESTAS.

LAS REACTIVACIONES FERROVIARIAS A NIVEL MUNDIAL, TANTO EN TÉRMINOS OPERATIVOS DE TRANSPORTE, COMO RESPECTO A LA INFRAESTRUCTURA EN DESUSO, SE HAN CARACTERIZADO POR LA COTIDIANEIDAD DE SUS USOS. LA RELEVANCIA RADICA EN QUE NO SUCEDA LO PRESENTADO ANTERIORMENTE, YA QUE AL INVOLUCRAR A LAS COMUNIDADES PARA EL FUNCIONAMIENTO CONSTANTE DE ESTOS ESPACIOS Y SISTEMAS PERMITE A SU VEZ POTENCIAR LA SOSTENIBILIDAD EN SU FUTURO.

AL EXISTIR USUARIOS PERIÓDICAMENTE, ADEMÁS DE LA COMUNIDAD FIJA, LOS ESPACIOS COBRAN VIDA, SENTIDO, Y CONCORDANCIA CON SUS TERRITORIOS. ESTE FACTOR ES COMÚN EN LAS INTERVENCIONES ESTUDIADAS, POR EJEMPLO EN ITALIA, ESPAÑA (BURGOS), ARGENTINA (ROSARIO).

REACTIVACIÓN DESDE EL TURISMO FERROVIARIO: TREN DEL VINO

Desde principios del siglo XXI se ha relevado el interés en la recuperación del antiguo circuito ferroviario nacional. Fruto de esto han sido reactivaciones de tramos troncales para el traslado de pasajeros, incorporando paulatinamente más paradas en la zona central y sur del país. Además, existen casos de recuperación patrimonial de la memoria ferroviaria como el caso del Ramal Talca-Constitución, experiencia intersectorial de gestión patrimonial que tuvo como fin la restauración y reactivación del sistema ferroviario del Maule.

En suma a este antecedente, se analizó que las dinámicas vitivinícolas se desprendieron de una mera actividad productiva para trasladarse a otros sectores de la economía. Se apuntó directamente al turismo como foco para potenciar y complementar la producción de las viñas, generando complejos hoteleros dentro de estas, además de rutas y equipamiento turístico. Con ese impulso por potenciar la industria del vino y el turismo vitivinícola se da inicio al proyecto del Tren del Vino, inaugurado en el año 2004.

El recorrido contemplaba, como primera parte del proyecto, la unión entre San Fernando y Santa Cruz por medio de un tren histórico.

El proyecto fue integrado por entidades públicas y privadas, entre las que destaca la Asociación de Viñas de Colchagua, actor clave para comprender el enfoque del tren, directamente ligado al turismo vitivinícola.

La ruta se caracterizaba por la utilización de un tren a vapor, y durante el recorrido se llevaba a cabo una degustación de los vinos de Colchagua, además de otros elementos folklóricos de la zona.

Al llegar a Santa Cruz, los pasajeros podrían distintos recorridos con buses complementarios según el paquete turístico que habían adquirido. El proyecto contemplaba otras atracciones como un hotel y restaurant, construidos en este mismo marco, el museo de Colchagua, y el observatorio del Cerro Chamán. El tren se formuló para complementarse con la Ruta del Vino de Colchagua.



EL PROBLEMA: FALLA DEL PROYECTO

El recorrido turístico fue suspendido por dos razones. En primer lugar, por las consecuencias en la infraestructura que dejó el terremoto del 2010, donde la línea quedó profundamente afectada. En segundo lugar, por la baja rentabilidad y problemas económicos que estaba presentando el proyecto.

El Tren del Vino se concentró en la formulación de una propuesta principalmente de enoturismo, a través de una infraestructura de transporte patrimonial como el tren a vapor. Sin embargo, no consideró otros componentes patrimoniales y culturales de atractivo turístico que existen en la zona, dejando atrás la posibilidad de vincular el recorrido con los territorios por los que pasaba, además claro de las viñas que configuran el paisaje agrícola.

Esto provocó que el paisaje urbano, compuesto por elementos de interés fueran invisibilizados, dejando como estructura base de la propuesta solo un eje de la cultura del Valle de Colchagua.

El siguiente esquema sintetiza la falla del proyecto como un árbol del problema. En la parte inferior, es posible visualizar las posibles causas identificadas, como un desglose de los factores que dinamizaron la problemática central, es decir, la falta de nexo con las dinámicas locales. Luego, en la parte superior, se ubican las diferentes consecuencias asociadas a la problemática en cuestión, las que se pueden evidenciar de forma tangible en la degradación de la infraestructura abandonada y la dependencia en términos turísticos y sociales a una actividad en específico.

EL ÁRBOL



Árbol del problema para la iniciativa del Tren del Vino. Fuente: Elaboración propia, 2024.

ALGUNOS DESAFÍOS

A nivel nacional, el desafío por recuperar y repensar el futuro de la infraestructura ferroviaria, tanto en su funcionalidad como también en su presencia material en el territorio, ha sido afrontado con distintas políticas y programas. Ejemplo de esto es la iniciativa Trenes para Chile por parte del Gobierno de Gabriel Boric, y otras iniciativas desde las asociaciones civiles como Trenzando que actúa en colaboración con entidades públicas y privadas para la activación de antiguas estaciones a través de un tren cultural itinerante. Medidas de recuperación como la que se están efectuando en el ramal Talca-Constitución, reflejan el interés por reutilizar y renovar la infraestructura ferroviaria con enfoque al desarrollo del territorio. Bajo estos antecedentes, se establece que el plan posee desafíos importantes, comprendiendo que el Valle de Colchagua ya tuvo una iniciativa por reactivar el antiguo ramal en el tramo San Fernando-Santa Cruz, sin embargo y como se presenta en este documento, este no tuvo éxito.

Por este motivo, se identifica como principal desafío la formulación de una propuesta que logre posicionar la salvaguarda patrimonial como un motor de dinámicas locales.

Luego, se debe reconocer la importancia de generar medidas que involucren la cotidianeidad de los territorios y sus dinámicas humanas, con una escala local que refleje una respuesta a las necesidades de la comunidad.

En ese mismo sentido, es vital comprender que las iniciativas patrimoniales no pueden descansar en meras recuperaciones físicas convirtiéndose en una obra de museo. El enfoque debe estar en la utilización e involucramiento constante de la comunidad con la pieza.

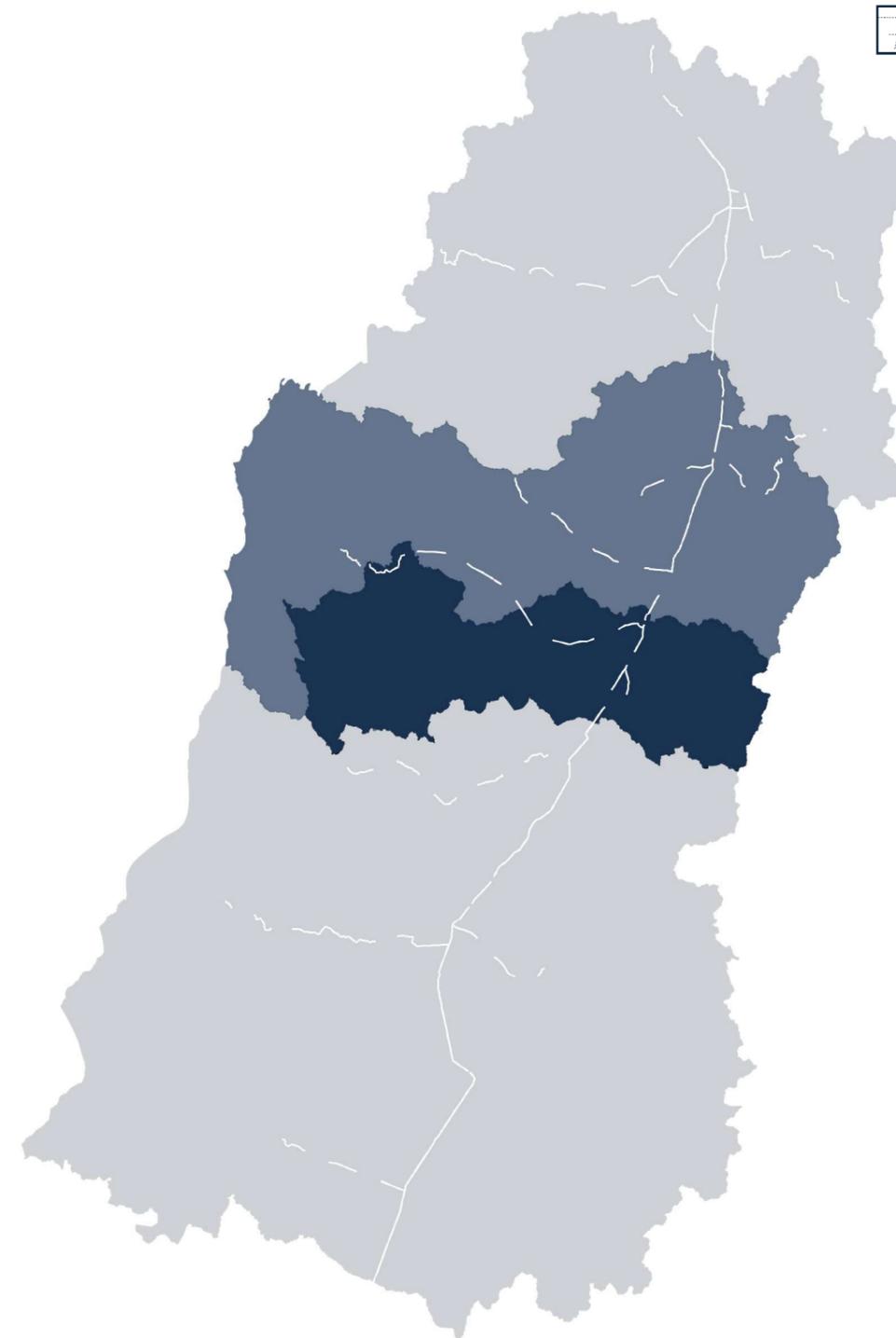
Por último, se considera como desafío la capacidad de gestión integrada de las iniciativas, comprendiendo a complejidad los actores y agentes que involucra cada territorio, trabajando de forma sistémica y orgánica, dejando atrás visiones de la planificación e intervención fragmentadas. Una gestión más allá de los límites administrativos, que se entienda desde la identidad común, y los componentes que lo hacen un solo territorio.

VALLE CENTRAL

- REGIONES
METROPOLITANA
LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS
MAULE
- +200 KM LÍNEA FERROVIARIA
- 10 RAMALES

SIMBOLOGÍA

- OTRAS REGIONES
- REGIÓN DEL LBOH
- VALLE DE COLCHAGUA
- RED FERROVIARIA



EL RAMAL

El ramal San Fernando-Pichilemu, fue construido por tramos dadas las dificultades administrativas que se consideraron para llegar hasta la costa, sin embargo, se debe destacar que, el primer tramo construido de este ramal fue la línea que se forma entre San Fernando y Palmilla, en el año 1872.

Para el objeto de este estudio, se debe analizar al tren como otro eje de la configuración territorial colchagüina, particularmente por el encuentro funcional que posee con la agricultura y las actividades productivas de la zona. Se especifica que el ramal ferroviario obedeció principalmente a las dinámicas agrícolas que caracterizaron al desarrollo del valle durante el siglo XIX³, significando una relación de interdependencia entre las haciendas y la línea ferroviaria. Autores señalan a su vez que incluso los proyectos de caminos interiores y otras obras públicas viales no cobraron mayor relevancia, entendiéndose al ferrocarril como el principal componente de transporte en el territorio⁴.



Matriz de fotos históricas del Ramal San Fernando-Pichilemu.

Como es reconocido, con la instalación de la dictadura el proyecto ferroviario nacional se desarticuló casi por totalidad, y el ramal en cuestión no fue la excepción, finalizando sus operaciones de forma definitiva del tren de pasajeros en el año 1986, conservando solo un tramo para el transporte de carga hasta El Lingue.⁵

Como fue mencionado anteriormente, Durante la primera década del siglo XXI se llevó a cabo el proyecto “Tren del Vino”, una reactivación ferroviaria entre las estaciones de San Fernando y Santa Cruz que intentó dinamizar el turismo vitivinícola de la zona con el desarrollo del tren patrimonial. Sin embargo, en la actualidad el recorrido está suspendido de manera temporal.

El tramo San Fernando-Santa Cruz cuenta con 6 estaciones, aunque solo 1 operativa actualmente. De estas 6 estaciones, 5 se encuentran en pie, y 1 está declarada como Monumento Histórico por parte del Consejo de Monumentos Nacionales.

Desde la entrada de Viñas Viu en Cunaco es posible aún identificar los vestigios de la línea ferroviaria, cuando ambos elementos, viña y tren, eran un solo sistema.

Fuente:
Elaboración propia, 2024.



TERROIR: EL VALLE DE COLCHAGUA

La actividad vitivinícola en Chile ha significado un factor relevante en la configuración de la identidad nacional. A lo largo del país, y de la historia, la producción del vino ha marcado la construcción de un imaginario social, cultural e identitario, además por cierto, de generar un enclave económico reconocido a nivel internacional. Autores proponen conceptualizar este tipo de territorios como Terroir⁶ una adecuación al concepto que comprende la dimensión natural y cultural de un espacio que termina por ser productivo. Para los efectos del presente análisis, se identifican dos escalas objetivo de terroir, por un lado, el Valle Central de Chile, y de este mismo, el Valle de Colchagua.

El valle ha sido delimitado por el Decreto N°464 del Ministerio de Agricultura, donde se incluyen comunas tanto de la provincia de Colchagua como también de Cardenal Caro⁷.

Además, ha sido caracterizado por convertir su paisaje y prácticas culturales en un factor económicamente atractivo tanto para la producción de vino, como para la industria del turismo⁸, en ese sentido, se comienza el análisis desde esta caracterización donde se comprende que el territorio en estudio integra dos ejes económicos que configuran las dinámicas sociales, productivas y culturales, y que a su vez, se desprenden de una identidad común relativa a la viña misma.

ZONA NORTE

VALLE CENTRAL

ZONA SUR

Valle de Colchagua



El presente análisis presenta el patrimonio inmaterial relativo a la identidad local como un de los ejes transversales, y más bien sostenedores, de la propuesta. Como fue mencionado anteriormente, el Valle de Colchagua y, específicamente, el ramal en cuestión, poseen una historia ferroviaria y agrícola específica que es hasta hoy reconocida gracias a la actividad productiva que tomó protagonismo a nivel nacional e internacional.

Para estudiar esto, se recurre al concepto de modos de vida que ha sido utilizado para explicar y analizar las formas de desarrollo sociocultural de ciertos grupos en espacios determinados. En ese sentido, Vargas-Arenas⁹ explica desde la arqueología que los modos de vida se encuentran en general relacionados a las actividades productivas de los grupos. Ejemplo de esto es los identificados a partir de la actividad industrial, como los construidos a partir de la fábrica¹⁰ y, específicamente, al ferrocarril¹¹.

Los modos de vida en el valle son identificados como construcciones socioculturales que responden a la actividad agrícola, específicamente a las viñas. Sin embargo, se debe considerar que según lo analizado en este estudio, en el tramo escogido existió también una actividad ferroviaria consolidada, lo que reinterpreta los modos de vida esencial-

mente rurales agrícolas, y consiguiendo a través de la sinergia, un modo de vida particular de este territorio.

Por tanto, la configuración socioterritorial del caso de estudio se encuentra enmarcada en la construcción de una identidad común que tiene al ferrocarril y el vino como dos direccionales fundamentales. Esta identidad se encuentra representada a través de costumbres, tradiciones y memorias. La memoria del ferrocarril en un sistema productivo de las viñas que aún se mantiene y, crece, se evalúa como una contradicción, o más bien, una disrupción en la identidad local.



Recopilación de fotos históricas de la identidad agrícola colchaguina

VALLE DE COLCHAGUA

PROVINCIA DE COLCHAGUA

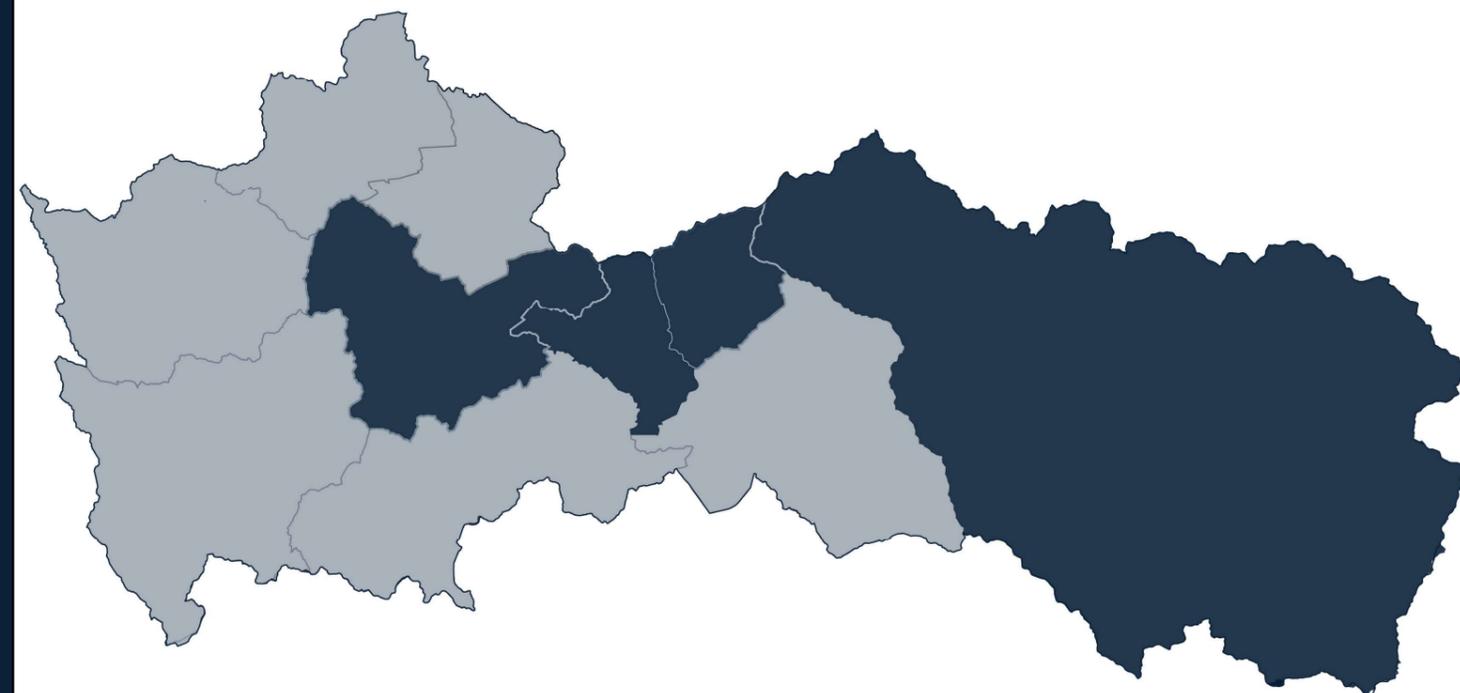


COMUNAS

- SAN FERNANDO
- CHÉPICA
- CHIMBARONGO
- LOLOL
- NANCAGUA
- PALMILLA
- PERALILLO
- PLACILLA
- PUMANQUE
- SANTA CRUZ

SIMBOLOGÍA

-  OTRAS COMUNAS
-  ÁREA DE ESTUDIO



EL ESPACIO GEOGRÁFICO

El área de estudio se caracteriza por una composición esencialmente agrícola rural. Según el Catastro Frutícola 2021¹², existen alrededor de 30 mil hectáreas plantadas solo en la provincia de Colchagua. En ese contexto, es necesario comprender al espacio desde lo urbano y lo rural, desde las identidades formadas, con una visión integrada de las dinámicas existentes, analizando por tanto no solo espacialmente, sino también territorialmente.

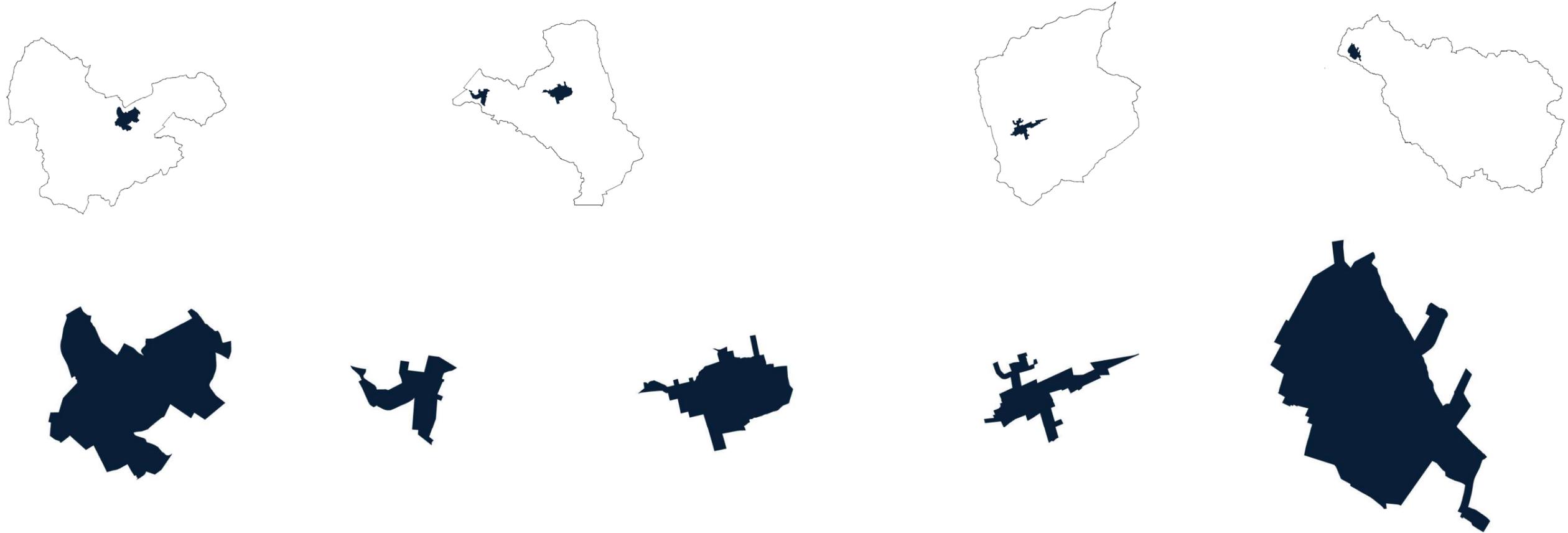


El carácter agrícola del valle predomina en los alrededores de las áreas urbanas, generando un paisaje mixto que permite ver entre líneas la esencia rural del territorio.

Fuente:
Elaboración propia, 2024.



COMUNAS Y ÁREAS URBANAS



SANTA CRUZ

CUNACO

NANCAGUA

PLACILLA

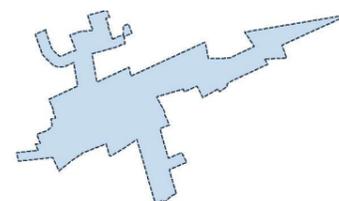
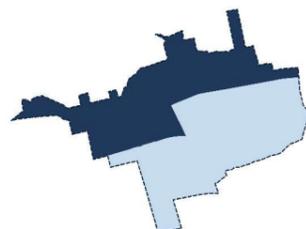
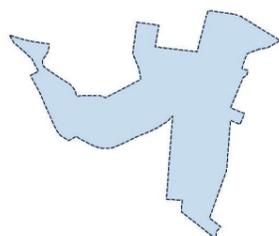
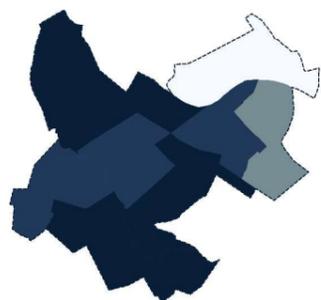
SAN FERNANDO

SUPERFICIE	419.5 KM2	KM2	111 KM2	146,9 KM2	2.441 KM2
POBLACIÓN	37.855 Habitantes	2.560 Habitantes	17.833 Habitantes	8.738 Habitantes	73.973 Habitantes
URBANA	22.824 Habitantes	2.560 Habitantes	11.340 Habitantes	2.375 Habitantes	63.712 Habitantes
RURAL	15.031 Habitantes	6.493 Habitantes	6.493 Habitantes	6.363 Habitantes	10.261 Habitantes

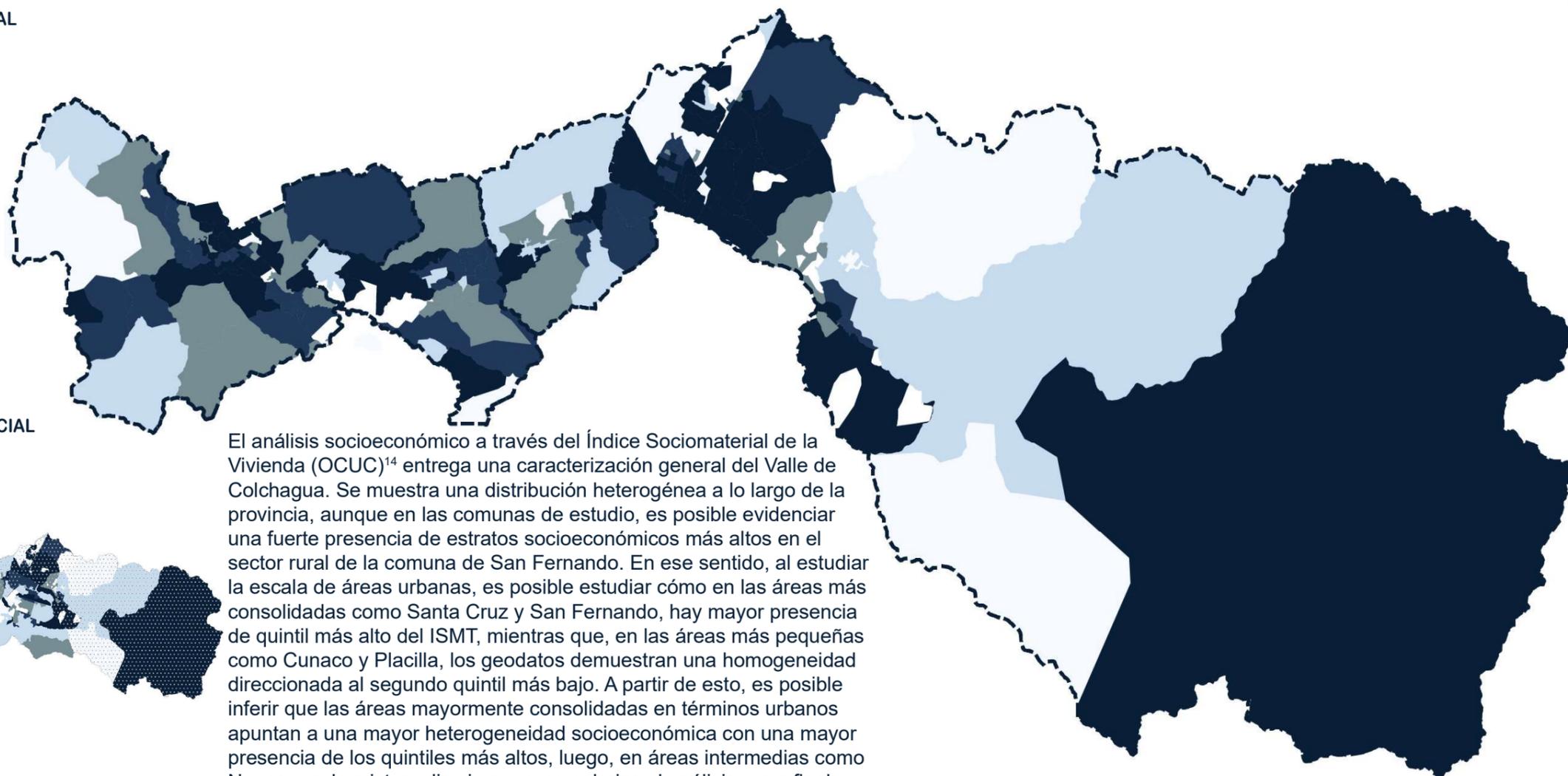
Los datos fueron recopilados desde el portal digital de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile¹³

DIAGNÓSTICO SOCIOECONOMICO

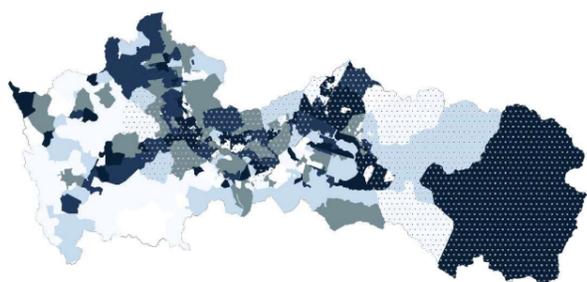
ESCALA ÁREAS URBANAS



ESCALA COMUNAL



ESCALA PROVINCIAL



El análisis socioeconómico a través del Índice Sociomaterial de la Vivienda (OCUC)¹⁴ entrega una caracterización general del Valle de Colchagua. Se muestra una distribución heterogénea a lo largo de la provincia, aunque en las comunas de estudio, es posible evidenciar una fuerte presencia de estratos socioeconómicos más altos en el sector rural de la comuna de San Fernando. En ese sentido, al estudiar la escala de áreas urbanas, es posible estudiar cómo en las áreas más consolidadas como Santa Cruz y San Fernando, hay mayor presencia de quintil más alto del ISMT, mientras que, en las áreas más pequeñas como Cunaco y Placilla, los geodatos demuestran una homogeneidad direccionada al segundo quintil más bajo. A partir de esto, es posible inferir que las áreas mayormente consolidadas en términos urbanos apuntan a una mayor heterogeneidad socioeconómica con una mayor presencia de los quintiles más altos, luego, en áreas intermedias como Nancagua, la mixtura disminuye, y se polariza el análisis, para finalmente observar que, en sectores aún caracterizados por la configuración rural, la homogeneidad se basa un ISMT más bajo.



*El ISMT es un indicador medido en un rango de 0 a 1, donde los valores más cercanos al 0 representan los sectores más bajos en términos socioeconómicos.

TURISMO: ANÁLISIS DE PRENSA

“La producción de vinos este año tuvo una baja de 13,4% en comparación al año 2019, de acuerdo a los resultados del Informe Nacional de Producción de Vinos 2020 presentado por el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y su principal causa sería la sequía que se ha mantenido durante varios años consecutivos. En este contexto las viñas del Valle de Colchagua son un oasis en el desierto. La producción de vinos en la zona no se ha visto en nada afectada por lo que es esta sequía a nivel nacional, ya que según explica Luiz Allegretti, el agua de la zona se sabe aprovechar.”

El Mostrador, 2020¹⁵.

“Es que Chile posee un gran potencial en la producción y la cultura vitivinícola, desde donde surge el enoturismo como una oportunidad de diversificación económica. Para la directora nacional de Sernatur, Andrea Wolleter, “el valor turístico del vino no solo potencia la riqueza vitivinícola de una zona en particular, sino también las experiencias de su entorno, como son la gastronomía, la cultura e incluso las experiencias de salud y belleza a través de la vinoterapia. Por tanto, el enoturismo integra a todo el territorio en que se desenvuelve esta actividad, lo que genera mayor desarrollo económico en él”.

Subsecretaría del Turismo, 2019¹⁶

“La ocupación en establecimientos de alojamiento turístico (EAT) más alta se registró en el Valle de Colchagua, en la Región de O’Higgins, con un 93,4%, seguido por San Pedro de Atacama, en la Región de Antofagasta, con un 87,3% y por Lago Llanquihue y Todos los Santos, con un 86,6%.”

Subsecretaría del Turismo, 2022¹⁷.

unicef para cada niño

GAZA EN URGENCIA EXTREMA ¡TE NECESITAMOS! HAZTE SOCIO HOY

viñas del Valle de Colchagua: un oasis en a pandemia y la sequía que atraviesa el país

Algo ha hecho "desactivar" el sector de investigación ProCult

Dest

Entre el 4 y el 6 de diciembre, Chile es el epicentro del enoturismo. Esto, por la realización de la 4ª Conferencia Mundial sobre Turismo Enológico, evento que va en su cuarta edición y que tiene al valle de Colchagua en los ojos del mundo del vino. Esta cumbre congrega a los principales expertos en enoturismo a nivel internacional que, por su experiencia y conocimiento, exponen sobre tendencias, casos de éxito y buenas prácticas para desarrollar de mejor manera el enoturismo.

5 de Diciembre de 2019

Chile se muestra al mundo como un destino ideal para el enoturismo

4th UNWTO Global Conference | 4ª Conferencia Mundial sobre Turismo Enológico de la OIT

- La 4ª Conferencia Mundial sobre Turismo Enológico tiene al valle de Colchagua como la capital de este segmento, donde se reúnen más de 300 actores vinculados a la industria del vino de los cinco continentes.

5 de diciembre de 2019

Entre el 4 y el 6 de diciembre, Chile es el epicentro del enoturismo. Esto, por la realización de la 4ª Conferencia Mundial sobre Turismo Enológico, evento que va en su cuarta edición y que tiene al valle de Colchagua en los ojos del mundo del vino. Esta cumbre congrega a los principales expertos en enoturismo a nivel internacional que, por su experiencia y conocimiento, exponen sobre tendencias, casos de éxito y buenas prácticas para desarrollar de mejor manera el enoturismo.

Colchagua y San Pedro de Atacama fueron los destinos más ocupados durante Semana Santa

la Región de O’Higgins alcanzó una tasa de ocupación del 93,4%, mientras en la comuna de Antofagasta llegó a un 87,3%. El primer fin de semana largo del 2022 dejó positivas cifras para el sector turístico. Según datos del Departamento de Estadísticas de Sernatur, la tasa de ocupabilidad t



Símbolos del patrimonio inmaterial existente aún en los sectores periurbanos y rurales. Celebraciones asociadas a la fe católica y la procesión de la Santa Cruz, Placilla.
Fuente:
Elaboración propia, 2024.

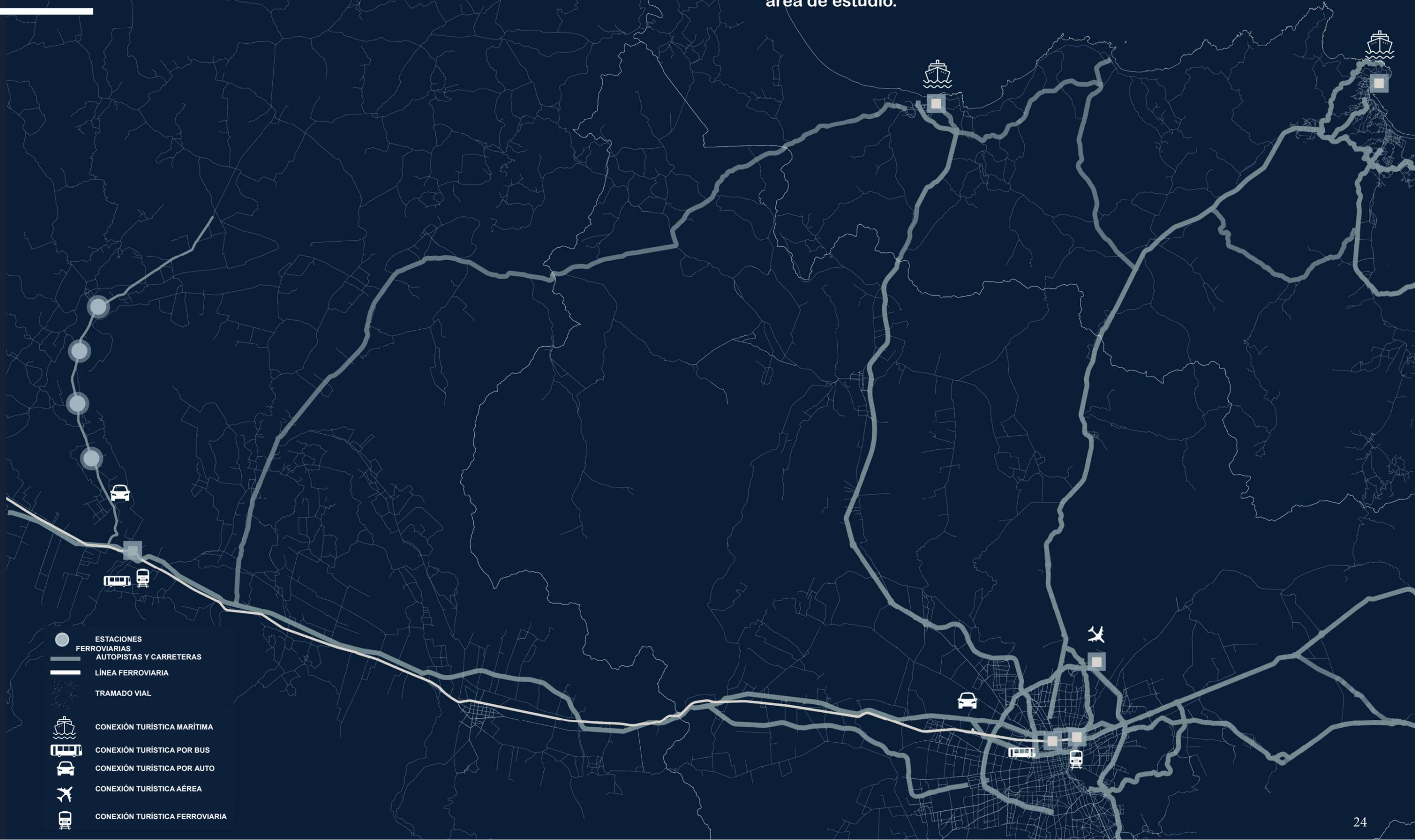


Vestigios del patrimonio arquitectónico existente. Iglesia de San Francisco en San Fernando, Colchagua. Proceso de restauración estructural, todavía existe la intención de recuperar.

Fuente:
Elaboración propia, 2024.

INDICADORES DE TURISMO

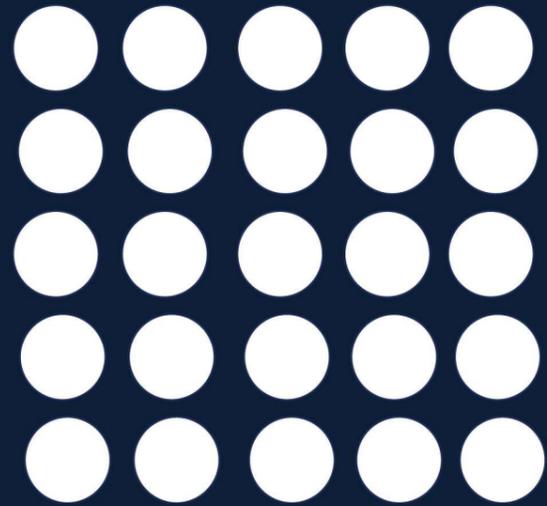
Según los datos entregados por Sernatur¹⁸, el principal origen de viajes hacia el Valle de Colchagua, tanto ocasionales como totales, es la Región Metropolitana (61,8%), continuando con la misma Región del Libertador Bernardo O'Higgins (15,7%), en tercer lugar, la Región del Maule (7,9%) y finalmente, la Región de Valparaíso (6,6%). En base a estos indicadores, se identifican los principales puntos de embarque y conexiones de transporte que posibilitan estos flujos turísticos hacia el área de estudio.





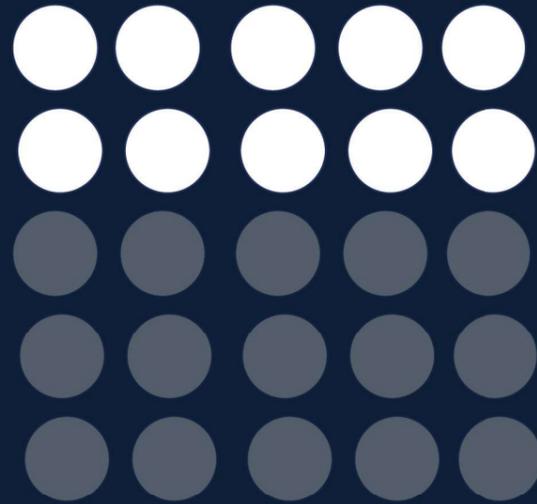
Balcones del Hotel Santa Cruz Plaza, ubicado en el casco histórico de Santa Cruz. Se erige como un imponente atractivo arquitectónico y turístico.
Fuente: Elaboración propia, 2024.

INDICADORES DE TURISMO



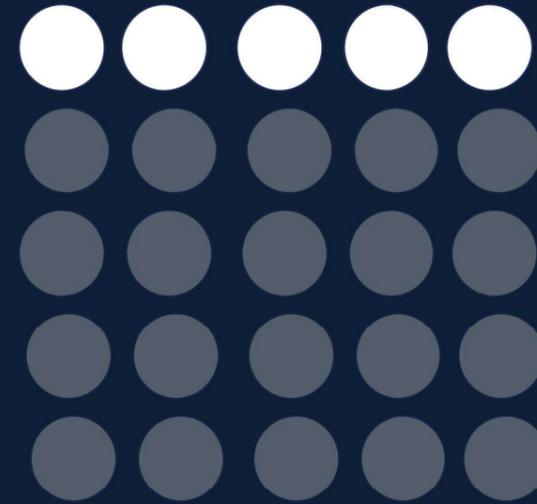
1.859.483

Viajes a la Región del
Libertador Bernardo
O'Higgins



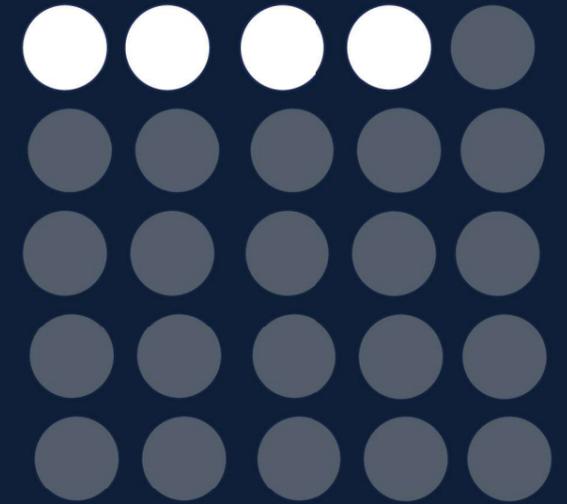
216.998

Viajes al Valle de
Colchagua



97.424

Viajes a San Fernando



60.994

Viajes a Santa Cruz

TURISMO: MÁS ALLÁ DE LAS VIÑAS

Si bien el enfoque de los análisis turísticos de la zona de Colchagua es generalizada hacia el enoturismo y las dinámicas agrícolas, la presente propuesta presenta la posibilidad de entender el valor patrimonial del valle, específicamente de las comunas en estudio, desde puntos de interés históricos y arquitectónicos, que dan cuenta de la identidad territorial construida en el nicho de la idea de chilenidad.

En complemento a esto, se rescata la relevancia de entender el patrimonio desde lo material e inmaterial, reivindicando memorias e identidades que configuraron, y configuran, al territorio. A continuación, se identifican ciertos puntos atractivos en base a un levantamiento de antecedentes de las zonas en cuestión, cartografiando nuevos perfiles patrimoniales de estas. Además, se identifican equipamientos turísticos que pueden complementar, y de hecho, dar sostén a la sostenibilidad del patrimonio existente, a través de actividades económicas como el turismo patrimonial.

Inmueble de atractivo
arquitectónico en la
comuna de Placilla, sin
reconocimiento
institucional.

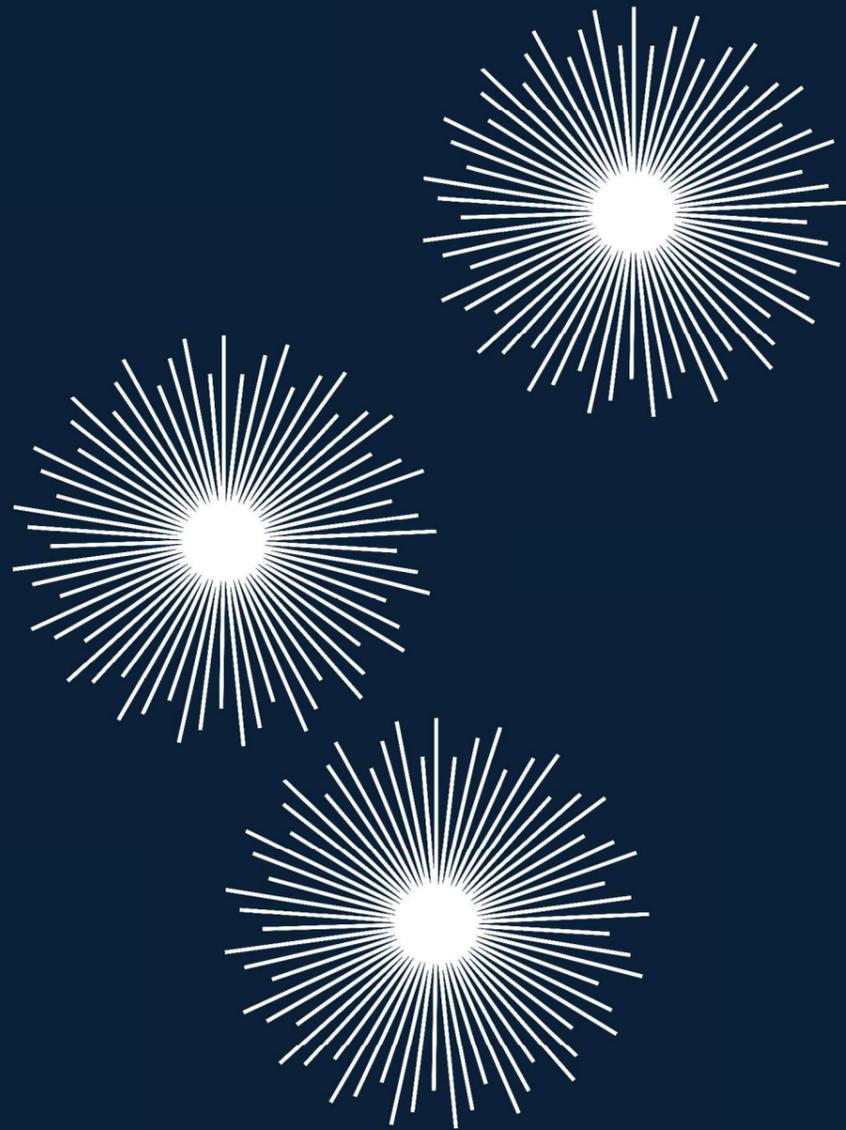
Fuente:
Elaboración propia, 2024.





Arquitectura rural
chilena, casa de ado-
be en el periurbano de
Santa Cruz.
Fuente:
Elaboración propia, 2024.

PUNTOS Y LÍNEAS



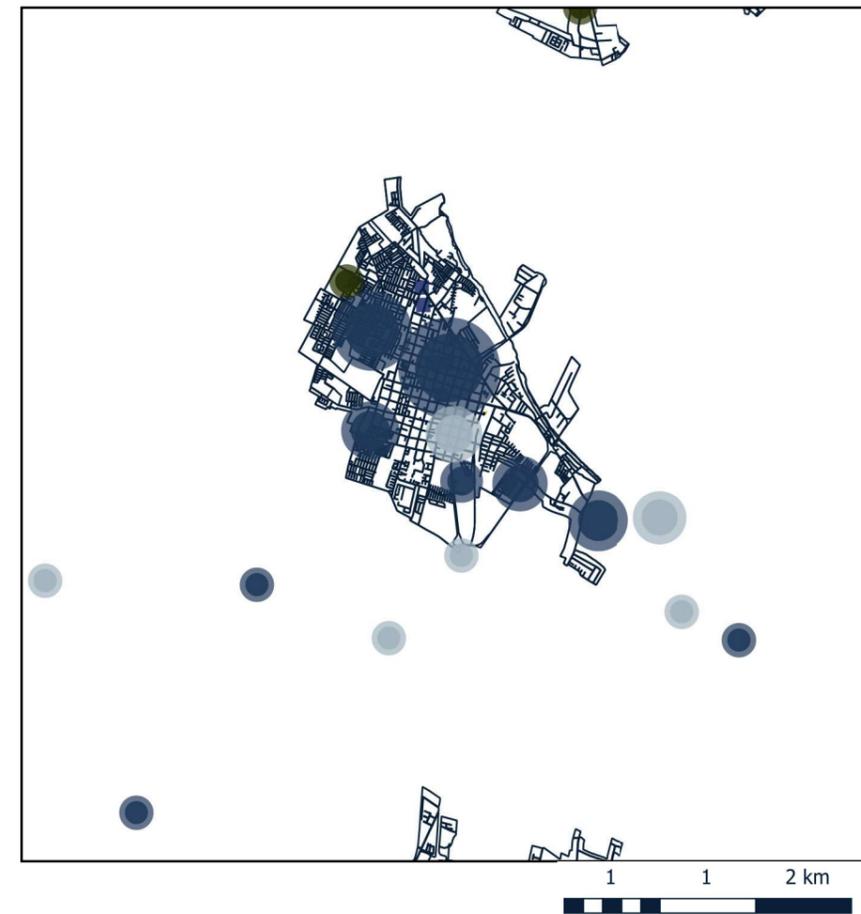
“Así se forma la estrella de líneas que se organizan alrededor de un punto de contrato común.

Esta estrella puede volverse cada vez más densa, de modo que las intersecciones formen un centro más denso, donde un punto toma forma y parece crecer. y allí, alrededor del cual las líneas se mueven y pueden, al final, fusionarse, nace una nueva forma: una superficie, con la forma clara del círculo.”¹⁹

En base al levantamiento realizado, se identifica en el espacio la construcción de una red entre puntos y líneas, puntos que deben ser conectados como un motor de dinamización tanto espacial, como territorial. En ese sentido, se recuerda el constante análisis del ferrocarril en base a estos dos elementos, y que si bien hoy no se encuentran integrados como un sistema, si se puede analizar cómo se van tejiendo nuevos puntos y líneas que ordenan y configuran el territorio.

Como metodología para identificar los puntos de la red, se realizó un levantamiento de todos los equipamientos considerados como turísticos, es decir, hoteles, hospedajes AirBnb, residencias, restaurantes, cafeterías, fuentes de soda, etc. Todo servicio y comercio tanto gastronómico como hotelero encontrado fue georeferenciado en una base de datos construida, para luego visualizar estos puntos en un SIG que evidencia la concentración o dispersión de estos puntos en el espacio. Además de estos puntos de servicio, se identificaron todos los posibles destinos culturales, por atractivos arquitectónicos, históricos, naturales o relativos al patrimonio inmaterial. De esta forma, las líneas conectan los distintos puntos que generan una red de turismo patrimonial.

SAN FERNANDO

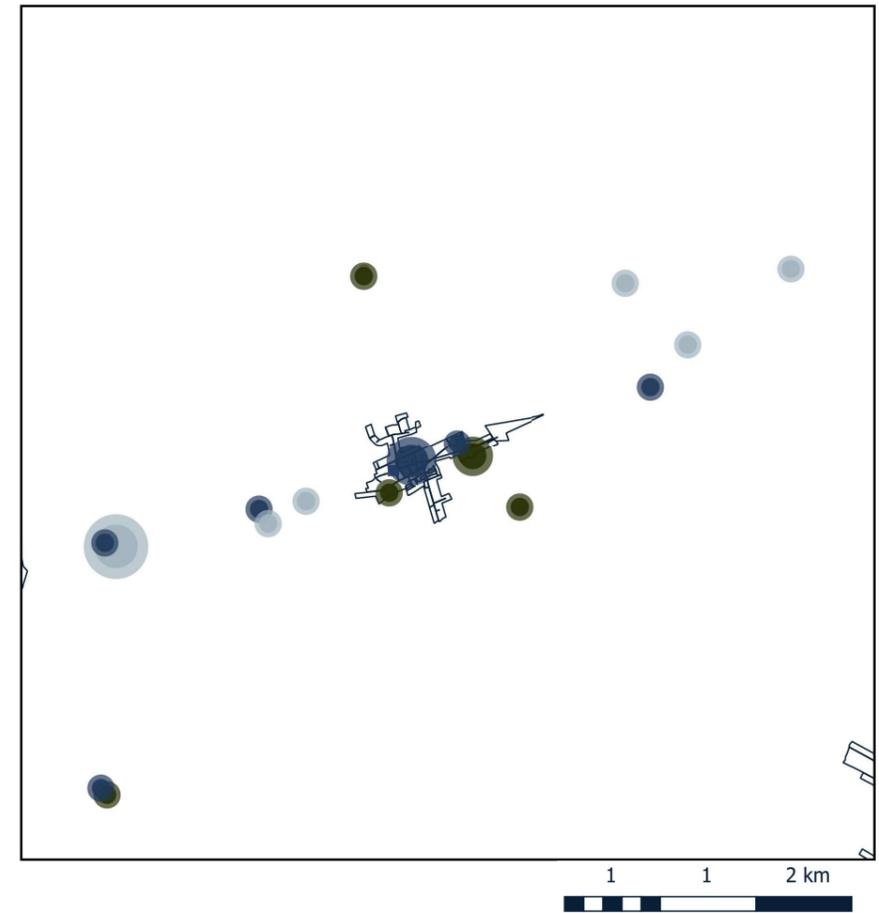
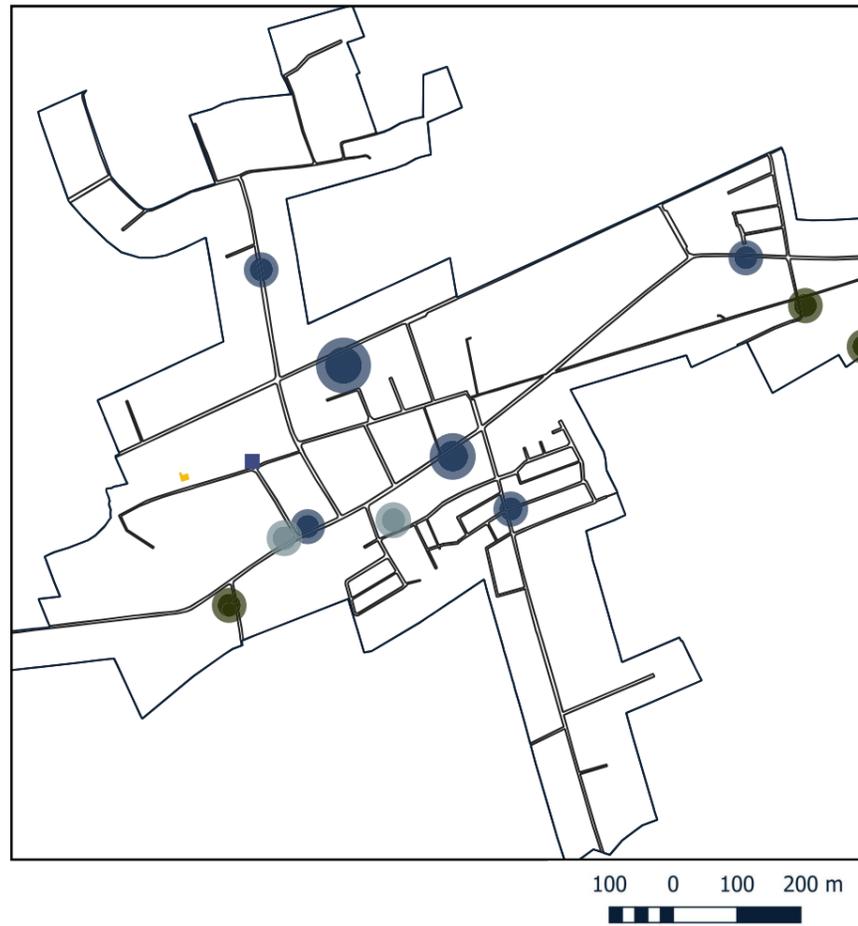


EQUIPAMIENTO TURÍSTICO

-  CULTURAL
-  VIÑAS
-  GASTRONÓMICO
-  HOSPEDAJE



PLACILLA

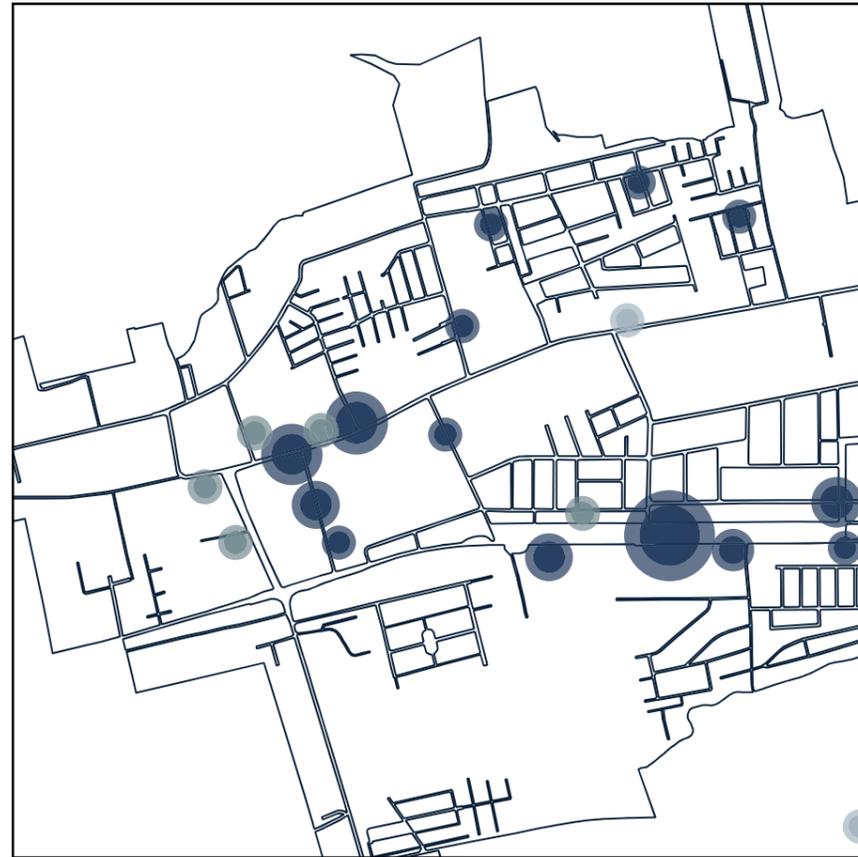


EQUIPAMIENTO TURÍSTICO

-  CULTURAL
-  VIÑAS
-  GASTRONÓMICO
-  HOSPEDAJE



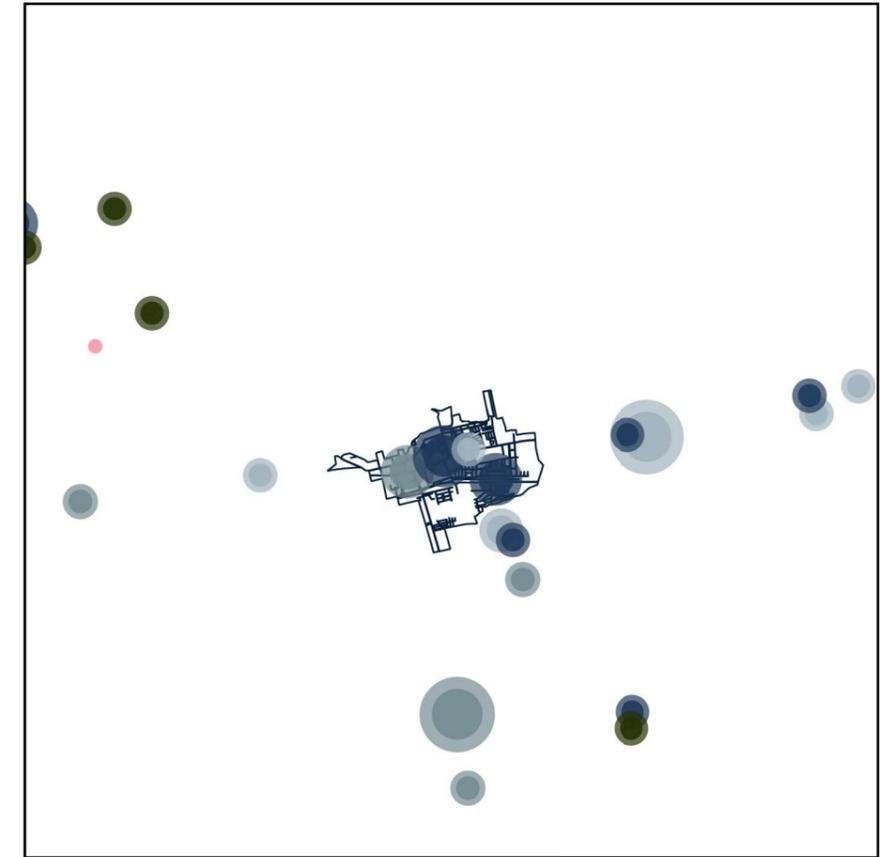
NANCAGUA



100 0 100 200 m

EQUIPAMIENTO TURÍSTICO

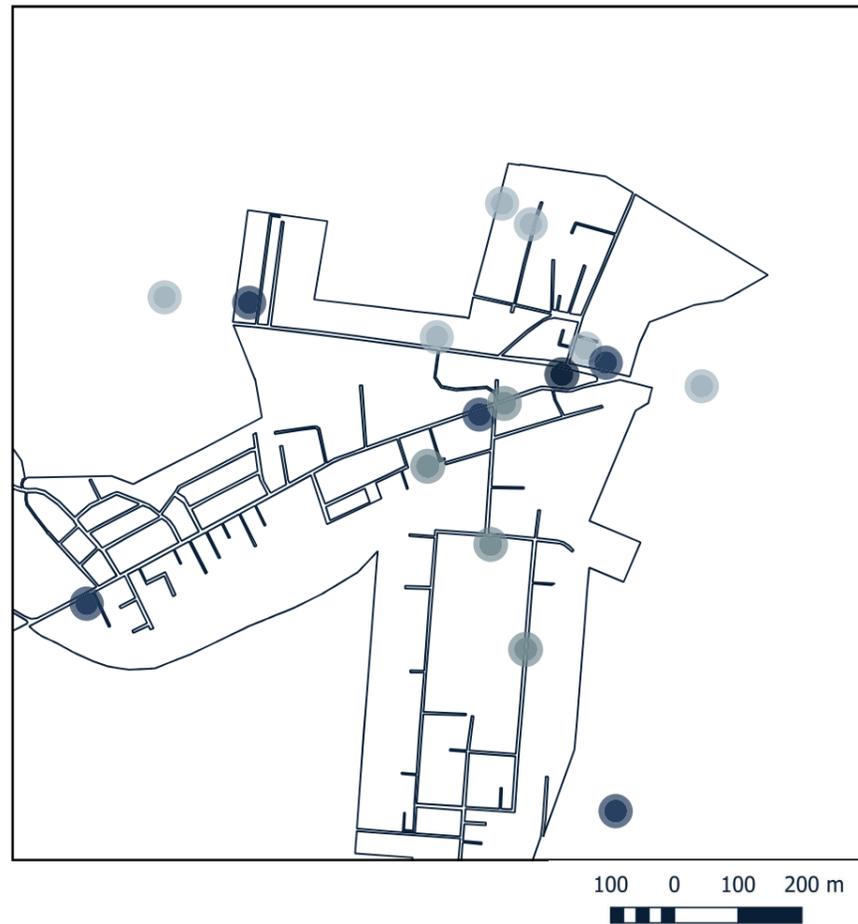
-  CULTURAL
-  VIÑAS
-  GASTRONÓMICO
-  HOSPEDAJE



1 1 2 km

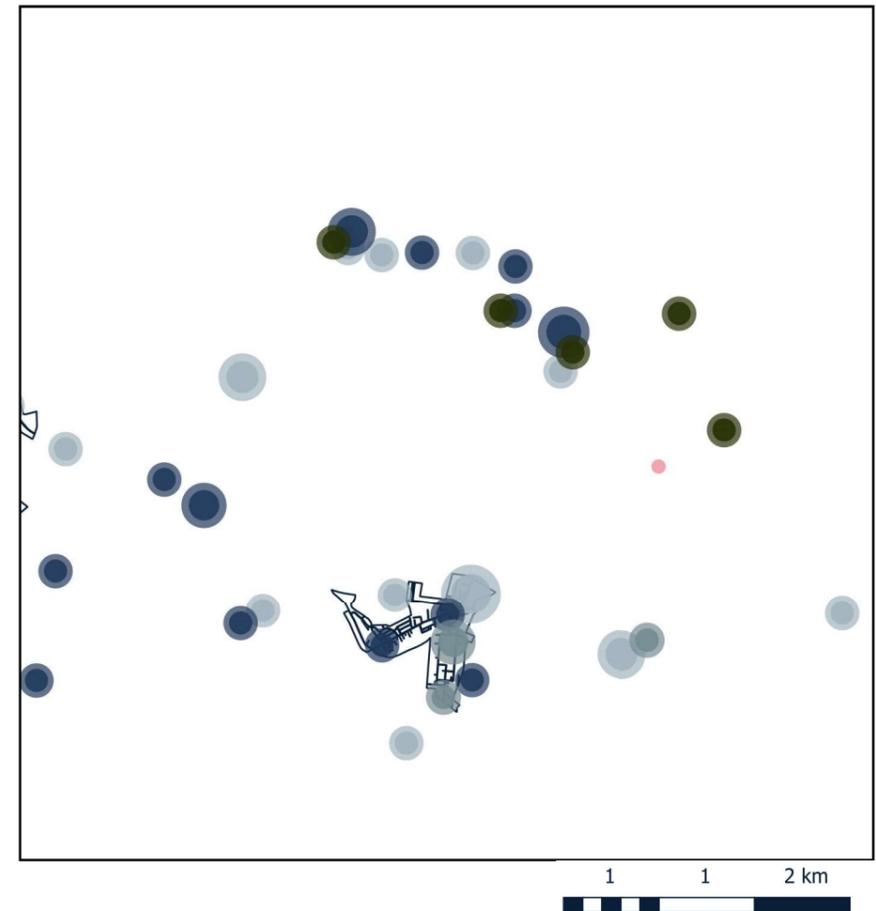


CUNACO



EQUIPAMIENTO TURÍSTICO

-  CULTURAL
-  VIÑAS
-  GASTRONÓMICO
-  HOSPEDAJE



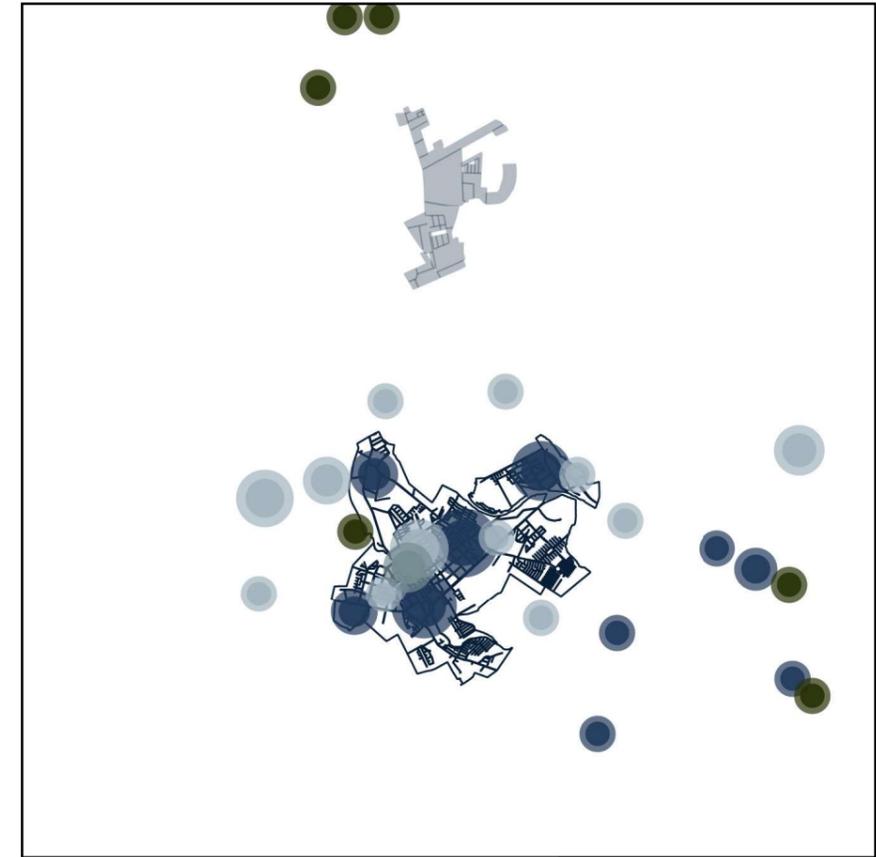
SANTA CRUZ



100 0 100 200 m

EQUIPAMIENTO TURÍSTICO

- CULTURAL
- VIÑAS
- GASTRONÓMICO
- HOSPEDAJE



1 1 2 km



IMAGEN OBJETIVO

Teniendo en consideración el diagnóstico elaborado, la presente propuesta pretende relevar el carácter nuclear del área en cuestión, generando un clúster de ciudades intra e inter funcionales en relación a la producción vitivinícola y el turismo patrimonial. Desde la economía, la identidad y el patrimonio que integran a este territorio, se espera generar un área consolidada entre San Fernando y Santa Cruz maximizando las dinámicas turísticas a través de enclaves territoriales que se dan en la relación viña-área urbana. Se propone que estos enclaves estén radicados en la infraestructura ferroviaria, más específicamente en las estaciones, consolidando estos puntos como atractores culturales, sociales y económicos, y que a su vez, generen redes de conexión entre los distintos elementos que configuran el carácter patrimonial de la zona, tanto en lo urbano como en lo rural.



La vocación del plan radica en que el patrimonio ferroviario existente en Colchagua sea utilizado como un motor de desarrollo local. En ese sentido, se espera que la propuesta contemple una serie de etapas de reactivación, para finalmente conseguir un territorio integral, conectado por las memorias comunes que poseen relativas a su identidad vitivinícola y ferroviaria. La reactivación paulatina de las estaciones permite construir enlaces con la comunidad de manera progresiva, dando muestras de cumplimiento, acción y resultados a corto y mediano plazo. Proyectar medidas en distintas temporalidades permite que se obtengan resultados firmes y estructurales a largo plazo, planificando un Valle de Colchagua conectado con su identidad de forma colectiva e integral, donde los habitantes rurales y urbanos pueden ser parte de un desarrollo turístico y patrimonial capaz de instalar una red mayor entre pueblos, ciudades y comunas del Valle. Finalmente, se presentan las estaciones como polos dinamizadores del tejido, promocionando espacios para el encuentro cotidiano urbano y el anclaje con la ruralidad colchaguina, conectando puntos turísticos, culturales y patrimoniales en una muestra material de la memoria ferroviaria.

Luego de analizar los distintos factores e indicadores que levantó el diagnóstico, es posible tener una comprensión multidimensional de la situación territorial vinculada a la propuesta. En ese sentido, convergen indicadores tanto geográficos, productivos, socioculturales e históricos, que transmiten la necesidad de una proyección holística, integral y cohesionada para, de esta forma, apuntar a la cobertura de las distintas dimensiones que implica la planificación territorial.

POTENCIALIDAD TERRITORIAL: REACTIVACIÓN DESDE LA IN- FRAESTRUCTURA FERROVIARIA

OBJETIVOS Y LINEAMIENTOS



POTENCIALIDAD TERRITORIAL: REACTIVACIÓN DESDE LA IN- FRAESTRUCTURA FERROVIARIA

OBJETIVOS Y LINEAMIENTOS

FCD

FLUJOS DE TURISMO

FLUJOS E INTERÉS YA EXISTENTE HACIA LA ZONA.

INFRAESTRUCTURA

DISPONIBILIDAD DE ELEMENTOS PATRIMONIALES Y POTENCIAL INFRAESTRUCTURA.

IDENTIDAD

IDENTIDAD Y PERTENENCIA LOCAL LATENTE RESPECTO A ELEMENTOS TERRITORIALES DINAMIZADORES.

Como se dijo anteriormente, la principal problemática identificada en la propuesta del Tren del Vino, se relaciona con la desconexión a las dinámicas locales, es decir, a otro tipo de actividades, relaciones y movimientos que se dan en los territorios, apelando por tanto a un solo factor: las viñas. En ese sentido, el presente plan se plantea desde 3 factores críticos que se identifican en el valle, y, que si son correctamente cubiertos, podrían sostener una serie de medidas exitosas.

Los flujos de turismo ya están presentes en Colchagua, algunos que fueron presentados en las páginas anteriores, muestran cómo este sitio se ha convertido en un destino elegido por turistas nacionales e internacionales, generando así una base estable de actividad turística.

En segundo lugar, la presencia de estructuras e infraestructura que atiende a los patrimonios arquitectónicos locales refleja un potencial elemento para conjugar con el enoturismo ya establecido, complementando de esta forma los itinerarios atractivos para visitantes, y siendo además un reflejo de la historia local. Al anclar otros puntos distintos, con distintas funciones, usos y tipologías, se abre el abanico patrimonial y turístico, estrechando así a la comunidad a la que le pertenecen estos puntos, con las futuras propuestas de reactivación.

Finalmente, es evidente que existe una identidad relativa al valle, la que podría habilitar una conexión con la actividad turística, integrando distintas muestras identitarias tanto en comercios, infraestructuras, y también de forma inmaterial con celebraciones locales.

Se evalúa, como cada uno de estos puntos abarcados por los factores críticos de decisión son por tanto una forma de anclar la propuesta y, la visión que se plantea, a distintos cimientos locales, otorgando de esta forma una base multidimensional en términos territoriales.

LA PROPUESTA: GUÍA METODOLÓGICA PARA LA PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO

PASO N°1

Modelo de Gestión

El territorio debe ser pensado y analizado como una esfera compuesta por muchos factores, entes y dinámicas, que deben ser coordinados de una forma integral, para así lograr cambios equilibrados que atiendan a las distintas escalas de necesidades existentes.

PASO N°2

Estrategia de Sistematización

Luego de estudiar el territorio en cuestión, se propone establecer elementos en común que puedan funcionar como modelos para la sistematización de intervenciones a realizar. Esto, permite articular las distintas escalas de intervención, y a su vez, apuntar a la sostenibilidad de la planificación estableciendo patrones generales para ejecutar por etapas y temporalidades diferenciadas.

PASO N°3

Elección de Proyectos

Luego de realizar la sistematización de propuestas para intervenir el territorio, se deben escoger proyectos tipo que sean representativos de los objetivos propuestos previamente. Estos permitirán la aplicación de un modelo base para el resto del área de intervención a partir de marcos proyectuales claros.

DESDE LO LOCAL: MODELO DE GESTIÓN



ESPECIFICACIONES FUNCIONALES

SOBRE LA GESTIÓN:

Se propone para la gestión territorial del clúster estudiado que se componga en primera instancia una Asociación Intercomunal que proporcione las bases de agencia local e integrada para todas las intervenciones posibles en este polígono. En ese sentido, la asociación proporciona un carácter, o más bien, un anclaje a las necesidades locales, pudiendo ser un ente administrativo base que promueva la coordinación más allá de los límites comunales. Se propone que la gestión integrada de gobiernos locales es la piedra angular de la planificación territorial integral, sin necesariamente destinar recursos económicos individualizados de las municipalidades. La asociación tendrá la facultad de convocar a una mesa intersectorial y multiescalar con actores clave según sea pertinente a la moción o intervención

SOBRE EL FINANCIAMIENTO:

Se espera una relación público-privada en el que la Asociación pueda capturar los ingresos por patentes vitivinícolas y de ciertos comercios que integran la red turística del sitio, con el fin de generar una caja común para el clúster y con la facultad para asignar recursos proporcionales a las intervenciones y/o necesidades de cada sector individualizado.

SOBRE LA NORMATIVA:

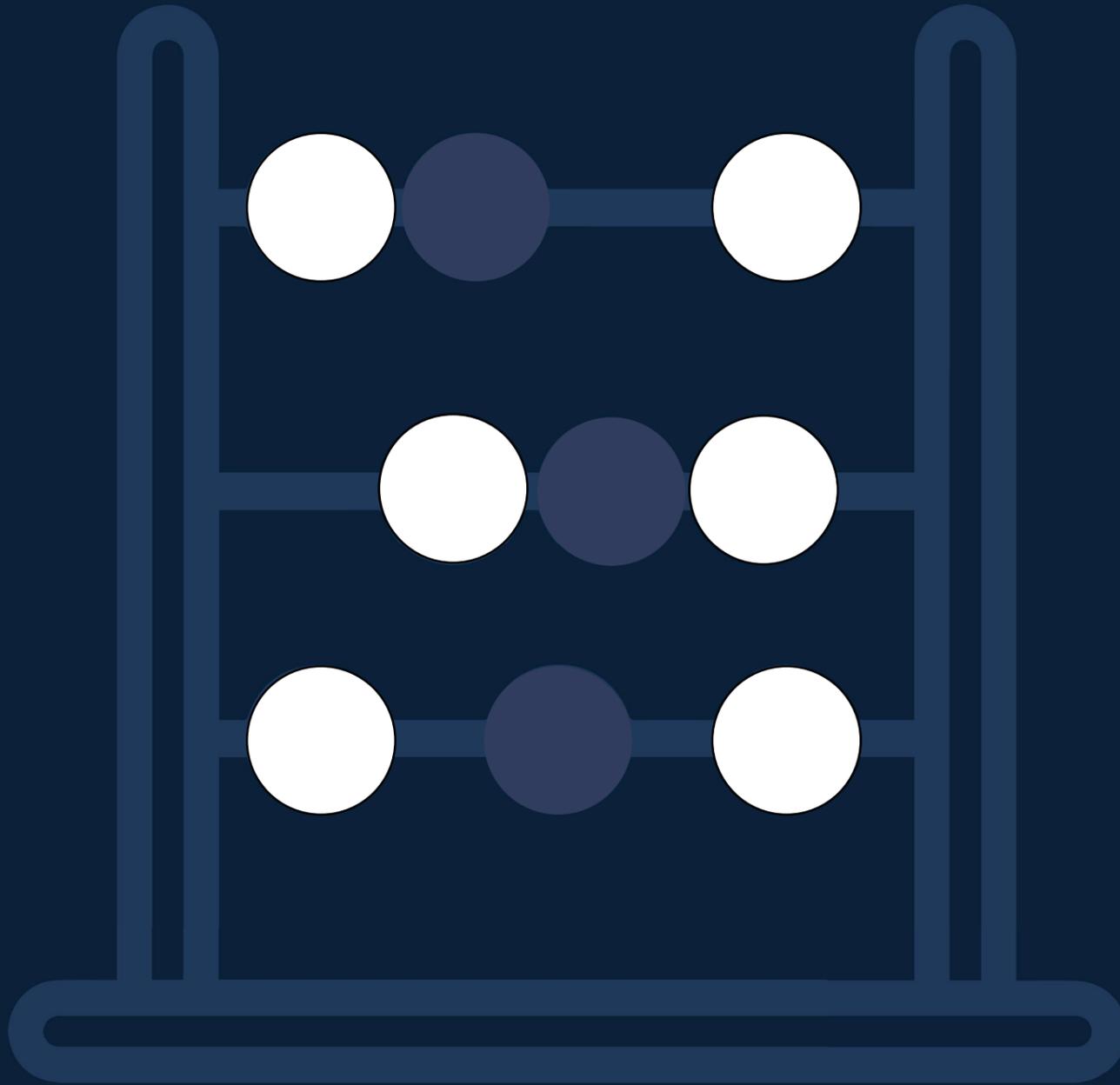
Se toma en consideración el Plan Intercomunal vigente, sin embargo, se propone realizar un instrumento de planificación que responda especialmente al clúster y a las dinámicas existentes, consagrando así la agencia y gestión territorial en un documento normativo vinculante.

ÁBACO: ESTRATEGIA PROYECTUAL

“Ábaco es la representación de una ecuación o fórmula, de tal modo hecha, que permita en cualquier momento hallar una de sus variables, conocidas que las otras sean.”²⁰

Como fue mencionado anteriormente, la lógica de sistematización de intervenciones permite presentar una estrategia replicable y adaptativa a los tiempos de gestión territorial. En ese sentido, se adopta la idea de ábaco debido a la estructura simplificada de representar variables.

En la presente propuesta, las variables son 2, por un lado, las estaciones ferroviarias a intervenir, por otro, los caminos que configuran las rutas entre elementos patrimoniales y turísticos identificados. Cada una de estas variables posee 3 escenarios, o tipologías, que rigen el modelo, y a partir de estos, se priorizarán proyectos representativos que denoten la integralidad de una intervención urbana.



TRES TIPOS DE ESTACIÓN

CATEGORIZACIÓN Y CATASTRO



ESTACIONES TERMINALES

ESTACIONES INTERMEDIAS

ESTACIONES DE PASO

Dentro de una red ferroviaria es posible identificar diversas tipologías de elementos que la componen. La línea y los puntos, o estaciones, se van entrelazando para formar una red de transporte en el territorio. Si bien esta fue pensada con propósitos esencialmente funcionales, se ha identificado que el anclaje a cada territorio en términos microescalares produjo a su vez ciertas dinámicas específicas que configuraron el carácter identitario de estos. En ese sentido, se identifican dos tipos de anclajes radicados en los inmuebles estación, por un lado, los puntos troncales o puerto, y por otro, los puntos intermedios.

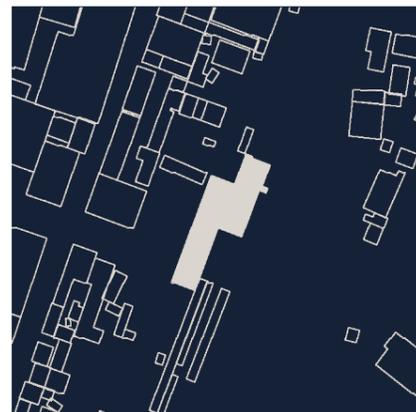
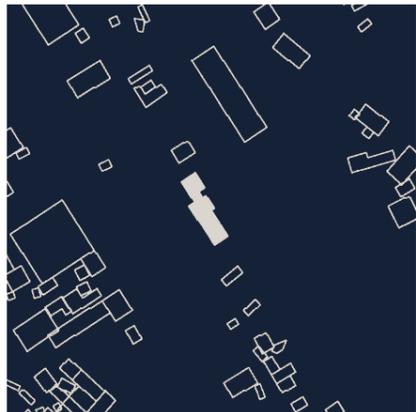
En cada ramal ferroviario, existieron tanto estaciones de paso, como terminales, las que se diferencian por la cantidad y tipo de materias que dinamizan.

El presente estudio propone tres conjuntos de estaciones, las estaciones terminales, que determinan el inicio y el fin del tramo, y por tanto los extremos del clúster identificado. Por otro lado, las estaciones intermedias, que componen el cuerpo entre terminales y, se posicionan como una forma de acupuntura en el territorio. Finalmente, las estaciones de paso, puntos menores en la red que no se encuentran vinculados territorialmente a núcleos.



TRES TIPOS DE ESTACIÓN

ESTACIONES TERMINALES



ESTACIÓN PANIAHUE

- Existente
- En uso
- Ocupada
- Protección patrimonial

ESTACIÓN SAN FERNANDO

- Existente
- En uso
- Ocupada
- Protección patrimonial



Se proponen las estaciones de San Fernando y Santa Cruz como dos puntos clave para el recorrido, constatando un inicio y un fin del trayecto. En particular, San Fernando se constata como una estación inicial, dada su actividad actual como parte de la red troncal de EFE en el tramo Santiago-Chillán. El inmueble se encuentra remodelado y reacondicionado para su funcionamiento cotidiano, además de estar inmerso en las dinámicas urbanas existentes, correspondientes principalmente a comercio local

Por otro lado, Santa Cruz, se posiciona como el fin del trayecto propuesto, aprovechando la consolidación turística que posee y que configuran las dinámicas urbanas locales a través de comercios, equipamiento y atractivos patrimoniales. Se identifica una primera potencialidad gracias a la existencia del inmueble estación, que, si bien no se encuentra inmerso en el casco histórico de la ciudad, ni activo en términos funcionales, es posible aprovechar la edificación para ampliar y consolidar el potencial ya construido de Santa Cruz hacia el sector norte y el espacio rural.

En síntesis, las estaciones “puerto” poseen elementos característicos radicados principalmente en la consolidación pre existente referida tanto a elementos funcionales urbanos, como al carácter turístico explotado. Esto genera núcleos de interés hacia los sectores colindantes, y particularmente al tramo ubicado entre estos dos, armando así un clúster de influencia con posibilidad de potencialidad local y territorial.

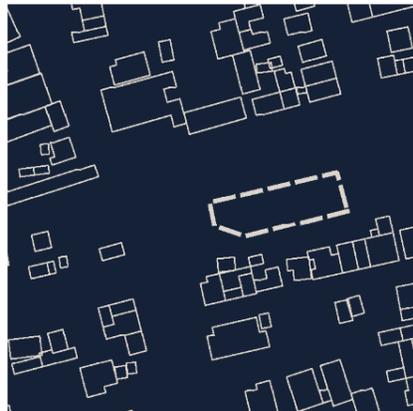


Estación San Fernando y Estación Santa Cruz en su estado actual.

Fuente: Elaboración propia, 2024 .

TRES TIPOS DE ESTACIÓN

ESTACIONES INTERMEDIAS



ESTACIÓN CUNACO

- Existente
- En uso
- Ocupada
- Protección patrimonial

ESTACIÓN NANCAGUA

- Existente
- En uso
- Ocupada
- Protección patrimonial

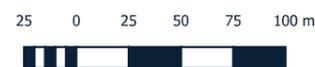
ESTACIÓN PLACILLA

- Existente
- En uso
- Ocupada
- Protección patrimonial



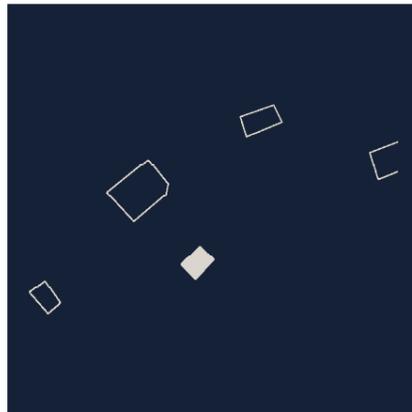
Se identifican tres localidades como puntos intermedios entre las estaciones puerto o terminales, en estas reside aún en la memoria la existencia de las estaciones ferroviarias correspondientes. Sin embargo, de manera tangible solo se ubican 2 de estas. Pese a esto, se observan dinámicas que pueden ser potenciadas a través de la integralidad del clúster. Cada uno de estos sectores posee elementos patrimoniales posibles de consolidar a través del turismo, ya sea en las áreas urbanas, como en el medio rural que los rodea. En ese sentido, se proponen como espacios de descanso del flujo de dinámicas, dadas las dimensiones y densidades que los caracterizan.

Espacio de emplazamiento estación Cunaco.
Espacio de emplazamiento estación Nancagua, hoy utilizado por una verdulería.
Estación Placilla en su estado actual
Fuente: Elaboración propia, 2024 .



TRES TIPOS DE ESTACIÓN

ESTACIONES DE PASO



ESTACIÓN MANANTIALES

- Existente
- En uso
- Ocupada
- Protección patrimonial



Estación Manantiales en su estado actual.
Fuente: Elaboración propia, 2024 .



Por último, las estaciones de paso se clasifican como inmuebles que no son acompañados de otras infraestructuras o poseen entornos consolidados. De hecho, las estaciones de paso caracterizadas se identifican como piezas independientes que se emplazan especialmente en el medio rural, conectando a través de la infraestructura ferroviaria los predios agrícolas y habitacionales rurales. En el tramo, se identifica solo un inmueble como estación de paso, en la localidad de Manantiales. Esta posee potencialidades como punto de encuentro en un territorio que podría carecer de consolidación y cohesión. Además, la estación en cuestión se encuentra en buen estado estructural, siendo funcional como vivienda en su actualidad.



25 0 25 50 75 100 m



Si bien esta propuesta presenta alternativas en base a dos estaciones distintas, Placilla y Santa Cruz, se entrega este modelo como una base reaplicable a este y otros contextos según sea la estación elegida. La idea del ábaco y el 3x3 demuestran una serie de combinatorias estándar para aplicar de forma transversal a los territorios, adaptando la base según las necesidades locales pertinentes.

En este caso, se escogió la aplicación a las estaciones Placilla y Santa Cruz por tres motivos principales:

- La existencia en términos materiales de la estación, es decir, la disponibilidad de la infraestructura para aplicar la proyección.
- Los contextos urbanos y rurales de cada estación, los que permiten dos modelos de caracterización y aplicación a cada entorno, que responden a su vez a dos categorías de las tipologías desarrolladas.
- Las distintas dinámicas actuales respecto al turismo y la activación territorial que se presentan en cada uno de los casos.

En síntesis, la elección de las estaciones para la propuesta de proyectos permite generar una propuesta aplicable a la realidad actual de los territorios y, además, presentar modelos de forma referencial de dos casos distintos para abarcar en otras proyecciones futuras a contextos locales diferentes y posibles de categorizar según estos parámetros.

MODELOS INTERNACIONALES DE REACTIVACIÓN DE ESTACIONES

GESTIÓN DEL INMUEBLE

ITALIA

En Italia, se propone un modelo de gestión pública para el tratamiento y uso de las estaciones. El Grupo Ferrovie dello Stato Italiane funciona como una empresa estatal que tiene bajo su administración los inmuebles, y el sistema general de ferrocarriles. Además, según las regulaciones europeas, este tipo de empresas dividen su acción en sociedades que apuntan a distintas misiones, ya sea de movilidad o de infraestructura.

La sociedad Rete Ferroviaria Italiana gestiona de forma especializada los inmuebles estación y cada una de las infraestructuras que integran el sistema ferroviario. En ese sentido, se generó de forma integral un programa de gestión de estaciones que se basa fundamentalmente en el uso local y cotidiano de los inmuebles por parte de la comunidad. Para esto, la sociedad entrega el edificio en comodato gratuito a organizaciones locales con el fin de que estas mantengan la estructura y puedan aprovechar el espacio para sus necesidades.

Ejemplos de estos usos son sedes de bomberos, scouts, hospitales locales, y bibliotecas comunales. Esto permite integrar una gobernanza y agencia del territorio de forma interescalar, conectando con las necesidades a escala local, y ofreciendo una oportunidad para sectores que carecen de otros medios, asegurando de igual forma la sostenibilidad del inmueble patrimonial.



Estación Buggiano como sede de emergencias sanitarias. Fuente: Ferrovie Dello Stato Italiane.



Estación Quarona como biblioteca local. Fuente: Ferrovie Dello Stato Italiane.

FRANCIA

En Francia se generó un programa de recuperación de estaciones ferroviarias que apunta al desarrollo económico local y mixto. Bajo este supuesto, en 2009 se crea la sociedad, SNFC Gares & Connexions con el fin de gestionar los inmuebles ferroviarios tanto para su reactivación como espacio de transporte como para el uso comercial de estos. La misión de esta sociedad es gestionar de forma interescalar, en conjunto con las gobernanzas locales, la mantención de las estaciones ferroviarias, proporcionando la oportunidad de crear espacios para el comercio local y minorista.

En términos técnicos, se ofrecen espacios en arriendo a bajo costo para que organizaciones y particulares puedan acceder a ellos como una herramienta para establecer sus negocios o cedes según la necesidad. Esto, en conjunto al pago que realizan las empresas de transporte por el uso de las instalaciones, genera un ingreso fijo que permite la mantención estructural de los edificios, y por tanto la sostenibilidad del proyecto.

De esta forma, la propuesta francesa permite la consolidación territorial a escala local a través del uso de infraestructura patrimonial. Esto por tanto genera tanto beneficios económicos en los territorios, como también el uso cotidiano de inmuebles para la reivindicación de las memorias que aquellos albergan, dotando de una nueva oportunidad de funcionalidad a estos espacios.



Estación Chaville Rive Droite como espacio de comercio gastronómico. Fuente: Gares&Connexions.

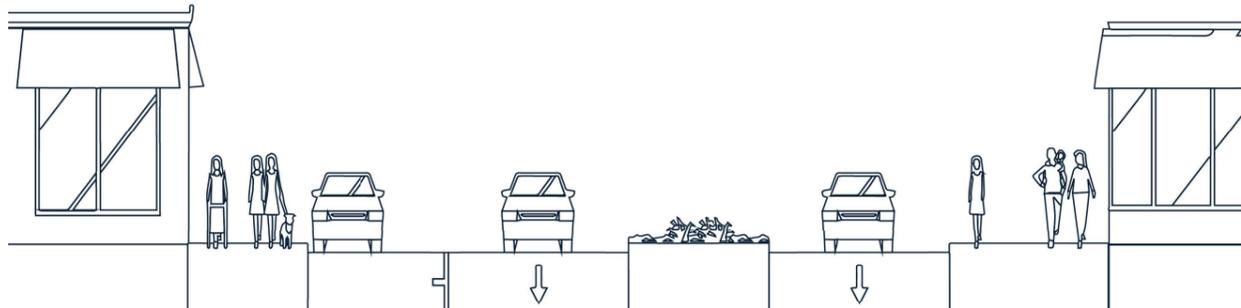


Estación de Dijon-Ville como espacio de co-working. Fuente: Gares&Connexions.

TRES TIPOS DE CAMINOS

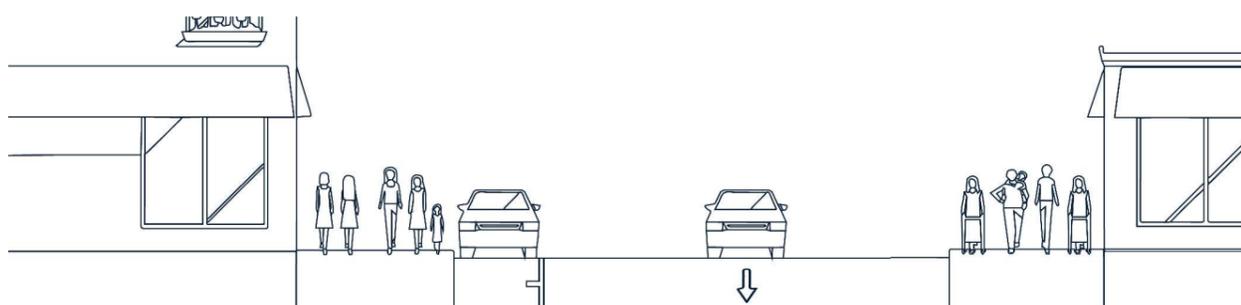
SANTA CRUZ

CAMINOS ESTRUCTURALES



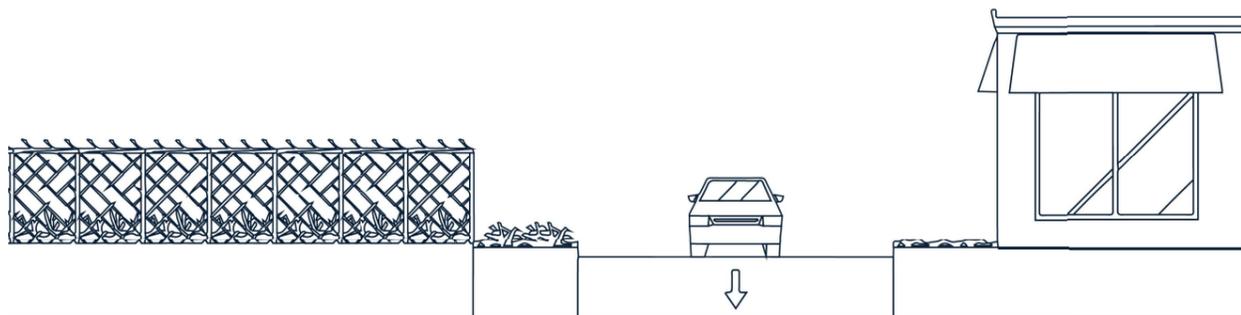
Los caminos estructurales identificados están dados por ejes viales de relevancia y directriz territorial. Estos concentran mayor capacidad de carga para el transporte y la movilidad y, también, mayor espacio peatonal. En el caso de Santa Cruz se evidencia la existencia de bandejón central con espacio vegetal, además de un área para estacionamiento vehicular permitido entre carril y vereda

CAMINOS LOCALES URBANOS



El presente estudio identifica dos tipos de caminos locales, que responden a dinámicas de menor impacto que los caminos estructurales. Los de tipo urbano se posicionan como ejes conectores intermedios y menores, con una capacidad de carga para 1 automóvil, estacionamiento y espacio peatonal. Se observa menor presencia de vegetación pública dadas las dimensiones de cada espacio para la movilidad.

CAMINOS LOCALES RURALES

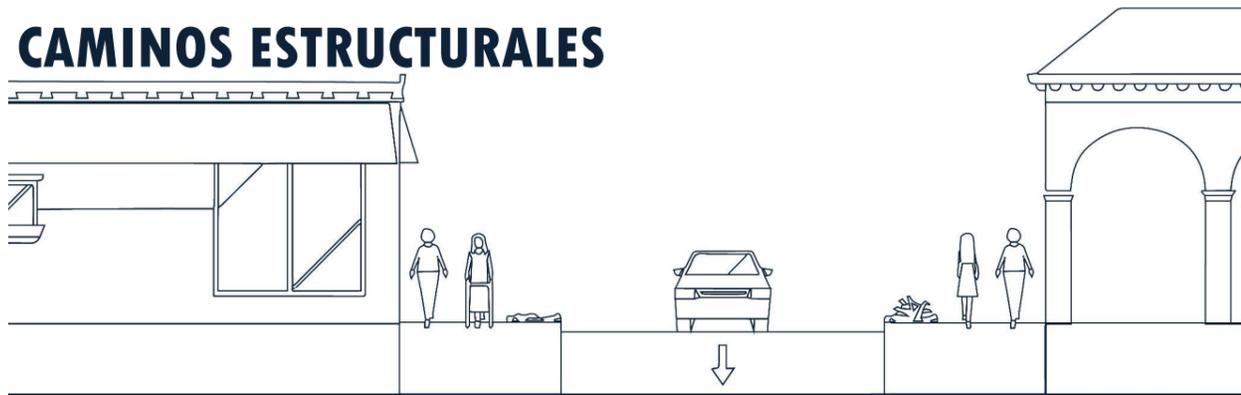


Finalmente, se presentan los caminos rurales y mixtos locales. En el área urbana de Santa Cruz se identifican algunos ejes que corresponden especialmente a los sectores colindantes con el área rural. Esto no necesariamente responde a una conexión urbano-rural, sino más bien a la caracterización de áreas que aún conservan morfologías mixtas dentro del límite urbano. En términos estructurales, se estudian como vías de un solo carril con capacidad para un vehículo, y el espacio peatonal radicado a pequeñas plataformas pavimentadas o de tierra.

TRES TIPOS DE CAMINOS

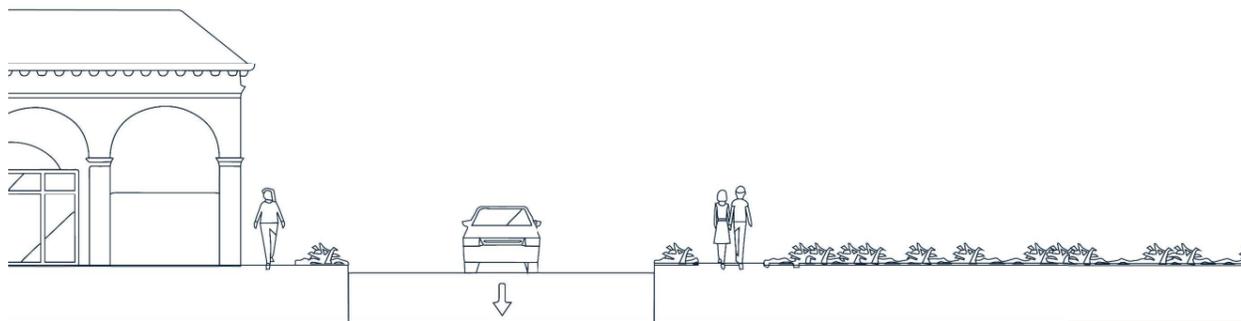
PLACILLA

CAMINOS ESTRUCTURALES



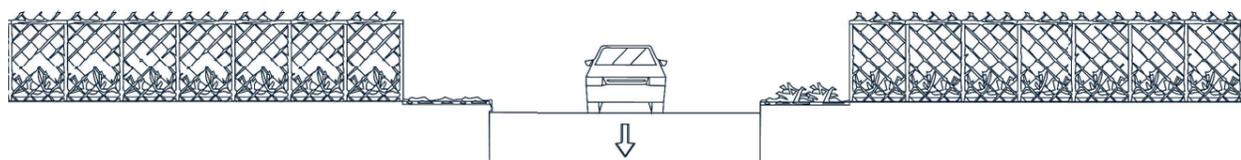
Se debe comprender que se utiliza la misma lógica de caracterización para las dos áreas urbanas, no por temas de magnitud, sino por funcionalidad y dinámicas a las que responden. En ese sentido, el eje estructural identificado en Placilla posee una menor capacidad de carga que el caso anterior, sin embargo, se posiciona como una columna vertebral en el territorio, y localiza servicios cívicos de relevancia.

CAMINOS LOCALES URBANOS



Se identifican distintos tipos de caminos locales urbanos, aunque se hace referencia a uno en particular dada su relevancia para el sector ferroviario estudiado. Los caminos locales poseen menor capacidad de carga vehicular y dimensiones estrechas respecto a los estructurales, sin embargo, existen también algunos que son acompañados de áreas verdes, aunque no responden a sectores dinámicos de la comuna. El amplio espacio de circulación y equipamiento vegetal permite la proyección de nuevas dinámicas conectoras.

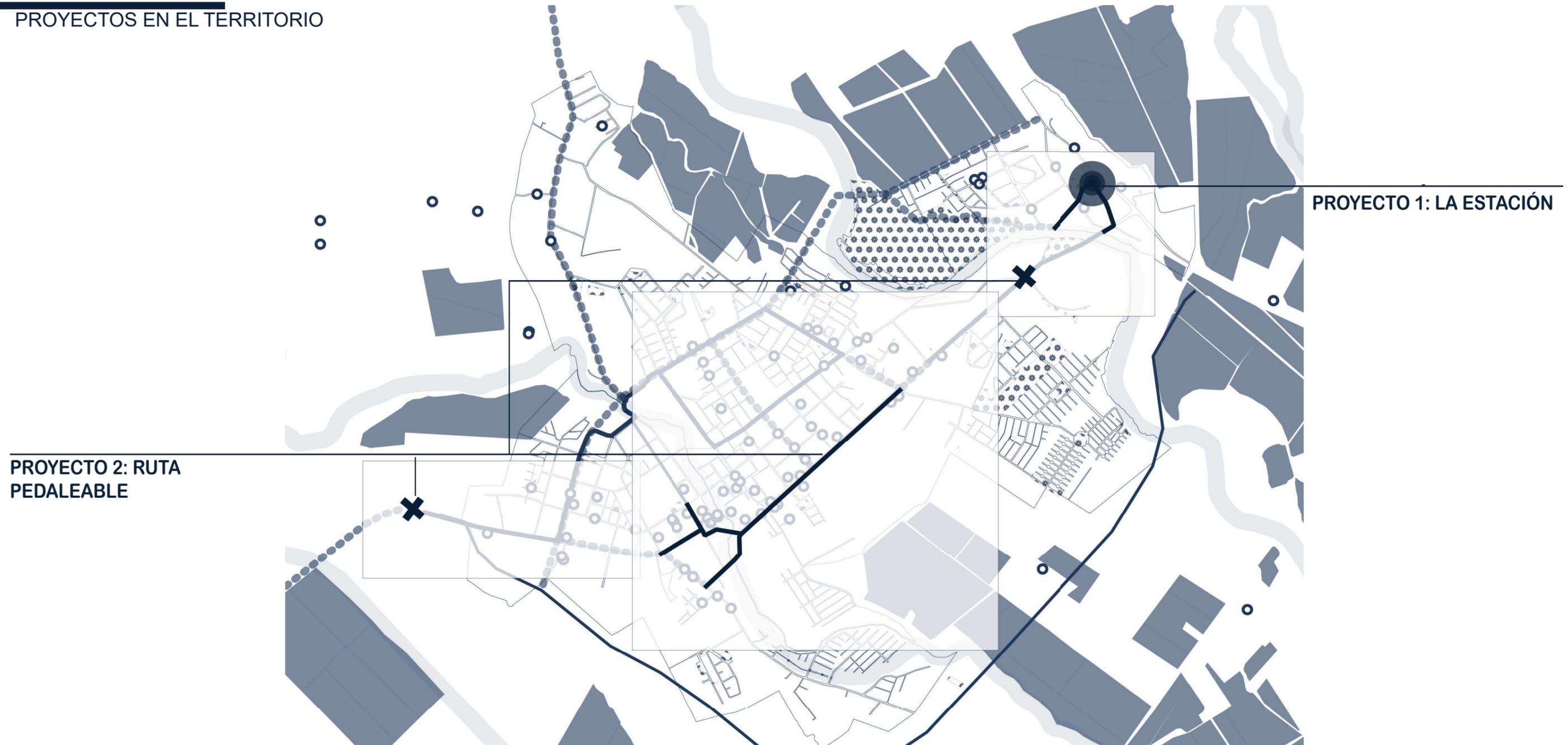
CAMINOS LOCALES RURALES



Finalmente, los caminos rurales locales, están conectados tanto en el área urbana como rural, pero poseen una caracterización esencialmente ruralizada, carente de elementos como veredas pavimentadas o espacios peatonales amplios, y con una presencia relevante de límites con vegetación que se desprende de los predios agrícolas existentes.

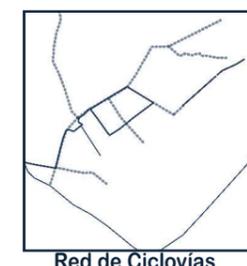
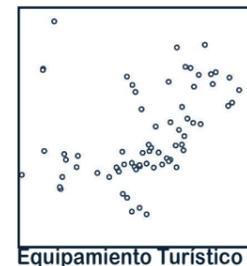
SANTA CRUZ: POTENCIA E INTEGRALIDAD TURÍSTICA PATRIMONIAL

PROYECTOS EN EL TERRITORIO



PROYECTO 1: LA ESTACIÓN

PROYECTO 2: RUTA
PEDALEABLE



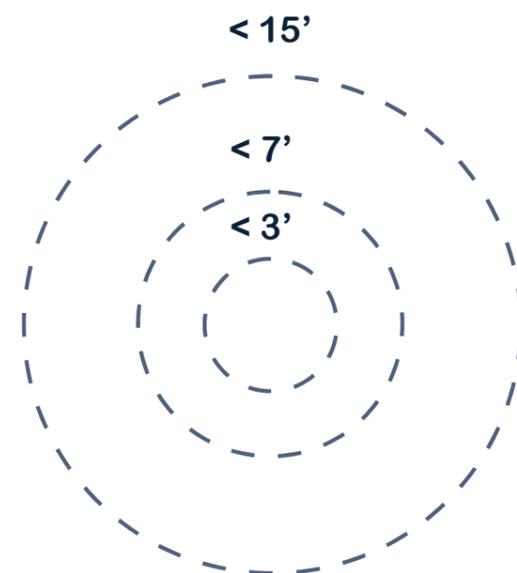
SANTA CRUZ PEDALEABLE

ACCESIBILIDAD EN BICICLETA

En el marco de la presente propuesta, se establece a la estación ferroviaria Paniahue como una oportunidad para dinamizar el territorio. Esto es posible gracias a las dimensiones que posee el área urbana en cuestión, lo que permite una conectividad rápida y expedita desde el recinto ferroviario hacia otros puntos de interés patrimonial y turístico identificados principalmente en el eje del casco histórico.

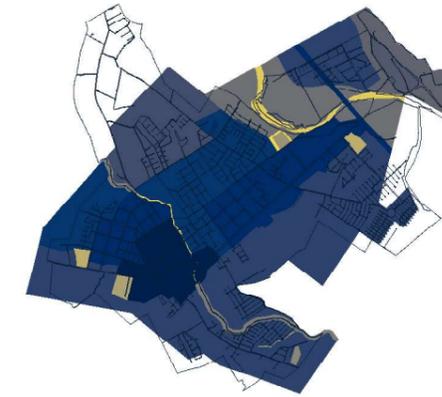
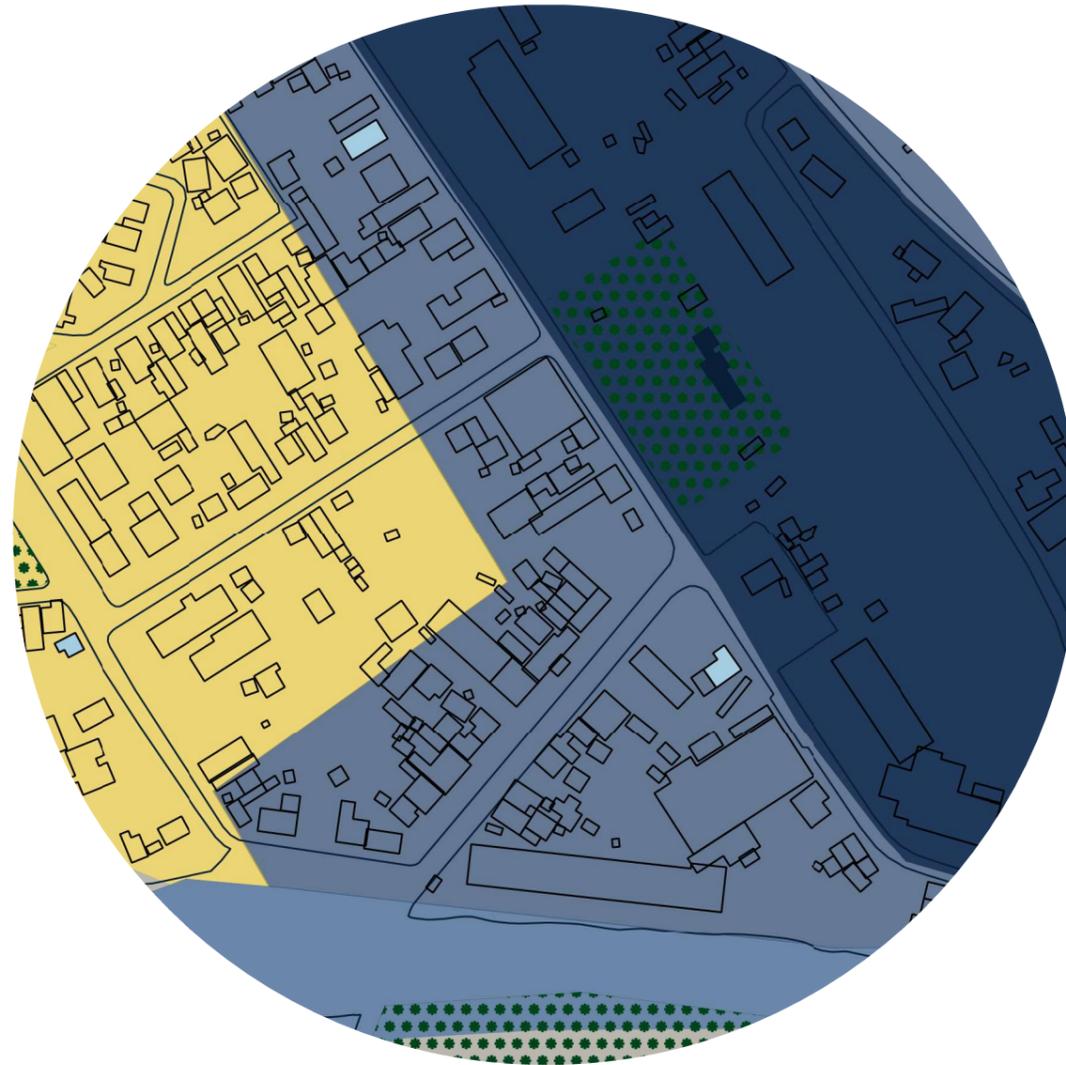
Para complementar el análisis, se recurrió a la búsqueda de parámetros de tiempo y distancia que determinan la potencia de los proyectos propuestos.

En ese sentido, se identifica que la llegada desde la estación hacia el polo consolidado cultural es de aproximadamente 12 minutos en bicicleta, utilizando la ruta propuesta a ejecutar. Bajo esta misma matriz de distancia, se establece que a alrededor de 5 minutos se encuentran equipamientos principalmente gastronómicos, y en el área más cercana, es posible acceder a áreas verdes de relevancia urbana en un rango de 3 minutos pedaleables.



ANÁLISIS NORMATIVO ESTACIÓN SANTA CRUZ

PLAN REGULADOR COMUNAL



ZONIFICACIÓN

Z-1		ZE-1	
Z-2		ZE-2	
Z-3		ZE-3	
Z-4		ZE-4	
Z-5		ZE-5	
Z-6		ZR-1	
Z-7		ZR-2	
		ZR-3	
		ZR-4	

MARCO NORMATIVO

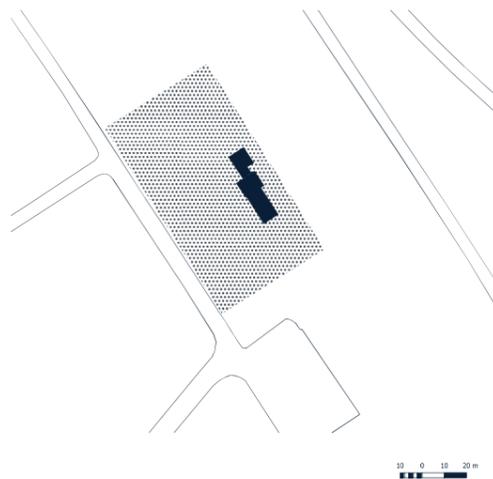
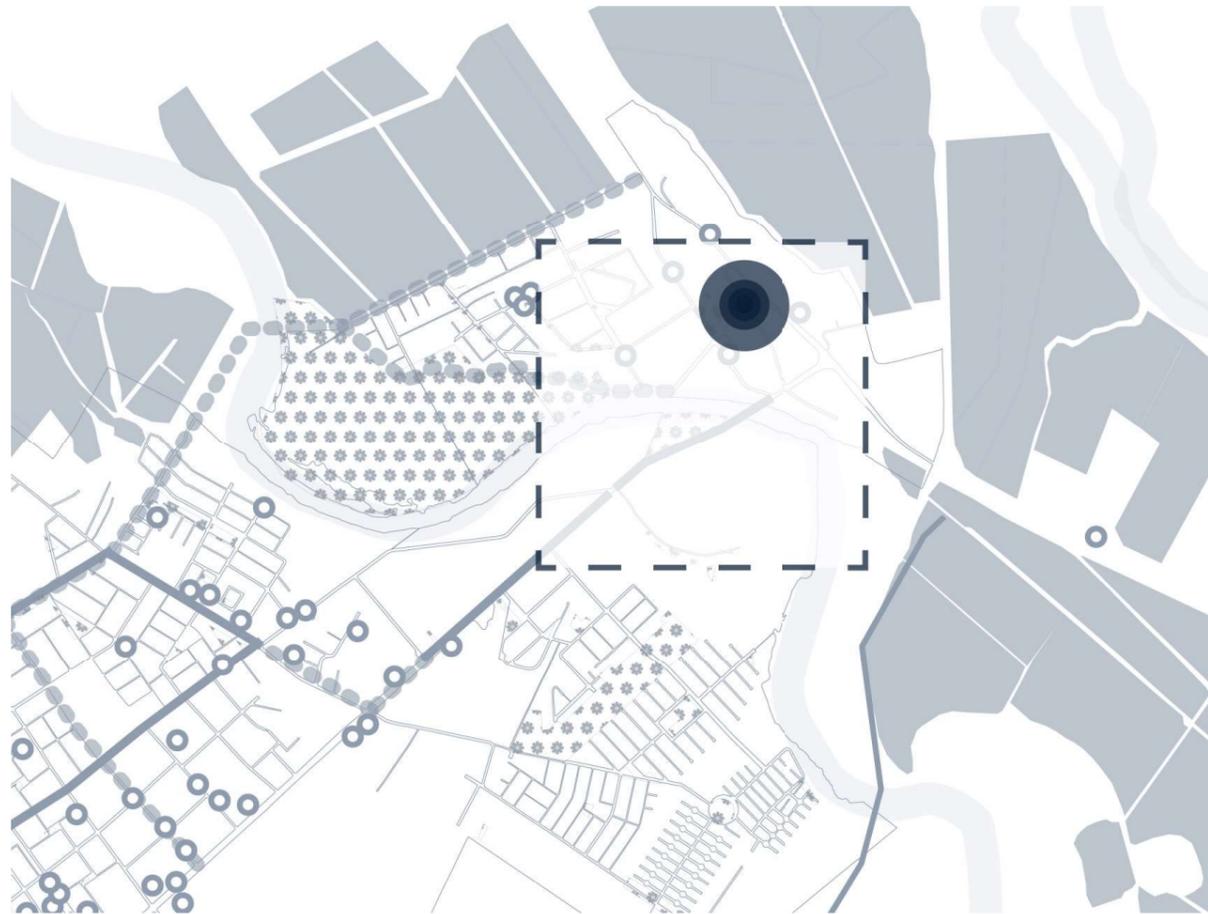
El Plan Regulador Comunal vigente fue publicado el año 1998 en el Diario Oficial. En aquel marco regulatorio se establece que el sector estación ferroviaria corresponde a la zona Z-6 Paniahue Terminal Rodoviario. Esto estipula como unico uso prohibido la vivienda, a menos que sea la del cuidador de la estación. En ese sentido, y bajo la visión del presente documento, no hay contradicciones con el IPT vigente.

Existe también un proyecto de actualización de PRC que tuvo consulta pública en el mes de noviembre del año 2023, sin embargo, aún no se encuentra aprobado.



PROYECTO 1: LA ESTACIÓN

REACTIVACIÓN ESTACIÓN



La recuperación de la estación que se propone contempla por un lado la restauración estructural del inmueble, y por otro su reactivación como punto de interés cívico, patrimonial y económico. En ese sentido, se estipula que esta debe ser gestionada como un bien patrimonial inmueble bajo la categoría de Monumento Histórico dictaminado por el CMN. Para esto, se debe realizar un expediente de declaratoria que permita la puesta en valor institucional del edificio. Además, luego de la declaratoria, se propone que el inmueble sea utilizado como un espacio para albergar el comercio local, y otras necesidades cívicas. El área verde que encapsula el inmueble también debe ser tratado con las intervenciones necesarias para su uso cotidiano y libre por parte de la comunidad, generando entonces un polo ferroviario patrimonial adecuado para las necesidades actuales locales. La estación debe ser un atractor de visitantes y dinámicas asociadas a ellos, y desde esta generar otras redes territoriales hacia los polos turísticos ya consolidados en el área de estudio, como es el centro histórico y las viñas de las cercanías.



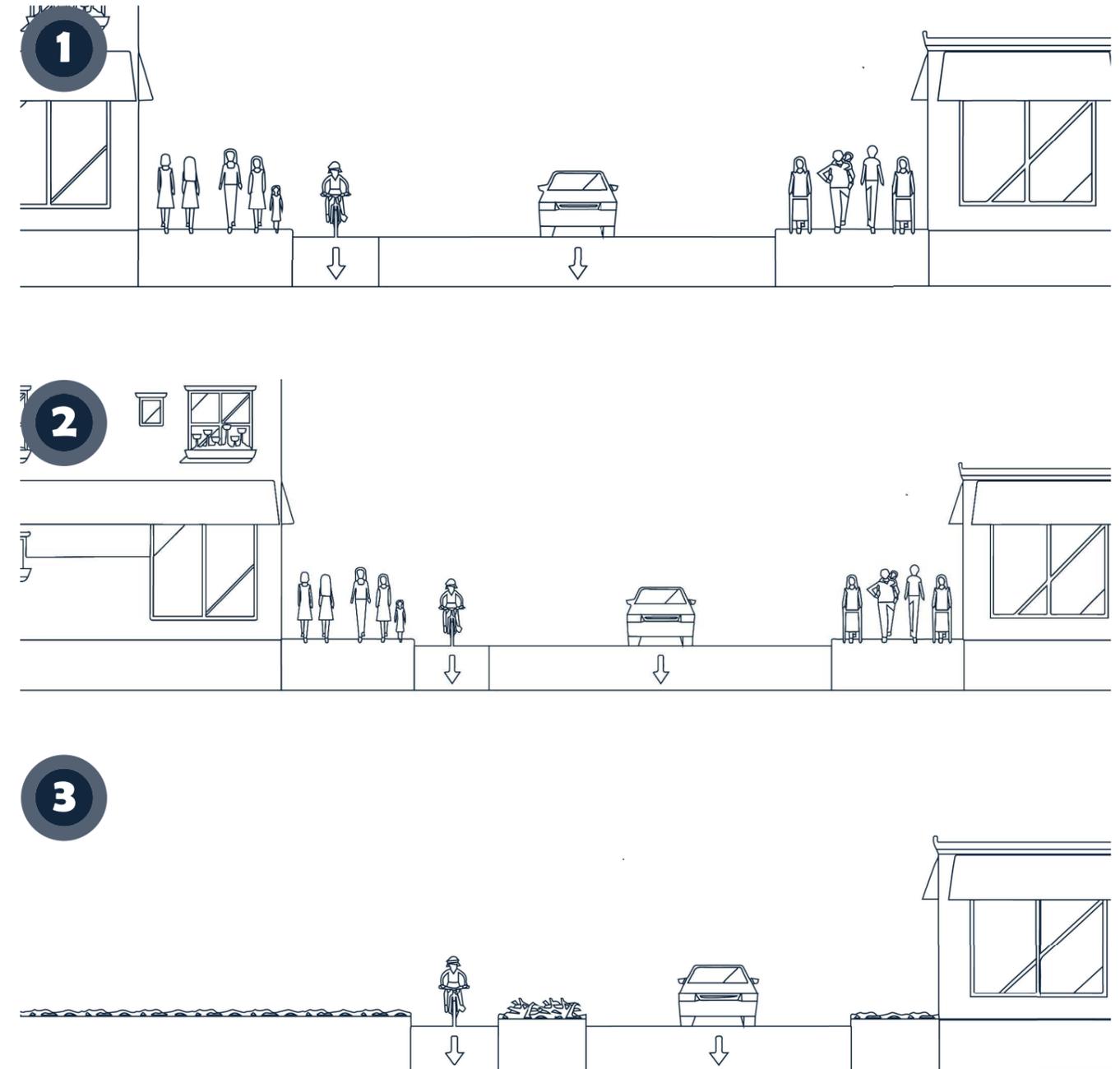
Estación Paniahue en su estado actual.
Fuente: Elaboración propia, 2024 .

PROYECTO 2: RUTA PEDALEABLE

RUTA PEDALEABLE SANTA CRUZ



Las rutas propuestas se caracterizan por ser rutas pedaleables desde el polo estación, hacia sectores consolidados turísticos como el centro histórico y otras aglomeraciones de equipamiento turístico ubicadas en los ejes proyectados. Se debe considerar la capacidad de carga que poseen estas vialidades, y que permiten la intervención de ciclovías sin expropiar predios particulares. La existencia de esta ruta permite que Santa Cruz se consolide aún más a través de la conexión interpatrimonial que cruza la comuna. Este carácter interpatrimonial está dado por las distintas formas patrimoniales identificadas, tanto materiales como inmateriales y que deben ser entretejidas por un hilo conductor físico para lograr una configuración integral que permita a los visitantes y locales comprender y experimentar el territorio como uno solo. Para esto, las vías de transporte son de vital relevancia, por lo que se proponen espacios de ciclovías en los distintos tipos de caminos identificados anteriormente, sin modificar estructuralmente la forma del tejido urbano, y complementando de igual forma la infraestructura para las diferentes formas de movilidad existente.



PLACILLA: PATRIMONIO EN CONSTRUCCIÓN

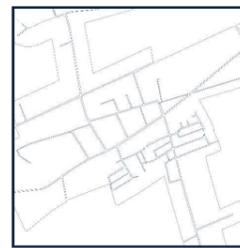
PROYECTOS EN EL TERRITORIO

PROYECTO 1: MODOS DE
HABITAR, ESTACIÓN Y VI-
VIENDA.

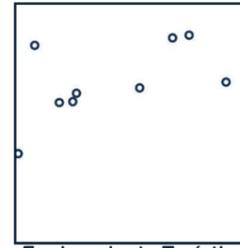
PROYECTO 2: PATRIMONIO Y
VINO, RUTA PEDALEABLE



Predios Agrícolas



Trama Urbana



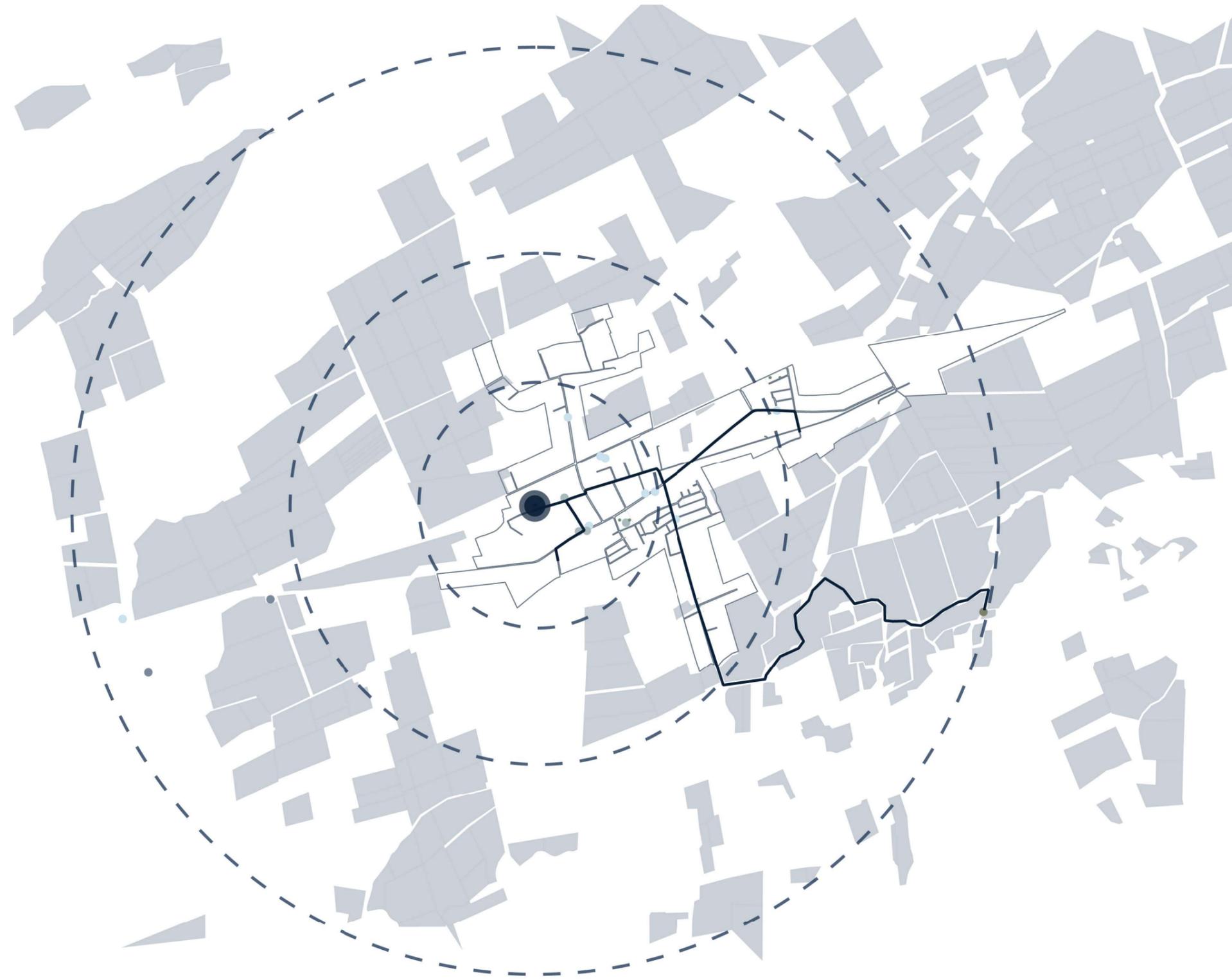
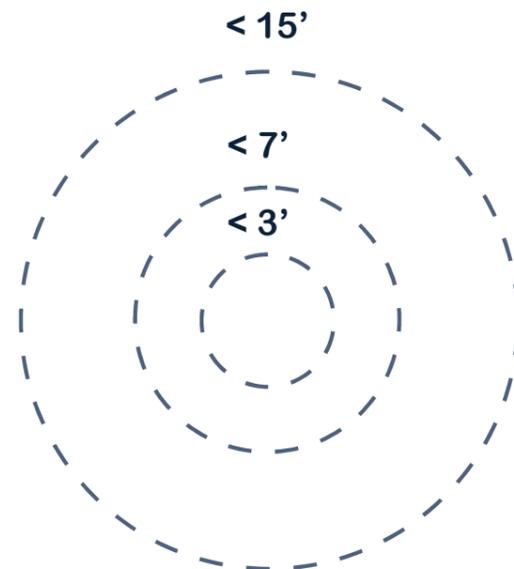
Equipamiento Turístico



PLACILLA PEDALEABLE

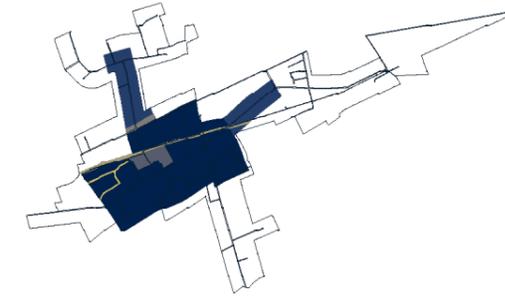
ACCESIBILIDAD EN BICICLETA

Al igual que en caso anterior, se determinó ciertos parámetros que permiten comprender la accesibilidad del proyecto base como dinamizador de las dinámicas turísticas y patrimoniales en el territorio. En ese sentido, si bien se identificó una menor presencia de equipamientos y puntos patrimoniales urbanos respecto a otros sectores del clúster estudiado, se puede proponer a la estación de placilla como un punto intermedio capaz de abarcar nuevas dinámicas tanto en lo urbano como hacia el sector rural. El círculo exterior comprende un área pedaleable en menos de 15 minutos, con la estación como eje central, y con la presencia de la Viña Escondida dentro del eje. Esta viña se consolida tanto en lo productivo como en lo turístico, incorporando circuitos y recorridos de enoturismo. La cercanía al área urbana de placilla permite que se establezca una mejor conectividad, y por tanto, una mayor recepción de visitantes, y que a su vez complementa la red de puntos y líneas identificada anteriormente, aumentando así el tejido territorial. Los círculos interiores, determinados por rangos de 0-3 minutos y 3-7 minutos respectivamente, permiten el acceso a equipamiento de aprovechamiento turístico, principalmente de carácter gastronómico.



ANÁLISIS NORMATIVO ESTACIÓN PLACILLA

PLAN REGULADOR COMUNAL



ZONIFICACIÓN

- Z-1
- Z-2
- ZE-1
- ZR-1
- ZR-2
- ZR-3

MARCO NORMATIVO

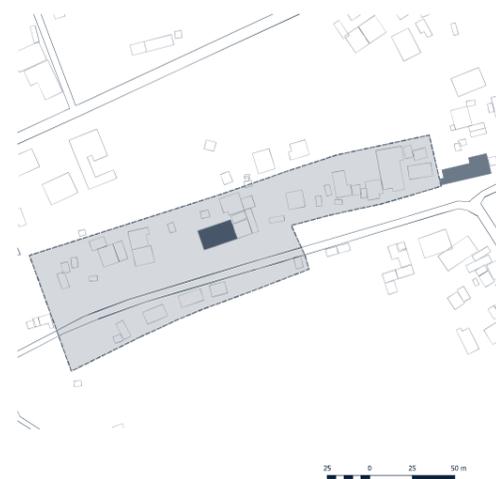
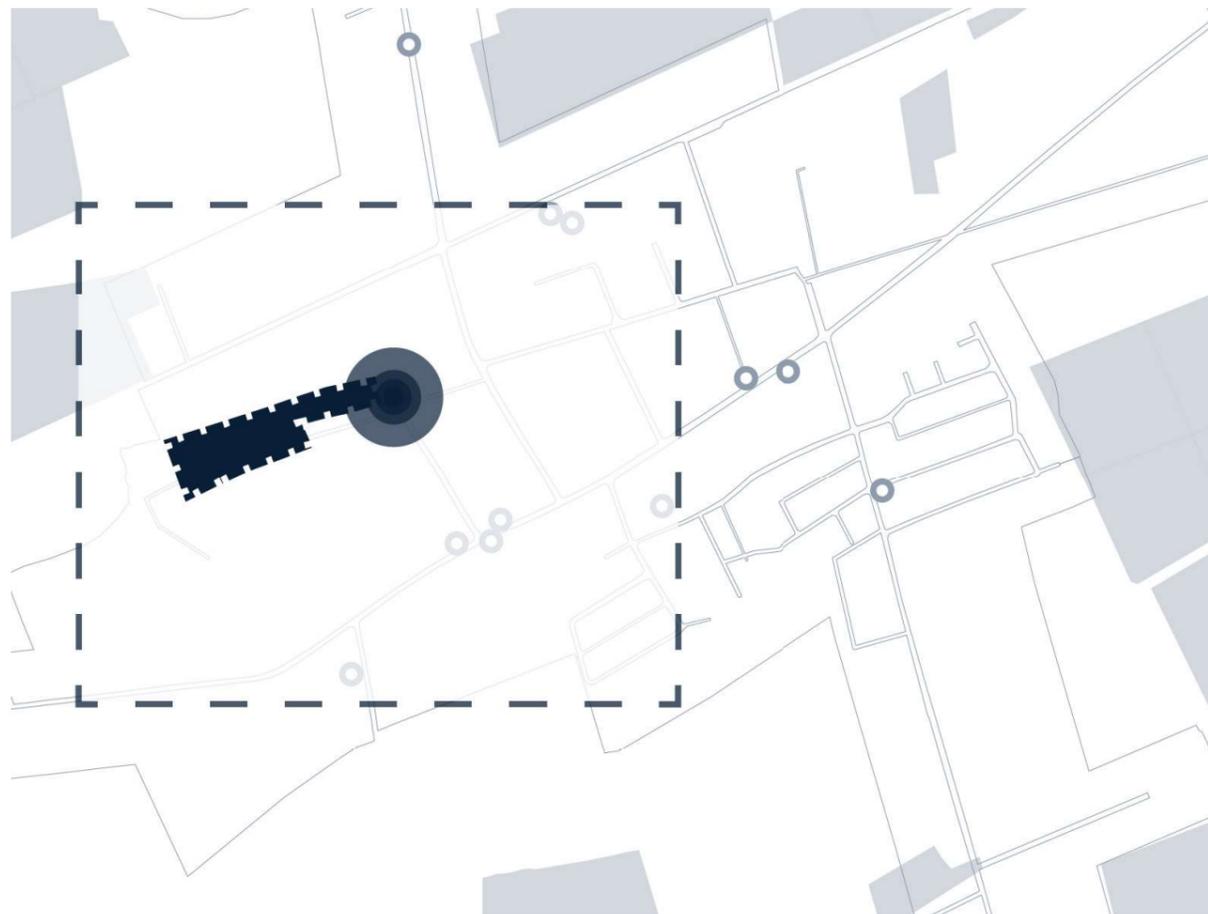
El Plan Regulador Comunal del año 2004 estipula 6 tipos de zonificaciones. Para el sector de intervención, donde se ubica la estación ferroviaria, casa del jefe de estación, y el campamento actual, se observa una zonificación Z-1. Según la norma, para este tipo de sectores se permiten usos habitacionales y equipamientos salvo sean industriales, almacenamiento, terminales de buses o cementerios. Además, se debe considerar la franja de protección determinada desde la Ley de Ferrocarriles de 1930 que también tiene lugar en este IPT bajo la zona ZR-3.

Si bien existe un proyecto de modificación en periodo de consulta pública desde el año 2023, la presente propuesta se fundamenta en los IPT vigentes. Sin embargo, el proyecto de actualización no estipula cambios en contraposición con esta propuesta. Además, según la memoria desarrollada, la nueva propuesta apunta a un énfasis del patrimonio local. Cabe destacar que el instrumento vigente no determina Inmuebles de Conservación Histórica, mientras que la propuesta pone en valor edificios aquí identificados.



PROYECTO 1: MODOS DE HABITAR

REACTIVACIÓN ESTACIÓN



La ferroviaria de Placilla se encuentra declarada como MH bajo el Decreto N°192 del año 1993 por el Consejo de Monumentos Nacionales. El inmueble está inmerso en la protección a bienes del ramal de Pichilemu, en conjunto a otros elementos del sistema como estaciones y túneles.

Pese a la protección institucional, no ha existido una gestión pertinente del inmueble para rescatar su valor patrimonial, y hoy se encuentra en un evidente estado de deterioro. Además de la estación, se ubica de forma aledaña la ex casa para jefe de estación, también en estado de daños. Estos dos inmuebles se encuentran utilizados irregularmente por habitantes carentes de hogar, lo que complejiza la intervención del inmueble. En suma a esto, hoy habita un campamento en el sector estación, contabilizado oficialmente por el Catastro Nacional de Campamentos 2024.

La propuesta radica principalmente en recuperar la estación como un centro cívico y comercial, que haga complemento a una regularización habitacional de los vecinos, respondiendo así a dinámicas del habitar territorial moderno, y conservando parte de su historia sector de habitación ferroviaria.



Estación Placilla y Casa del jefe de estación en su estado actual.

Fuente: Elaboración propia, 2024 .

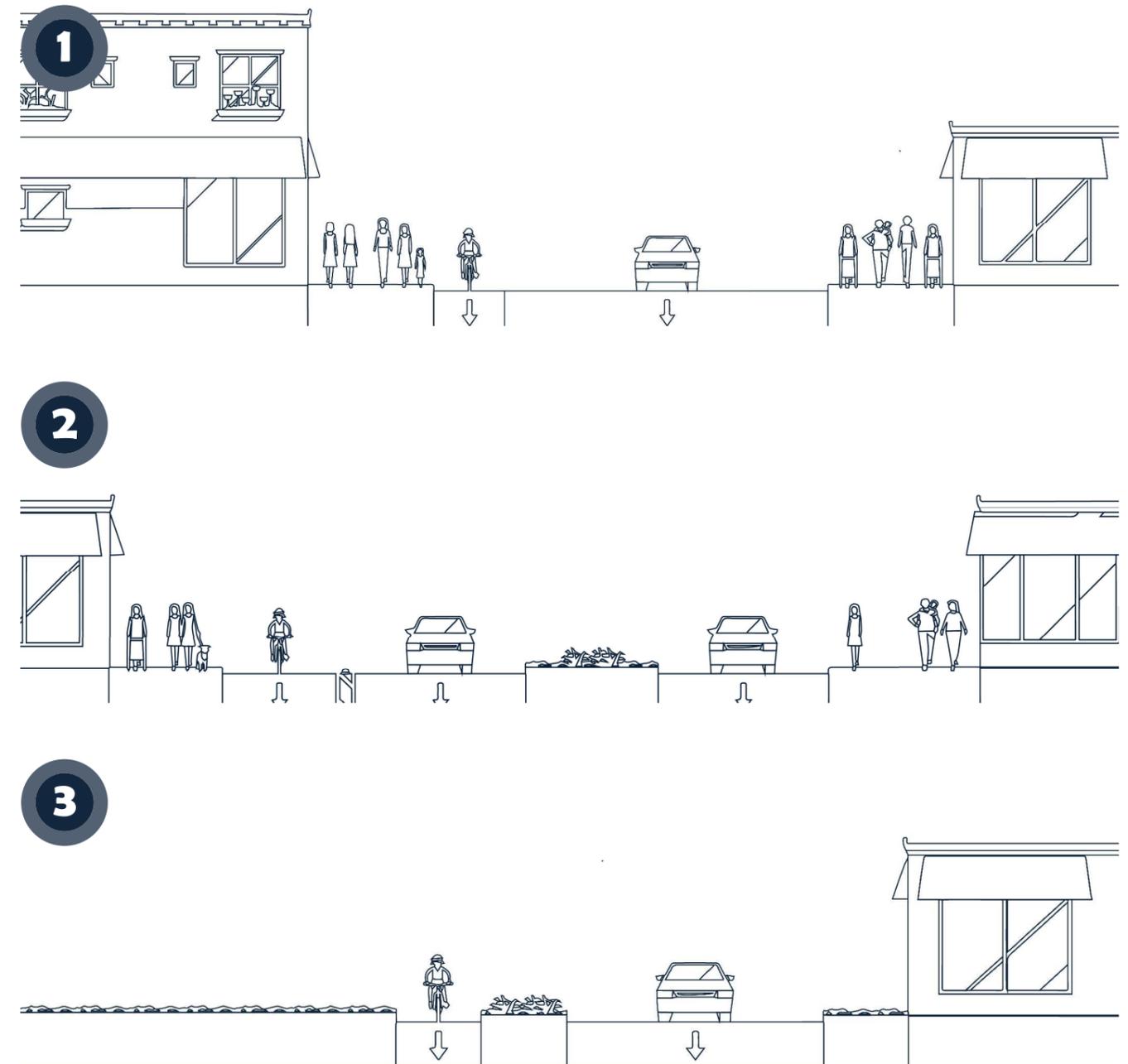
PROYECTO 2: PATRIMONIO Y VINO

RUTA PEDALEABLE PLACILLA



Los recorridos propuestos de forma pedaleable permiten conectar el área urbana de forma troncal y transversal. El fin de esto es generar una red multidireccional que recorre diferentes tipos de paisaje. Los tramos 1 y 2 responden a necesidades y dinámicas relacionadas a la escala local permitiendo la conexión hacia polos de equipamiento principalmente gastronómico. El tramo 3, por otro lado, permite la conexión hacia los predios agrícolas rurales, y particularmente hacia dos viñas.

Los recorridos en bicicleta hacia complejos enoturísticos han sido ya instalados en diversos lugares del mundo como Oregon (Willamette Valley), permitiendo a los visitantes de los viñedos recorrer de forma autónoma los pueblos cercanos. Esta forma de movilidad turística y patrimonial posibilita la dinamización económica para pequeños poblados urbanos y rurales como Placilla. En ese contexto, se proponen 3 formas de incorporación de ciclovía en los caminos identificados, que al igual que en el caso anterior, no requieren de gestión de expropiación dadas las condiciones morfológicas y estructurales que poseen.



GESTIÓN - INVERSIÓN - NORMATIVA: CÓMO LOGRARLO

FICHA TÉCNICA

PROYECTOS EN EL TERRITORIO

	GESTIÓN	COSTO TOTAL APROXIMADO	INVERSIÓN	NORMATIVA	TEMPORALIDAD
SANTA CRUZ					
RECUPERACIÓN Y REACTIVACIÓN ESTACIÓN PANIAHUE	<p>PROYECTO: MESA TERRITORIAL: EFE, MUNICIPALIDAD, MDSF</p> <p>MANTENIMIENTO: COMODATO GESTIONADO POR LA ASOCIACIÓN PARA COMUNIDAD INTERESADA EN EL USO DEL ESPACIO.</p>	<p>300 MILLONES DE PESOS</p> <p>PARA OBRAS CIVILES DE RECUPERACIÓN, DISEÑO DE ESPACIO COMUNITARIO Y ENTORNO. TRAMITACIÓN DE DECLARATORIA</p>	<p>PÚBLICO: FONDO DE INFRAESTRUCTURA CULTURAL, FONDOS DEL PATRIMONIO.</p>	DECLARACIÓN DEL INMUEBLE COMO MH	<p>12 MESES PARA LA RESTAURACIÓN DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>12 MESES PARA LA DECLARATORIA (EN PARALELO)</p> <p>6 MESES PARA LA GESTIÓN DE REACTIVACIÓN CON ACTORES LOCALES</p>
RUTA PEDALEABLE SANTA CRUZ	<p>PROYECTO: MESA TERRITORIAL: MUNICIPALIDAD, GORE, MTT</p>	<p>5 KM DE CICLOVÍA: 120 MILLONES DE PESOS</p>	<p>MIXTA: CAJA LOCAL - GORE</p>	NO SE REQUIEREN CAMBIOS NORMATIVOS NI EXPROPIACIÓN.	EJECUTADAS: 6-12 MESES
PLACILLA					
RECUPERACIÓN Y REACTIVACIÓN ESTACIÓN PLACILLA	<p>PROYECTO: MESA TERRITORIAL: EFE, MUNICIPALIDAD, MDSF. MINVU*</p> <p>MANTENIMIENTO: COMODATO GESTIONADO POR LA ASOCIACIÓN PARA COMUNIDAD INTERESADA EN EL USO DEL ESPACIO.</p>	<p>500 MILLONES DE PESOS</p> <p>PARA OBRAS CIVILES DE RECUPERACIÓN, DISEÑO DE ESPACIO COMUNITARIO Y ENTORNO DEL RECINTO ESTACIÓN Y CASA JEFE DE ESTACIÓN.</p>	<p>PÚBLICO: FONDO DE INFRAESTRUCTURA CULTURAL, FONDOS DEL PATRIMONIO</p>	INGRESO SOLICITUD A CMN. USO DE SUELO HABITACIONAL ENTORNO INMUEBLE	<p>18 MESES PARA LA RESTAURACIÓN DE OBRAS CIVILES</p> <p>12 MESES PARA LA REACTIVACIÓN</p> <p>*CONSIDERADOS TIEMPOS TRAMITACIÓN CMN POR DECLARATORIA EXISTENTE</p>
RUTA PEDALEABLE PLACILLA	<p>PROYECTO: MESA TERRITORIAL: MUNICIPALIDAD, GORE, MTT</p>	<p>4 KM DE CICLOVÍA: 140 MILLONES DE PESOS</p>	<p>MIXTA: CAJA LOCAL - GORE</p>	NO SE REQUIEREN CAMBIOS NORMATIVOS. NI EXPROPIACIÓN.	EJECUTADAS: 6-12 MESES
	<p>* GESTIÓN Y REGULARIZACIÓN DEL CAMPAMENTO DE ESTACIÓN PLACILLA A CARGO DE MINVU EN BASE AL CATÁSTRO NACIONAL DE CAMPAMENTOS 2024.</p>	<p>* VALORES REFERENCIALES EN BASE A: PROYECTO CICLOVÍAS SECTOR BARRIALES, SANTA CRUZ. PROYECTO RECUPERACIÓN RAMAL TALCA-CONSTITUCIÓN.</p>			

CRONOGRAMA: LA RELEVANCIA DEL CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO

Tal como se menciono anteriormente, se evalúa la potencialidad que posee planificar a corto, mediano y largo plazo. La identificación de las distintas temporalidades de cada proyecto permite lograr un involucramiento paulatino con la comunidad, estrechando la confianza y la identificación de estos con las piezas a intervenir.

Es probable que los proyectos varíen incluso en años, para así lograr una visión sostenible a largo plazo. En ese sentido, se rescata la relevancia de proyectar un modelo de gestión, ya que en base a este se debe trabajar constantemente, abarcando cada etapa proyectual, y también el post ejecución, posibilitando mayores oportunidades en la vida de cada proyecto y del plan en general.

Si bien estas temporalidades presentadas son tentativas, se pretende representar esquemáticamente la proporcionalidad de un posible cronograma.





Iglesia San José de Cunaco.
Fuente: Elaboración propia, 2024.

CONCLUSIONES

La presente propuesta plantea una metodología de planificación integral, donde se incorporan distintos elementos que configuran el territorio; identidades, dinámicas económicas y patrimonio, entre otros. Cuando se piensa en planificar desde el patrimonio, no se pretende generar ciudades museo, quietas y conservadas con trabas institucionales, sino más bien, se pretende incorporar la noción patrimonial, de memoria, de cosmovisiones e identidades en los distintos territorios que han sido formulados en esencia por estos ejes. La relevancia, y más bien, la verdadera conservación de estos elementos radica en la sostenibilidad que tienen en el tiempo, en el traspaso del imaginario colectivo donde las sociedades generan pertenencia a ciertos hitos históricos, culturales y sociales, materializados o no de forma física.

Bajo estos supuestos, el plan estratégico 3x3 se direcciona a utilizar el patrimonio existente, y el que se encuentra aún en periodo de consolidación inicial, ya sea de forma turística con algunos puntos clave para visitar, como también, localizando dinamizadores en bienes materiales que hacen alusión a las memorias ferroviarias locales, es decir, las estaciones.

Entender las estaciones como nuevos núcleos de actividades cotidianas puede ser una oportunidad para responder a necesidades locales en entornos complejos, como el caso de Placilla, o también, para unir polos territoriales que fragmentan las dinámicas y potencialidades locales como en Santa Cruz.

Las estaciones serán restauradas y reacondicionadas para albergar servicios que necesite la comunidad local respectiva. En ese sentido, se considera como referente las propuestas de Francia e Italia expuestas en las páginas anteriores, donde las antiguas estaciones ferroviarias se convirtieron en sedes de bomberos, centros de salud, bibliotecas, u otros que responden a ciertas dinámicas y requerimientos de cada territorio. Como se ha mencionado anteriormente, es de suma relevancia hacer uso constante y cotidiano del patrimonio, tanto por la identificación de los habitantes con el sitio, apelando a la memoria e identidad colectiva, como también por la sostenibilidad de este.

Bajo estas premisas, se recomienda que las estaciones puedan albergar espacios para el comercio local, teniendo como ejemplo las estaciones del Tren de la Costa de Buenos Aires, donde estos espacios de parada concentran puestos de pequeños comerciantes que potencian el desarrollo local.

En suma a esto, casos como las ciclovías en viñas del Valle de Napa y, algunas de Chile también, han demostrado la potencialidad turística de implementar infraestructura pedaleable en sectores rurales recorriendo los viñedos por horas. En las rutas vitivinícolas nacionales se han concentrado mayoritariamente en espacios privados de los viñedos, mas no en trayectos para llegar a las viñas y facilitar el turismo desde los centros poblados. Considerando que la ubicación y conectividad de Colchagua permite que turistas visiten por el día el valle, se pretende generar infraestructura para que los visitantes puedan llegar a las viñas más cercanas desde las áreas urbanas, y específicamente desde la estación. Se deja como planteamiento tentativo la instalación de arriendo de bicicletas desde las viñas involucradas, fomentando así la participación público-privada en el desarrollo turístico y territorial.

La idea de generar un ábaco de soluciones proyectuales permite re aplicar el modelo hacia otros territorios, que tienen en común un sistema de líneas y puntos, en un principio como parte del sistema ferroviario, y hoy, como los materiales de un tejido territorial.

Finalmente, se debe comprender que, sin una gestión intersectorial y multiescalar, colaborativa entre pares territoriales, se dificultan las propuestas de desarrollo y, por lo tanto, el establecer una instancia formal de cooperación de la gobernanza local como base para la administración del territorio, aporta un marco de gestión claro y capaz de reunir recursos para apuntar a un desarrollo integral y horizontal.



BIBLIOGRAFÍA

1. Campos, G. R. (2015). LA CULTURA COMO MOTOR DE DESARROLLO TURÍSTICO: INVENTARIO DEL PATRIMONIO Y DISEÑO DE LA RUTA TURÍSTICA “MORÓN OCULTO” (Doctoral dissertation, Facultad de Turismo y Finanzas, Universidad de Sevilla).
2. Castro, M. P., Prieto, F. C., Aparicio, D. G., Zamora, A. N., & Tárraga, A. B. L. (2023). Turismo y patrimonio como motores de desarrollo rural: el caso de las bodegas históricas de Famoselle (Zamora). Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada, 62(2), 118-135.
- 3-4. Valenzuela Marchant, C. . (2021). EL RAMAL FERROVIARIO DE SAN FERNANDO A PICHILEMU: EL TRANSPORTE DE CARGA COMO INVERSIÓN PRIVADA A FINES DEL SIGLO XIX. Revista Notas Históricas Y Geográficas. Recuperado a partir de <https://www.revistanotashistoricasygeograficas.cl/index.php/nhyg/article/view/306>
5. Amigos del Tren. Ramal San Fernando-Pichilemu. Visitado en 24 de mayo de 2024 https://www.amigosdeltren.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=62&Itemid=328
6. Para profundizar en el concepto de Terroir ver: Cid-Aguayo, B. E., Letelier-Araya, E., Saravia-Ramos, P., & Vanhulst, J. (2020). Terroir y Territorio. Casos de la pequeña vitivinicultura en el centro sur de Chile. Urbano, 23(42), 112–123. <https://doi.org/10.22320/07183607.2020.23.42.09> y Aliste, Enrique, Bustos, Beatriz, Gac, Daniella, & Schirmer, Raphael. (2019). Discursos sobre la viña y el vino: nuevos territorios en el imaginario social. Revista de geografía Norte Grande, (72), 113-132. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022019000100113>
7. Ministerio de Agricultura. (1995). Decreto N°464 Zonificación Vitícola y Denominación de Origen. Servicio Agrícola y Ganadero.
8. Muñoz Parra, C. (2009). Colchagua, un paisaje ordenándose en torno al vino.. Cuadernos de Investigación Urbanística, 0(66). Recuperado de <https://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/1060>
9. Iraida vargas- arenas. “Modo de Vida: Categoría de Las Mediaciones Entre Formación Social y Cultural.” Boletín de Antropología Americana, no. 12 (1985): 5–16. <http://www.jstor.org/stable/40977105>.
10. Ibarra, Macarena, & Bonomo, Umberto. (2012). De la fábrica a la vivienda: La protección de la memoria obrera en torno a la Fábrica Central de Leche, Santiago de Chile. Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural - Journal of Cultural Heritage Studies, 25(1), 40-61. Retrieved November 04, 2024, from http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-97632012000100005&lng=en&tlng=es.
11. Ortega, Andrea. (2022). Rieles que unen. Patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo. Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. Recuperado de <https://www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl/publicaciones/rieles-que-unen-patrimonio-ferroviario-entre-estacion-central-y-san-bernardo>
12. Ministerio de Agricultura. (2021). Catastro Nacional Frutícola, Región de O’Higgins.
13. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. sf. Recuperado de
14. Observatorio de Ciudades UC. (2022). Índice Sociomaterial de la Vivienda.
15. El Mostrador. (25 de noviembre, 2020). Pequeñas viñas del Valle de Colchagua: un oasis en medio de la pandemia y la sequía que atraviesa el país. Recuperado de <https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2020/11/25/pequenas-vinas-del-valle-de-colchagua-un-oasis-en-medio-de-la-pandemia-y-la-sequia-que-atravesia-el-pais/>
16. Servicio Nacional del Turismo. (5 de diciembre, 2019). Chile se muestra al mundo como un destino ideal para el enoturismo. Recuperado de <https://www.sernatur.cl/chile-se-muestra-al-mundo-como-un-destino-ideal-para-el-enoturismo/>
17. Servicio Nacional del Turismo. (20 de abril, 2022). Valle de Colchagua y San Pedro de Atacama fueron los destinos más visitados durante Semana Santa. Recuperado de <https://www.sernatur.cl/valle-de-colchagua-san-pedro-de-atacama-destinos-mas-visitados-semana-santa/>
18. Ministerio de Economía, Fomento y Turismo. (2018). Informe de Intensidad Turística y Definición de Destinos Turísticos. Subsecretaría de Turismo.
13. Servicio Nacional del Turismo. (sf). Data Turismo Chile. Recuperado de <https://www.sernatur.cl/dataturismo/>
19. Kandinsky, Wassily. (1995). Punto, línea, superficie: Contributo all’analisi degli elementi pittorici. p.18. Adelphi Edizioni spa.
20. Gonzáles Abela en Diccionario Histórico de la Lengua Española (1933-1936). Real Academia Española.

BIBLIOGRAFÍA

Extracción de datos para la representación territorial

Ministerio de Agricultura. (2016). Informe de Turismo Comuna de Santa Cruz. Sistema de Información Territorial Rural.

Datos recopilados de los informes Características Demográficas y Socioeconómicas del Sistema de Información Territorial Rural y los Reportes Comunales de la Biblioteca del Congreso Nacional.

Datos IDE Chile.

Consejo de Monumentos Nacionales.

Fotografías históricas

En Terreno Chile. <https://www.enterreno.com/>.

Modelos referenciales de gestión

Ferrovie dello stato italiane. (2018). Stazioni Impresenziate. Un riuso sociale del patrimonio ferroviario.

SNCF Gares & Connexions. 1001 Gares DES SOLUTIONS POUR LES TERRITOIRES.