



UNIVERSIDAD DE CHILE

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Escuela de Geografía

**PROPUESTA DE REVALORIZACIÓN TERRITORIAL DEL PATRIMONIO  
FERROVIARIO DEL RAMAL PELEQUÉN - EL CARMEN  
(REGIÓN DE O'HIGGINS)**

Memoria para optar al título profesional de Geógrafo

**OSCAR DAMIÁN ARAYA ZÚÑIGA**

**Profesor Guía: Dr. José Marcelo Bravo Sánchez**

Santiago, Chile

2021

## **AGRADECIMIENTOS**

No es sencillo agradecer en una Memoria de título, y todavía es más complejo poder agradecer cuando mucha gente te acompaña en el proceso.

Cuando uno viene desde abajo y desde pueblo, siempre es más complejo pero con la colaboración de la familia y los amigos siempre se puede llegar a cumplir con los objetivos, aunque estos tomen tiempo.

Primero quiero agradecer a tantos amigos y compañeros que cada vez que lo requerí estuvieron para darme una mano y poder ayudarme en mi proceso formativo de Geógrafo con temas académicos duros y puros, otros en tanto que me ayudaron a formarme como profesional con apoyo desde cuestiones prácticas como una palabra de ánimo o espacio en su casa o cuestiones profundas como conductas éticas acorde a un profesional de la Universidad de Chile al servicio de la sociedad.

En segundo lugar agradecer a mis profesores que me ayudaron en esta etapa con apoyo académico y pedagógico, pero en especial quiero valorar y agradecer a mi profesor Marcelo Bravo Sánchez que siempre estuvo para guiarme para lograr los objetivos académicos, y para llegar a ser un Geógrafo con una capacidad de implementar nuestras ideas con la gente desde el mundo rural, desde el mundo de la cultura y desde el patrimonio. Me enseñó lo bonito de ser geógrafo.

En tercer lugar quiero agradecer a mi familia que siempre me acompañó en mis años formativos desde que estaba en el INBA hasta la entrega de mi memoria, en especial a mi compañera Gerardine que junto a mis hijas Pascuala y Luciana siempre estuvieron a mi lado apoyándome y queriéndome.

Finalmente agradecer a Oscar y Ana, mi papá y mi mamá que son la base de mi formación. Esto es de ellos, mi profesión es de ellos y para ellos.

## **RESUMEN**

La valoración del patrimonio ferroviario es un tema que en Chile ha comenzado a crecer paulatinamente, es por esto que en las agendas de los territorios comienza a visualizarse en diversos aspectos. Los hitos, lugares, redes son de especial interés para sus comunidades ya que son parte de la identidad local fundamentalmente para las generaciones mayores.

El ramal ferroviario Pelequén-El Carmen fue una red vial, territorial, social, cultural y económica que es valorada por las comunidades desde la emotividad de las vivencias, pero también el día de hoy se valora desde el paisaje cultural, desde la educación patrimonial, y eventualmente como nuevas líneas de desarrollo turístico local.

Palabras Claves: Patrimonio Ferroviario, Territorio, Identidad Local, Desarrollo Turístico.

## **ABSTRACT**

The valuation of railway heritage is an issue that in Chile has begun to grow gradually, which is why in the agendas of the territories it begins to be visualized in various aspects. The landmarks, places, networks are of special interest to their communities since they are part of the local identity, fundamentally for the older generations.

The Pelequén-El Carmen railway branch was a territorial, social, cultural and economic road network that is valued by the communities from the emotionality of the experiences, but also today it is valued from the cultural landscape, from the heritage education, and eventually as new lines of local tourism development.

Key Words: Railway Heritage, Territory, Local Identity, Tourism Development

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.....	9
<b>CAPITULO 1: PRESENTACIÓN Y MARCO TEORICO.....</b>	<b>11</b>
1.1 Planteamiento del problema.....	11
1.2 Objetivos generales y específicos.....	12
1.3 Hipótesis de trabajo.....	13
1.4 Metodología.....	13
1.5 Marco teórico, conceptual y legal.....	18
1.5.1 Aspectos conceptuales.....	18
1.5.1.1 Definición de patrimonio.....	18
1.5.1.2 Geografía y patrimonio.....	20
1.5.1.3 Accesibilidad territorial.....	21
1.5.1.4 Redes de transporte o redes viales.....	23
1.5.1.5 Concepto de la nueva ruralidad y contexto actual.....	24
1.5.2 Aspecto teóricos.....	28
1.5.2.1 Importancia territorial del patrimonio.....	28
1.5.2.2 Paisaje cultural y su vinculación con el patrimonio.....	29
1.5.3 Marco legal.....	30
1.5.3.1 Ley de Monumentos Nacionales.....	30
1.5.3.2 Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial.....	31
<b>CAPITULO 2: DIAGNÓSTICO Y LINEA BASE.....</b>	<b>33</b>
2.1 Presentación general.....	33
2.1.1 Ruta H-66 Camino de la fruta.....	33
2.1.2 Área de estudio.....	33
2.2 Historia del Ramal Ferroviario.....	34
2.3 Condicionantes físicas.....	36
2.3.1 Geomorfología.....	36
2.3.2 Clima.....	37
2.3.3 Vegetación.....	37
2.4 Condicionantes Humanas.....	38
2.4.1 Características de la población del área de estudio.....	38
2.4.1.1 Contexto comunal.....	38
2.4.1.2 Superficie.....	39
2.4.1.3 Análisis demográfico por comuna.....	39
<b>CAPITULO 3: EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL RAMAL PELEQUÉN-EL CARMEN.....</b>	<b>42</b>
3.1 Evolución político-administrativa de la región y las provincias.....	42
3.2 Evolución histórica de las comunas del macro territorio.....	44
3.3 Evolución del ramal de ferrocarriles y de la carretera de la fruta.....	46
3.3.1 Periodo pre ferroviario.....	46

3.3.2 Periodo de instalación ferroviaria en el valle de Cachapoal.....	48
3.3.3 Periodo de auge del desarrollo ferroviario.....	49
3.3.4 Periodo de decaimiento y fortalecimiento de la red carretera.....	51
3.3.5 Consolidación red carretera y atisbos de revalorización patrimonial.....	52

**CAPITULO 4: RECONOCIMIENTO DE POTENCIALES HITOS TURISTICOS Y PATRIMONIALES.....54**

4.1 Percepción y valorización patrimonial.....	54
4.1.1 Estado del arte y valorización del patrimonio ferroviario en la comuna.....	54
4.1.2 Resultados y análisis comunales.....	55
4.1.3 Aspectos relevantes de reconocimiento del patrimonio ferroviario.....	64
4.1.4 Ideas para mantener el patrimonio ferroviario.....	65
4.1.5 Administración y gestión del patrimonio ferroviario.....	66
4.2 Análisis global de hitos turísticos y patrimoniales del trazado Pelequén-El Carmen.....	67
4.2.1 Malloa.....	67
4.2.2 San Vicente de Tagua Tagua.....	68
4.2.3 Peumo.....	69
4.2.4 Las Cabras.....	71
4.3 Análisis FODA.....	72
4.3.1 Análisis FODA por comuna con actores claves.....	72
4.3.2 Priorización de conceptos en matriz FODA.....	73
4.3.3 Análisis y estrategias en matriz FODA.....	75

**CAPITULO 5: PROPUESTA DE REVALORIZACIÓN DE SITIOS E HITOS DEL PATRIMONIO FERROVIARIO DEL EX RAMAL PELEQUÉN-EL CARMEN.....79**

5.1 Criterios de difusión del patrimonio ferroviario y del potencial turístico del ex ramal.....	79
5.2 Puesta en valor de hitos y sitios patrimoniales.....	81
5.2.1 Estación Pelequén y su entorno.....	81
5.2.2 Ex estación Malloa.....	82
5.2.3 Ex estación Requegua.....	82
5.2.4 Barrio ex estación San Vicente de Tagua Tagua.....	83
5.2.5 Caballo de agua San Vicente de Tagua Tagua.....	84
5.2.6 Puente ferroviario de Peumo.....	85
5.2.7 Ex estación de Peumo.....	86
5.2.8 Ex estación Codao.....	87
5.2.9 Ex estación La Rosa.....	88
5.2.10 Ex bodegas de estación Las Cabras.....	88
5.2.11 Ex estación El Carmen.....	89
5.2.12 Ex bodegas estación El Manzano.....	90
5.3 Propuesta de gestión.....	90
5.3.1 Gestión de redes.....	90
5.3.2 Fondo de postulación.....	91
5.3.3 Factibilidad técnica e inversión.....	92

<b>CAPITULO 6: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES</b> .....	95
6.1 Comprobación de hipótesis.....	95
6.2 Discusión bibliográfica.....	96
6.3 Conclusiones.....	99
<b>CAPITULO 7: BIBLIOGRAFÍA</b> .....	103
<b>ANEXOS</b> .....	107
Anexo N°1: Encuesta de valorización patrimonial.....	107
Anexo N°2: Entrevista semiestructurada a informantes claves.....	108

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N°1: Muestreo para encuestas en la comuna de Malloa.....	15
Tabla N°2: Muestreo para encuesta en la comuna de San Vicente de Tagua Tagua.....	15
Tabla N°3: Muestreo para encuesta en la comuna de Peumo.....	16
Tabla N°4: Muestreo para encuesta en la comuna de Las Cabras.....	16
Tabla N°5: Tabla de Población de las comunas del área de estudio.....	39
Tabla N°6: División político-administrativa de las provincias del área de estudio hasta 1925.....	43
Tabla N°7: División político-administrativa de las provincias del área de estudio desde 1934 a 1976.....	44
Tabla N°8: Escala de valorización de estado del arte del Patrimonio ferroviario.....	54
Tabla N°9: Escala de valorización del patrimonio ferroviario.....	55
Tabla N°10: Promedio de valorización por distrito censal comuna de Malloa.....	55
Tabla N°11: Promedio de valorización por distrito censal comuna de San Vicente de Tagua Tagua.....	58
Tabla N°12: Promedio de valorización por distrito censal comuna de Peumo.....	61
Tabla N°13: Promedio de valorización por distrito censal comuna de Las Cabras.....	62
Tabla N°14: FODA de las comunas respecto al patrimonio ferroviario.....	73
Tabla N°15: Priorización de los conceptos de la matriz FODA.....	74
Tabla N°16: Matriz FODA de estrategias.....	75
Tabla N°17: Descripción de factibilidad técnica de proyectos.....	92

## ÍNDICE DE CARTOGRAFÍAS

Cartografía N°1: Emplazamiento territorial del área de estudio.....	34
Cartografía N°2: Cartografía temática de Periodo pre ferroviario.....	47
Cartografía N°3: Cartografía temática del periodo de instalación del ramal.....	49

Cartografía N°4: Cartografía temática del periodo de auge ferroviario.....	50
Cartografía N°5: Cartografía temática del periodo de decaimiento.....	51
Cartografía N°6: Cartografía temática del periodo red carretera.....	53
Cartografía N°7: Estado del arte y valorización de la comuna de Malloa.....	56
Cartografía N°8: Estado del arte y valorización de la comuna de San Vicente de Tagua Tagua.....	59
Cartografía N°9: Estado del arte y valorización de la comuna de Peumo.....	61
Cartografía N°10: Estado del arte y valorización de la comuna de Las Cabras.....	63

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N°1: Esquema metodológico.....	18
Figura N°2: Pirámides de población de las comunas de Las Cabras y Peumo.....	40
Figura N°3: Pirámides de población de las comunas de San Vicente de Tagua Tagua y Malloa.....	41

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N°1: Distribución porcentual de la población del área de estudio.....	39
Gráfico N°2: Valorización patrimonial por rango etario Malloa.....	57
Gráfico N°3: Valorización patrimonial por rango etario San Vicente de Tagua Tagua.....	60
Gráfico N°4: Valorización patrimonial por rango etario Peumo.....	62
Gráfico N°5: Valorización patrimonial por rango etario Las Cabras.....	64
Gráfico N°6: Reconocimiento de aspectos relevantes para la valorización del patrimonio ferroviario (%)......	65
Gráfico N°7: Ideas para la conservación del patrimonio ferroviario (%)......	66
Gráfico N°8: Entidades que deben administrar sitios o hitos (%)......	66

## ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS

Fotografía N°1: Estación de ferrocarriles Pelequén.....	81
Fotografía N°2: Ex bodegas estación Pelequén.....	81
Foto N°3: Frontis packing Malloa, ex estación Malloa.....	82
Foto N°4: Ex estación Requegua.....	82
Foto N°5: Entrada ex estación Requegua.....	83
Foto N°6: Frontis restaurante ferroviario Barrio ex Estación San Vicente de Tagua Tagua.....	83
Foto N°7: Compilado fachadas casas Barrio ex Estación San Vicente de Tagua Tagua.....	84
Foto N° 8 y 9: Caballo de agua de San Vicente de Tagua Tagua.....	84
Foto N° 10 y 11: Puente ferroviario de Peumo.....	85
Foto N°12: Fachada ex estación de ferrocarriles de Peumo.....	86

Foto N° 13 y 14: Plazoleta ex estación de ferrocarriles de Peumo.....	86
Foto N°15: Frontis ex estación Codao.....	87
Foto N°16: Parte lateral ex estación Codao, cancha de Rayuela.....	88
Foto N°17 y 18: Frontis viña La Rosa, lugar de ex estación La Rosa.....	88
Foto N° 19 y 20: Frontis ex bodegas estación Las Cabras, hoy terminal de buses.....	88
Foto N°21: Interior ex bodegas Las Cabras, hoy terminal de buses.....	88
Foto N°22 y 23: Ex estación El Carmen, hoy capilla de la localidad.....	89
Foto N°24: Embarcadero Puente El Durazno, Lago Rapel.....	90

## **INTRODUCCIÓN**

El patrimonio cultural está estrechamente vinculado con la geografía del turismo, la valoración por parte de las comunidades de su cultura e identidad local genera diversas iniciativas que permiten que a las personas de distintos lugares, incluido el donde vive les sea atractivo poder observar y conocer.

El patrimonio ferroviario es un tipo de patrimonio que se ha puesto en agenda en las últimas décadas en nuestro país, como un espacio de valoración por parte de las comunidades. En algunos casos con gestión multisectorial pueden llegar a ser proyecto de inversión que atraen visitantes a estos lugares.

La carretera de la fruta que hoy conocemos en la región del Libertador Bernardo O'Higgins es producto de una evolución histórica y territorial que fue determinada por casi un siglo por el ex ramal de ferrocarril Pelequén-El Carmen. Este ramal que tuvo vigencia en a lo menos en algunos tramos desde fines del siglo XIX hasta los años 80 en el siglo pasado, dio paso a lo que hoy conocemos como carretera. Esta evolución generó diversos impactos en las localidades y también en la identidad del bajo Valle de Cachapoal que abarca las comunas de Malloa, San Vicente de Tagua Tagua, Peumo, y Las Cabras.

El ramal ferroviario fue sinónimo de crecimiento en la economía agroindustrial, de avances tecnológicos como el telégrafo, de conexión de los habitantes locales con visitantes, y para las comunidades de desarrollo y progreso en las pequeñas localidades del campo chileno. Ya ha mediado del siglo XX, comenzó la inserción de la industria automotriz y camionera, lo que paulatinamente mientras avanzaban los años condujo a un reemplazo en el sistema de transporte que generó abandono de una red que causó esplendor en el valle.

Ese valle desde la década del 80 del siglo pasado vio destruido su ex ramal, con demolición de ex estaciones, con venta de terrenos por parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), e inclusive con desaparición de la vía férrea de sus durmientes y trocha.

En la década del 2000 y la década del 2010, las mismas comunidades con colaboración de actores gubernamentales han ido recopilando información, han ido difundiendo sus particularidades, y han puesto en valor algunos hitos del ex ramal aludiendo a la emotividad y a la importancia arquitectónica.

A continuación en esta investigación se hace una descripción y análisis de esta evolución y su impacto en el territorio, para posteriormente exponer una serie de propuestas que vayan en la línea de poner en valor hitos del ex ramal ferroviario producto de la valorización de las mismas comunidades.

## **CAPITULO 1: PRESENTACIÓN Y MARCO TEORICO**

### **1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Hasta la segunda mitad del siglo XX, el ferrocarril y toda la actividad asociada fue la base del transporte para nuestro país, puesto que agilizó el traslado de personas de una región o territorio distante a otro en menor cantidad de tiempo y logró el traslado de todo tipo de material, sean materias primas (paja, hortalizas, etc.), animales, entre otros. En el caso del territorio que abarca el ramal ferroviario alusivo en el presente trabajo, el Ferrocarril era la base del transporte entre Pelequén y la zona agrícola del interior del bajo valle del río Cachapoal, donde permitía el transporte de pasajeros y productos en todos los pueblos y villorrios del Valle en función de los Fundos y las Viñas.

Con la llegada de los transportes vehiculares de gran tamaño en la segunda mitad del siglo XX, asociado a la empresa emergente de camiones en la zona, el ramal comenzó paulatinamente a desplazarse, a partir de la pavimentación del camino de tierra aledaño a esta red ferroviaria para convertirse en la carretera que es hoy, lo que gatilló posteriormente en el abandono y posterior desmantelamiento del tramo de trenes respectivo. Todo lo anterior se asocia a los impactos territoriales producidos por el proceso de modernización económica ocurrido en dicho periodo cronológico, el que se intensificó en la década de los años 70' del siglo pasado junto con la Dictadura militar.

Gracias a estos cambios, materializados principalmente en la construcción de la carretera de nombre Ruta H-66, se ha creado un conflicto entre la historia y la modernización. De esta forma, Sahady (2006) señala que esta carretera – paralela a la antigua vía férrea que conectaba las localidades de Pelequén con Las Cabras – originó el desplazamiento forzado de los medios de transporte típicos de un territorio rural, como los vehículos de tracción animal, sorprendiendo a la población original que no estaba preparada social ni culturalmente para dicho cambio, el que ocurrió de forma abrupta. Los pequeños poblados, que estaban arrimados a las antiguas estaciones ferroviarias, han tenido que irse adaptando progresivamente a una urbanización envolvente, constituida por elementos heterogéneos que

provocan la reducción del paisaje rural, relacionándose con la densificación de población al borde de la carretera naciente. El problema se acrecienta en la misma medida que se acrecienta la población que margina esta vía de alta velocidad: el tráfico ha aumentado de manera explosiva durante los últimos años, consolidando al automóvil en el indiscutible medio principal de transporte. Con ello, esta carretera consolida la caducidad (u obsolescencia arquitectónica) del tramo férreo, dejando de lado su historia y transformando su paisaje en uno urbano.

Por ende, el trazado de la carretera de La Fruta (Ruta H-66), por un lado, solo ha beneficiado a un sector de la población local, y por el otro lado, ha generado un estancamiento y en muchas ocasiones un retroceso en el desarrollo cultural, social y económico de los poblados que constituían el antiguo ramal Pelequén–El Carmen, que se expresaron en un periodo de esplendor local en sus respectivos barrios estaciones de cada pueblo. Actualmente, no son más que un referente de la pérdida de patrimonio e identidad local, que bajo el nuevo concepto de “Nueva Ruralidad” podrían ser base para la recuperación y el desarrollo de un incipiente turismo rural y cultural, que iría en directo provecho de las correspondientes comunidades.

## **1.2 OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS**

### Objetivo general

Analizar la evolución histórica y territorial del patrimonio local inherente al ramal ferroviario ubicado en la Ruta H-66, Ruta de la Fruta, a partir de una construcción espacial y territorial de los elementos que la definen y sustentan la identidad de los que han habitado este territorio.

### Objetivos específicos

- Elaborar una evolución histórica del Ramal del tren Pelequén-El Carmen y de la Carretera de La Fruta (H–66) y su vinculación con las comunas que atraviesan estas vías.
- Reconocer los potenciales hitos del patrimonio ferroviario del trazado Pelequén-El Carmen, en relación a la significación social y los imaginarios colectivos asignados por la comunidad.

- Desarrollar una propuesta de puesta en valor de sitios e hitos del patrimonio ferroviario del ex ramal Pelequén-El Carmen, con fines de gestión patrimonial, turística y cultural.

### **1.3 HIPÓTESIS DE TRABAJO**

Durante la vigencia del antiguo ramal Pelequén – El Carmen, los pueblos que lo componían, lograron un esplendor económico, social, territorial, cultural y patrimonial, puesto que su trazado atravesaba a dichas localidades, beneficiando directamente a su respectiva población local. Mientras que, una autopista conocida como es la “la carretera de la Fruta”, por su trazado lejano de cada pueblo, solamente ha beneficiado a un sector de la población de estos pueblos en un sentido económico y estancando o debilitando los aspectos sociales, territoriales, culturales y patrimoniales de cada entidad poblada próxima a esta vía de alta velocidad, producto del llamado efecto túnel que genera dicha carretera.

### **1.4 METODOLOGÍA**

Planteamiento Metodológico

Para poder lograr dar respuesta a los objetivos y a la problemática se ha planteado un marco metodológico que tiene su desarrollo en 3 etapas. Una etapa inicial de gabinete, una segunda etapa de trabajo de campo, y una tercera etapa de trabajo de gabinete donde se contrasten las justificaciones cuantitativas con las cualitativas para generar el análisis de comprobación de la hipótesis.

#### Primera Etapa de Gabinete:

Tiene por objetivo desarrollar una recopilación bibliográfica de las 4 comunas del área de estudio (Malloa, San Vicente de Tagua Tagua, Peumo y Las Cabras), analizando todos los factores que involucren el desarrollo histórico, económico y social para la investigación. Además se recopilará la información relativa a los aspectos conceptuales y teóricos que darán origen al Marco Teórico y conceptual de la investigación.

Posteriormente se recopilarán leyes, decretos y documentos similares sobre conservación y restauración del patrimonio para la elaboración del Marco Legal.

Finalmente se debe generar la información secundaria que está asociada en la planificación de técnicas a desarrollar.

En este punto se realizará:

- Preparación del trabajo de campo en el área de estudio, por medio de la técnica de la observación no participativa.
- Encuesta de valorización patrimonial con un muestreo según el calculador de muestras netquest. La fórmula empleada se explica de la siguiente forma:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1-p)}{(N-1) \cdot e^2 + Z^2 \cdot p \cdot (1-p)}$$

FUENTE: NESTQUEST.COM<sup>3</sup>.

En la cual “n” es el tamaño de la muestra que queremos calcular; “N” es el tamaño del universo (Total habitantes de la comuna estudiada); “Z” es la desviación del valor medio que aceptamos para lograr el nivel de confianza deseado. En función del nivel de confianza se empleado en el cálculo de la muestra de Tesis 95% (Z=1,96); “e” es el margen de error máximo que admito (p.e. 5%); y finalmente, “p” corresponde a la proporción que se espera encontrar.

- Método Delphi donde se elegirán los informantes claves y el cuestionario
- Aplicación de FODA.

### Trabajo de Campo:

En la etapa de terreno o trabajo de campo se aplicaran las técnicas ya antes mencionadas con el fin de generar la información primaria.

Encuesta de Valorización Patrimonial: Se aplicarán 1502 en las cuatro comunas según el muestreo correspondiente a cada distrito censal según los datos del censo 2017. La característica de la muestra está definido etariamente por mayores de 10 años, ambos géneros, tener una residencia mayor a 5 años en el área de estudio,

con diversa grados de instrucción educacional y variadas ocupaciones laborales de acuerdo a la RAE definida por el INE (2017).

Comuna	Distrito	Localidad	Población	Encuestas
Malloa	DC1	Sal si puedes	256	7
	DC2	Pelequén	3.132	87
	DC3	Malloa	3.783	104
	DC4	Panquehue	1.865	52
	DC5	Corcolén	566	16
	DC6	Cantarrana	642	18
	DC7	Rigolemu	709	20
	DC8	Limahue	2.450	68
	99	Rezagados	4	
			13407	<b>Tamaño Muestral: 372</b>

Tabla N°1: Muestreo para encuestas en la comuna de Malloa. (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

Comuna	Distrito	Localidad	Población	Encuestas
San Vicente	DC1	San Vicente	22.038	181
	DC2	Requegua	2.095	17
	DC3	Rastrojos	5.037	41
	DC4	Rinconada	2.377	19
	DC5	Tagua Tagua	1.286	10
	DC6	La Laguna	1.853	15
	DC7	Las Cruces	1.680	14
	DC8	Barrera	2.197	18
	DC9	Pencahue	1.943	16
	DC10	Tunca	2.205	18
	DC11	Toquigua	1.360	11
	DC12	Zúñiga	2.555	21
	99	Rezagados	140	
			46.766	<b>Tamaño Muestral: 381</b>

Tabla N°2: Muestreo para encuesta en la comuna de San Vicente de Tagua Tagua (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

Comuna	Distrito	Localidad	Población	Encuestas
Peumo	DC1	Peumo	6.638	172
	DC2	Gulutrén	2.317	60
	DC3	Codao	2.936	77
	DC4	La Rosa	2.403	63
	99	Rezagados	19	
			14.313	<b>Tamaño Muestral: 372</b>

Tabla N°3: Muestreo para encuesta en la comuna de Peumo. (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

Comuna	Distrito	Localidad	Población	Encuestas
Las Cabras	DC1	Las Cabras	8.237	127
	DC2	Llallauquén	2.732	42
	DC3	El Manzano	3.136	49
	DC4	Cocalán	2.189	34
	DC5	Santa Inés	2.281	35
	DC6	Quilamuta	561	9
	DC7	Salto del agua	500	8
	DC8	Santa Julia	1.261	19
	DC9	El Durazno	3.029	46
	DC10	Palmería	532	8
	99	Rezagados	182	
			24.640	<b>Tamaño Muestral: 377</b>

Tabla N°4: Muestreo para encuesta en la comuna de Las Cabras. (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

Se generará la estadística e información sobre el valor patrimonial de los hitos del patrimonio cultural asociado al ex ramal de ferrocarriles según la percepción de la comunidad en base a criterios como el estado del arte, valorización de hitos, medidas y/o propuestas.

Método Delphi: Posteriormente a la aplicación y tabulación de las encuestas se aplicaran entrevistas a personajes claves a través del Método Delphi para poder visualizar de mejor manera la proyección de la puesta en valor de hitos, donde se aplicará el cuestionario a funcionarios municipales y de Gobierno Regional, dirigentes de organizaciones culturales, vecinos de mayor que participaron anteriormente en organismos relacionados con el ferrocarril, ex ferroviarios y diferentes personas asociadas a la difusión de la cultura y el patrimonio de las comunas.

### Segunda Etapa de Gabinete:

Se desarrollará un análisis de tipo histórico, social, económico, paisajístico territorial de la evolución del ramal del tren a la carretera, se evaluarán los hitos patrimoniales asociados al patrimonio ferroviario en el área de estudio. Además se realizará un análisis comparativo del marco teórico-conceptual con el marco legal de puesta en valor de algunos sitios de interés para la comunidad.

Esto se contrastará con la recolección de datos cuantitativos y cualitativos de la etapa de campo, además de realizar un análisis estadístico y gráfico de la encuesta de valorización patrimonial, complementándolo de la información recabada en el cuestionario del método Delphi aplicado a los informantes claves.

En función de la información recopilada y contrastada se expondrán los resultados que den respuestas a los objetivos que son la evolución histórica del ramal y la carretera de la fruta, las ventajas y desventajas de los trazados que afectan el paisaje cultural y vincularlo con el patrimonio local, y finalmente la elaboración de una propuesta de puesta en valor de sitios del patrimonio ferroviario de esta zona. Las conclusiones darán respuesta a las distintas aristas de la nueva ruralidad de estas comunas y serán propositivas para generar ideas del fortalecimiento del patrimonio local o una incipiente economía local en base al turismo.

Ver a continuación el esquema metodológico que resume todo este punto (Fig. N°1).

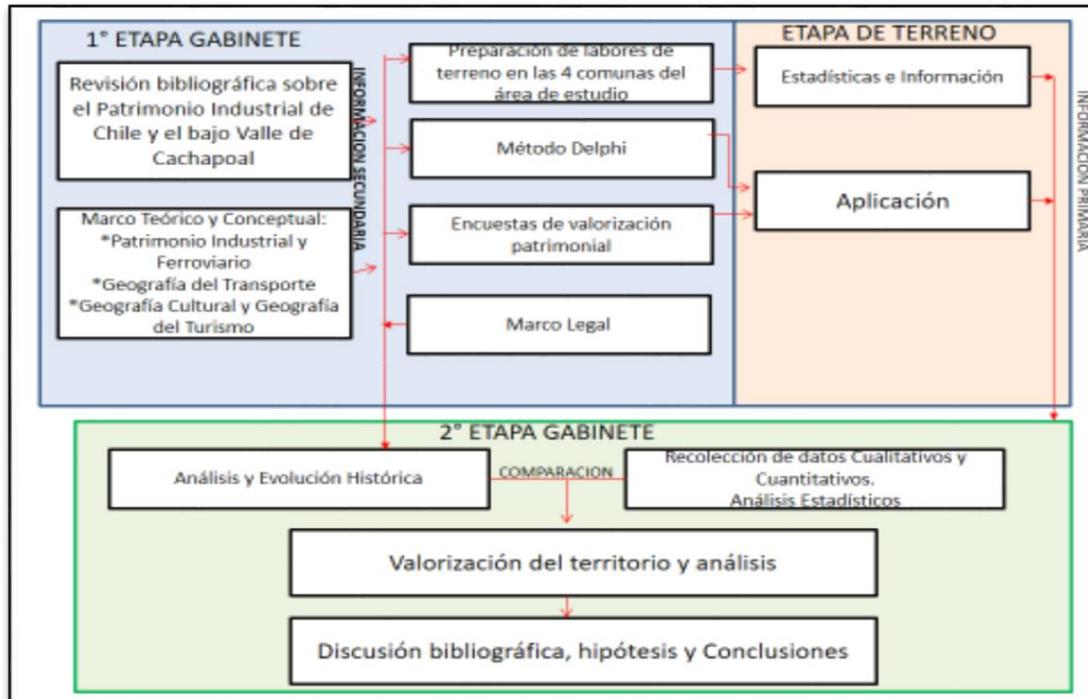


Figura N°1: Esquema metodológico. (Oscar Araya Zúñiga, 2021)

## 1.5 MARCO CONCEPTUAL, TEÓRICO Y LEGAL

### 1.5.1 Aspectos conceptuales

#### 1.5.1.1 Definición de patrimonio

La palabra patrimonio proviene del latín “*patrimonium*” (MUÑOZ ET AL, 2004), que significa literalmente “herencia” o legado, por lo que se puede definir como el legado transmitido y heredado generacionalmente, definiéndose por los procesos aprendidos de los grupos sociales respecto a las habilidades y prácticas desarrollados por ellos, los productos creados, los recursos, espacios y otros aspectos del contexto social y natural que los sustentan. Estos procesos proveen a las comunidades un sentido de continuidad transgeneracional y son importantes para la formación de la identidad y diversidad culturales, y la creatividad de la humanidad (BOJALIL, 2002), al sustentarlas y con ello determinar los diversos imaginarios colectivos que guían los valores alusivos y que por ello ofrece posibilidades de abordarse bajo un enfoque no sólo histórico, sino que incluso

geográfico (PARDO, 2007; TORRENT, 2006). Por lo tanto, el patrimonio conforma para ellos un espacio de memoria por representar y objetivizar su pasado (LIMA & MONTEIRO, 2010) y sus diversas formas de representación cultural, quedando plasmados en su historia particular, creando espacios de interacción entre otros grupos, permitiendo a su vez establecer relaciones entre diversos agentes y contextos (FERNÁNDEZ & RAMOS, 2005), trascendiendo en el espacio y sirviendo como vínculo entre pasado y presente, conformando pautas de acción social para representar su aporte en la cultura e identidad de estos grupos en los contextos actuales (e inclusive los ligados a la globalización), por lo que es atemporal (HOMOBONO, 2012).

Por tanto, cabe destacar que el patrimonio posee un carácter dinámico y no “inerte” como se suele abordar, ligado principalmente a las estructuras arquitectónicas y artísticas en muchos casos, bajo el denominativo de monumentos históricos y culturales, puesto que queda sujeto a las dinámicas territoriales que a su vez lo compone, dependiendo de los modos de organización social de un grupo, y que por ello los conceptos que lo definen cambian conforme las dinámicas y relaciones sociales se complejizan y cambian (ARÉVALO, 2012). Es por esto que el patrimonio es un elemento vivo, alejado de la nostalgia y aunque ligado al pasado es a su vez presente (FERNÁNDEZ & RAMOS, 2005) y por ello el primero se renueva desde lo último (ARÉVALO, 2012). Para que lo anterior sea válido, Homobono (2012) destaca su amplitud atemporal en la medida que los elementos que lo definen (sean tangibles y/o intangibles) trasciendan en el tiempo y a pesar de las dinámicas territoriales, sociales y culturales, le den un carácter de estabilidad en su rol de estructurar a estos grupos y que por ello muestre una discontinuidad temporal con las formas precedentes de vida.

Otro aspecto a considerar para entenderlo como elemento territorial, es el carácter multidisciplinar que este elemento abarca (FONTAL MERILLAS, 2010), el que puede abordarse por las perspectivas económica, política, cultural, geográfica, social, etc. Esto es, porque el patrimonio es:

En términos económicos, un recurso de inversión tanto para gestiones patrimoniales, dirigidas principalmente al turismo con el fin de atraer a turistas tanto extranjeros como nacionales (PRATS, 2003 y 2011), reactivando el comercio local y fomentando la remodelación de estructuras patrimoniales que puedan servir como recurso alusivo, y como un elemento a favor para atraer más clientes en la oferta inmobiliaria de los espacios urbanos (CHECA, 2010), a partir de la plusvalía generada por la historia que contienen;

Desde el punto de vista político, un polo de planificación apreciado desde el marco legislativo, plasmado principalmente en la oferta inmobiliaria (LÓPEZ ET AL, 2012), y en la gestión turística en el punto anterior y siendo también objeto de planes de intervención para su restauración, conservación y/o gestión;

Desde la geografía cultural, un elemento importante donde las manifestaciones que definen este concepto por los grupos sociales ocurren allí, y cuyas relaciones se plasman para definir las dinámicas territoriales de los grupos sociales. Es decir, un elemento que permite las interacciones sociales, que a la larga generan los modos de producción cultural, y bajo la social, un elemento de conflictos, relaciones, valores, creencias, etc. que define la cotidianeidad y con ellos los modos de organización social, asimismo de la definición de grupos sociales, con límites claros y desplazamientos orientados a su apreciación y percepción de su entorno a través de su diario vivir (BOIRA, 1987).

#### **1.5.1.2 Geografía y patrimonio**

Como se mencionó previamente el patrimonio se emplaza dentro de una unidad territorial (FERNÁNDEZ & RAMOS, 2005; ARÉVALO, 2012; HOMOBONO, 2012), por lo que se vincula directamente con la geografía para su entendimiento. A su vez, como lo plantea Claval (2002), al ser un elemento cultural su trascendencia se entiende y justifica a partir de su rol como conformador de los modos de producción cultural y organización social que conduce a la conformación del territorio.

Ahora, con respecto a los estudios efectuados para su entendimiento bajo la perspectiva geográfica, se han enfocado principalmente en las variables económica

y cultural, teniendo en común su énfasis en la matiz material del mismo, comprendida por las manifestaciones tangibles tales como edificios, instalaciones industriales, museos, obras de arte, sitios y restos arqueológicos, y otros (KREBS & SCHMIDT-HEBBEL, 1999) y funcionales, viéndose como un ente de planificación y gestión en ambos casos, y que derivan en políticas de protección con enfoque en el desarrollo local (PRATS, 2003). Hay que considerar, además, que estos estudios se han desarrollado con fuerza durante los últimos 20 años, debiéndose principalmente al poco interés en su estudio como componente cultural. Sin embargo, recientemente se ha comenzado a dar hincapié, y de la misma forma, en su matiz inmaterial abarcando las tradiciones populares, festividades, danzas, representaciones teatrales y herencias poéticas (JUÁREZ, 2003; UNESCO, 2003).

Desde la geografía se han desarrollado estudios vinculados al patrimonio en sus diversas dimensiones, en este caso consideramos dos estudios del último año, gestión turística y de conservación de la cuenca alta del río Achibueno, comuna de Linares (CASTILLO, 2020), revalorización territorial del patrimonio natural y cultural de la comuna de Renca por medio del desarrollo de una propuesta de agenda de productos turísticos (BRIONES, 2020).

### **1.5.1.3 Accesibilidad territorial**

No es sencillo definir el concepto de Accesibilidad en el marco de una investigación que tiene su génesis en la Geografía del Transporte, debido a que se suele confundir la accesibilidad vial con la accesibilidad territorial. Si ponemos como antecedentes ambos conceptos, la accesibilidad vial tiene relación solamente con las redes de transporte, en tanto la accesibilidad territorial engloba las redes de transporte con la interrelación de los lugares y las personas que la habitan.

Martínez (2004), define el concepto de accesibilidad territorial como “la calidad de accesible”, en el sentido de la capacidad de un elemento de dar acceso a un territorio determinado; bajo la misma línea, considera este concepto como una propiedad territorial que adquiere sentido al evaluar las diferencias de, al menos, dos puntos de un territorio. Esta lógica da pie al análisis de relaciones de jerarquía, puesto que la accesibilidad se expresará en términos de «mayor que» o «menor

que» dentro del sistema considerado: necesariamente habrá puntos más accesibles que otros, ya que no todos disponen de la misma localización. A pesar de todo, se es consciente de que es una variable que diferencia a los espacios entre sí, no en vano David Smith (1980) se refería a ella como un bien escaso a redistribuir territorialmente a través de la planificación. Es decir, se reconoce que la accesibilidad es un atributo que se entiende desde la contraposición de situaciones locacionales en un territorio dado.

Bajo otras miradas, Higuera (2003) la define como “la oportunidad relativa de interacción y contacto”. Willigers (2006), en tanto, considera que en la práctica se suele considerar como la mayor o menor facilidad para acceder de un lugar a otro. Es, en definitiva, una cualidad del territorio que adquiere sentido al comparar diferentes puntos del mismo entre sí. Ha sido y sigue siendo, además, uno de los temas de interés más relevantes en la Geografía del Transporte, acaparando multitud de estudios y análisis al respecto.

A partir de una conceptualización epistemológica y comparativa territorialmente hablando, se pueden distinguir dos tipos de accesibilidad: una de tipo personal y otra de tipo social. Se pueden distinguir estas dos conceptualizaciones diferenciadas sobre la accesibilidad y, por tanto, dos grupos de estudios diferenciados. La raíz de esa diferencia radica en el sujeto al que se aplica la cualidad de accesible. El primero de ellos se centra en la accesibilidad individual o personal, entendida como la capacidad de movilidad individual y el acceso a servicios. Se relaciona con concepciones sociales del espacio y la Geografía, puesto que habla de exclusión y distancia social. Este tipo de estudios argumentan que la separación espacial tan sólo es un tipo de separación (FARRINGTON & FARRINGTON, 2005). Se pueden incluir estos enfoques dentro del estudio del bienestar, y además de la escala urbana también tratan la dicotomía urbano-rural y la diferenciación en el acceso a servicios entre ambos. La otra conceptualización de la accesibilidad está más relacionada con el espacio concreto que con el espacio social, es la accesibilidad de los lugares. Parte de una idea más continua de espacio y distancia, aunque ésta no sea sólo distancia lineal. Se inicia con los análisis

topológicos abstractos neopositivistas y ha evolucionado hasta la actualidad complementándose con otros matices. En su forma más abstracta, la accesibilidad combina dos elementos: la localización en una superficie en función de posibles destinos y las características de la red de transporte (GUTIÉRREZ, 2001).

Teniendo en mente que el área de estudio es predominantemente rural, es necesario enfocar el análisis conceptual en el plano alusivo. En esta visión, la accesibilidad puede usarse en las políticas de desarrollo rural como indicador de carencia rural, tomando más fuerza el hecho que la accesibilidad rural sea más importante que las carreteras (FARROW Y NELSON, 2001). A partir de este aspecto, Gutiérrez y Monzón (1993) plantean que cualquier actuación en la infraestructura de transporte debe producir modificaciones en las condiciones de accesibilidad potencializando espacios no desarrollados. Por su parte Nogales et al (2002) señalan que hoy en día el transporte es fundamental para el funcionamiento socioeconómico de espacios territoriales mediante el flujo de personas y mercancías, agregando que su desaparición supondría la desaparición de la sociedad como se concibe hoy en día.

#### **1.5.1.4 Redes de transporte o redes viales**

Las redes de transporte, según la **Real Academia Española**, se pueden definir como “el sistema de medios interconectados, mediante la confluencia de calles o un conjunto de elementos organizados, para conducir personas, objetos y cosas de un lugar a otro”<sup>1</sup>. En este sentido, su construcción considera 3 aspectos: la geometría, la resistencia y la capacidad. En la práctica, el diseño de transporte toma los diseños geométricos los que son cruciales para definir el ancho, número de carriles, vías y el diámetro de éstas. Su producto es tomado por especialistas para evaluar su factibilidad en terreno y definir el funcionamiento del sistema considerando el tiempo.

---

<sup>1</sup> Nota del autor: Esta definición surge a partir de la unión de las palabras “red” y “transporte”, al consultar la plataforma digital de la Real Academia Española (nota personal del autor). Fecha de consulta: 17 de enero de 2018. Hora: 13:45 horas.

Debido a la irrupción del proceso de globalización, las redes viales se incluyen en redes de interconectividad que se expanden a países e incluso entre continentes. Esto se explica, según Antón (2013), que la maya mundial de redes de transporte se puede definir como la sumatoria de las redes de forma multiescalar (global, continental, insular, nacional, regional y local), yendo más allá de la mera contingencia de una ubicación concreta o de una movilidad particular tanto en personas como en mercancías. Dicho escenario ya fue atisbado por Dolfus & Brunet (1990), en la que las transformaciones que hoy se observan en el modelo mundial de los transportes ya estaba implícito en su análisis de movilidad con base en las actividades socioeconómicas, resaltando el dominio del sistema mundo ejercido desde los archipiélagos metropolitanos del hemisferio boreal. Si se desagregan las mallas relativas a los ejes viarios de carreteras, ferrocarriles, grandes rutas marítimas y aéreas del mundo, se advierte la actualidad de lo ya descrito anteriormente, con el aplastante predominio de los tejidos de malla originados en Europa Occidental y Estados Unidos, llamando también la atención los diferentes hiatos espaciales en los que ni se puede hablar de una verdadera malla estructurada y con actividad funcional: macizo septentrional de Sudamérica, Sahel, áreas vacías de Asia Central o Australia, etc. Desde este punto de vista se conceptualizan las redes de transporte en un marco global y en dependencia de la economía, pero a la vez como un articulador del territorio, a esto se le agrega que cohesionan el territorio en función de los cambios de uso de suelo o de las expresiones territoriales como el patrimonio o la economía local, es decir, las infraestructuras son el soporte para las actividades productivas y la organización del sistema de asentamientos, y la intervención en las mismas se identifica con la capacidad de un país o región para estructurar y establecer un modelo económico-territorial propio y diferenciado (GÓMEZ, 2000).

#### **1.5.1.5 Concepto de la Nueva Ruralidad y contexto actual**

La ruralidad a priori se podría considerar como el conjunto de elementos que determinan y caracterizan un territorio rural, de carácter social, productivo, cultural y natural, que construyen el paisaje característico de estos territorios y le dan a los

grupos sociales alusivos el sentido de identidad y permiten elaborar su tejido correspondiente.

Es importante contextualizar este concepto en la realidad actual latinoamericana, puesto que el área de estudio pertenece a este macroterritorio. Al respecto, Grammont (2008) introduce el concepto de *Nueva Ruralidad* en Latinoamérica, por la que argumenta que cobra relevancia a finales de la década de los ochenta del siglo XX, surgiendo como una perspectiva más de análisis que ayuda a dar cuenta de las transformaciones ocurridas en el nuevo contexto provocado por fenómenos de alcance global; este concepto se plantea como un elemento de carácter teórico que procura dar a comprender la profundidad y complejidad de los cambios en el mundo rural desde la década de los 80' del siglo XX (HERNÁNDEZ & PEZO, 2010). Representa un escenario con características y adaptaciones de los espacios rurales en los niveles local, regional y nacional provocados a partir de su estrecha relación con la ciudad. A grosso modo, la realidad rural ha sido abordada desde tres enfoques: por un lado, se encuentra el que estudia las transformaciones macro, los temas económicos, políticos y sociales; este enfoque enfatiza en los estudios en la escala local-global, con sus cadenas productivas y los efectos de las migraciones. En un nivel inferior, el enfoque que analiza cuáles deben ser las políticas públicas para responder a situaciones emergentes en el campo, así como la función que el campo debe cumplir y las demandas que puede satisfacer sin comprometer el bienestar de su sociedad. Los estudios principalmente giran en torno al territorio y ponen en el centro de sus preocupaciones el desarrollo sustentable. Todo esto implica, según el mismo autor, que la virtud es que implica la existencia de cambios importantes en el campo que parecen marcar una nueva etapa en su relación con la ciudad y la sociedad en general, tanto en el nivel económico como en el social, cultural y político. Esta nueva ruralidad también puede albergar fenómenos que se evidencian en espacios urbanos como lo establece Augé (1996) con los *no lugares*, en el sentido que se pueden formar espacios físicos donde hay ausencia de relaciones sociales, o lugares que eran espacios de encuentros claves para los pueblos ya pierden la estructura social que los define como tal.

Al referirse al contexto de la ruralidad en el mundo actual, en relación con la nueva ruralidad, y en particular en el caso de Chile, las transformaciones sufridas en los últimos años, principalmente desde las últimas décadas del siglo XX en adelante, responden a los procesos de conformación de la globalización, lo que ha implicado en cambios en la situación de las culturas locales, en los estilos y calidad de vida de las poblaciones, en las formas de producción de bienes y servicios, en las condiciones laborales, en las redes y actores sociales, y en las situaciones medioambientales. Esto se traduce en la imposición de un modelo de desarrollo “hacia afuera”, aun al pesar de la resistencia de sectores marginalizados por estos procesos, el que se caracteriza por la globalización de los sistemas agroalimentarios, por la producción de materias primas y alimentos para el primer mundo, por la apertura de los mercados hacia un ámbito global, y por un Estado que ha desempeñado un rol de promotor y de apoyo a este desarrollo, con la aplicación de políticas neoliberales y de ajuste estructural. En el caso de Chile, las condiciones sociopolíticas impuestas por la dictadura militar entre los años 1973 y 1990, permitieron instaurar tempranamente el modelo neoliberal, y también revertir las transformaciones que se habían logrado con la reforma agraria de los gobiernos anteriores, mediante lo que se ha llamado la “contrarreforma” del gobierno militar. Como resultado estructural, la tenencia de las tierras de los campesinos “reformados”, en un alto porcentaje y de forma paulatina, volvieron a sus antiguos dueños, o bien han sido adquiridas por los nuevos actores capitalistas que se incorporan al campo para el desarrollo de una agricultura de exportación (HERNÁNDEZ & PEZO, 2010).

Según lo planteado por Hernández y Pezo (2010), hay 3 dimensiones que abarcan estas transformaciones, siendo en primer lugar la dimensión económica-productiva, en segundo la social y la tercera la cultural.

En la dimensión económica-productiva surgen nuevas formas de producción agropecuaria orientadas a los mercados globales. Se acentúan las tendencias a la especialización de los productores agropecuarios, expresado en una alta presencia de monocultivos, en función de las demandas de los mercados del primer mundo.

Existe un notorio predominio de una agricultura de exportación, pero a su vez persiste la agricultura campesina, con diversos niveles de integración y también de exclusión con respecto a los sistemas agroalimentarios globalizados.

En la dimensión social, se destaca la emergencia de nuevos actores, algunos de los cuales se imponen en las relaciones económicas (empresas transnacionales, agroexportadores y grandes productores reconvertidos) y nuevas redes de relaciones sociales que han modificado la morfología de las sociedades rurales. Surgen nuevas formas campesinas como consecuencia de su búsqueda de una nueva funcionalidad con respecto al modelo global de desarrollo y el gran incremento de poblaciones rurales excluidas de los procesos de modernización y globalización del agro chileno. Esto ha provocado, como en el resto de América Latina, el surgimiento de movimientos sociales de resistencia o de búsqueda de desarrollos alternativos, como respuestas a la globalización y al modelo de desarrollo imperante.

En la dimensión cultural hay desencuentros entre las culturas locales y las formas culturales provenientes de la globalización, provocando respuestas locales que no obedecen a patrones comunes, sino a una amplia diversidad cultural. Es interesante el proceso de revalorización de lo rural y de lo que significan las culturas locales, en el contexto de la búsqueda de una identidad basada en el territorio, las vocaciones productivas, y en el patrimonio natural, histórico y cultural.

Finalmente, una diferencia importante en la nueva forma de entender la ruralidad, es que se reconoce que en el espacio rural se desarrollan una serie de actividades distintas a la agricultura, como lo son la mayoría del sector, además en estos espacios se realiza una serie de servicios sociales como la educación, la salud, seguridad, vivienda, deporte, vida comunitaria. El medio rural se entiende como “el conjunto de regiones o zonas con actividades diversas y en las que se asientan pueblos, aldeas, pequeñas ciudades y centros regionales, espacios naturales y cultivados...” (ceña, 1993, p.29 citado en Pérez 2001).

## **1.5.2 Aspectos teóricos**

### **1.5.2.1 Importancia territorial del patrimonio**

Hay que pensar que el patrimonio es primordialmente una construcción social (ARÉVALO, 2012; HOMOBONO, 2012), ya que su origen responde a un contexto funcional atribuible a eventos históricos y sociales particulares, siendo determinante para conformar los modos de interacción y organización social que pueden dar origen a otras formas de manifestación patrimonial, conforme las dinámicas sociales se complejicen y cambien (ARÉVALO, 2012). En otras palabras, el patrimonio nace de una necesidad que un grupo determinado intenta satisfacer conforme sus modos de producción cultural y organización por las dinámicas ya mencionadas; dicha necesidad funcional puede ser para conseguir mejores instalaciones para producir mayores y mejores bienes materiales o aumentar la productividad, la instauración de actividades de ocio como bailes o juegos, alguna forma de manifestación artística como el cine o la música (RIBEIRO, 1998), etc.

Aplicando lo anterior al territorio, su funcionalidad que se da porque su puesta en valor se ve lograda cuando su significado, pasa a ser el principal elemento de la identidad de los grupos sociales (a partir del uso dado al territorio derivado de la actividad antrópica y las relaciones sociales generadas) (FERNÁNDEZ & RAMOS, 2005; ARÉVALO, 2012; HERMOSILLA, 2012), esto permite establecer las pautas que rigen la movilidad social de estos grupos por medio de su funcionalidad, puesto que al establecerse sus integrantes se articulan en torno a estas manifestaciones y con ello generan sus modos de organización. A partir de su transmisión generacional en torno al patrimonio, se va construyendo su valoración simbólica, cuya repercusión en el territorio radica en los imaginarios colectivos e individuales tanto para su defensa como de su puesta en valor.

Entonces, su significancia territorial y geográfica se logra, en palabras de Herмосilla (2012), cuando se conforma un espacio cultural, formado a partir de lugares que se forman por la conjugación del medio físico, la actividad antrópica (que determina el uso del territorio en el que se establecen) y sus significados como resultado de las experiencias vividas e intenciones humanas que consolidan su identidad (CLAVAL,

2008) y su posterior interpretación individual y colectiva que determina la creación de imágenes mentales y construcciones espaciales de los lugares (BOIRA, 1987), y cuya conjugación determina su identidad.

### **1.5.2.2 Paisaje cultural y su vinculación con el patrimonio**

El paisaje, como idea general, es el resultado dado por las múltiples interacciones entre el hombre y el medio en el que se desenvuelve (DE UNAMUNO, 1972). En otras palabras, puede definirse como un área resultante de la interacción entre los factores naturales (relieve, hidrografía, etc.) y los humanos (actividades antrópicas y el patrimonio), por lo que se traduce en la combinación de la naturaleza y la sociedad en el territorio (RIBAS, 2007). Su interpretación tiende a ser subjetiva, debido a sus múltiples formas de hacerse según los diversos elementos que lo componen y el orden en el espacio dado. Por ello, se establece la vinculación entre un lugar o territorio en el que se encuentra este elemento y la comunidad o individuo que lo usa y transforma (TESSER, 2000), y se valoriza a partir de la percepción estética y funcional, hecha a partir de los sentidos humanos (BOIRA, 1987; MATA, 2008) al establecer sus modos de organización social (PAYANO, 2012), por lo que la lectura dada al paisaje corresponderá a su interpretación de las realidades que acaecen en él ser individual o en medio colectivo, desde el punto de vista de las experiencias vividas, lo que se traducirá posteriormente en la creación del espacio geográfico (OJEDA, 2013), que a su vez permite la interpretación del territorio en el que se desenvuelve (MATA, 2008).

Este concepto se puede, por tanto, abordar bajo cuatro dimensiones, según Tesser (2000) y Raposo (2012):

- a) Estética, a partir de la percepción del arte, literatura y demás elementos culturales tangibles e intangibles.
- b) Ecológica, relacionándose con los elementos del medio natural.
- c) Cultural, correspondiendo al escenario de las actividades humanas, donde se producen los mecanismos y las manifestaciones de producción antrópicas.
- d) Interpretativa, a partir de la percepción humana.

### 1.5.3 Marco legal

#### 1.5.3.1 Ley de Monumentos Nacionales

La ley N° 17.288 sobre Monumentos Nacionales del Ministerio de Educación, del 27 de Febrero de 1970, es la legislación que regula el patrimonio a nivel nacional, a partir de la implementación y regularización de declaratorias de las diversas instalaciones, edificaciones, inmuebles, artefactos y demás eventos que puedan considerarse monumento por su aporte a la historia y cultura a nivel nacional, siendo con ello el principal instrumento que le da peso a nivel político al patrimonio, considerándose como tal toda manifestación tangible en el fondo.

Con respecto a la definición legal de estos eventos patrimoniales, la ley los define de la siguiente forma:

*“los lugares, ruinas, construcciones u objetos de carácter histórico o artístico; los enterratorios o cementerios u otros restos de los aborígenes, las piezas u objetos antro-po-arqueológicos, paleontológicos o de formación natural, que existan bajo o sobre la superficie del territorio nacional o en la plataforma submarina de sus aguas jurisdiccionales y cuya conservación interesa a la historia, al arte o a la ciencia; los santuarios de la naturaleza; los monumentos, estatuas, columnas, pirámides, fuentes, placas, coronas, inscripciones y, en general, los objetos que estén destinados a permanecer en un sitio público, con carácter conmemorativo”.*

Las declaratorias se aprueban mediante Decreto Supremo del Ministerio de Educación, mediante previa proposición del Consejo de Monumentos Nacionales de Chile. La clasificación se rige de la siguiente manera:

- a) Monumento Histórico (MH): corresponde a un inmueble o edificación cuya importancia histórica a nivel nacional, regional y local, es significativa, al punto de ser determinante incluso para los tiempos presentes.
- b) Zona Típica o Pintoresca (ZTP): corresponde a agrupaciones de bienes inmuebles urbanos o rurales, que forman una unidad de asentamiento representativo de la evolución de una comunidad humana y que destacan por su unidad estilística, su materialidad o técnicas constructivas; que tienen interés

artístico, arquitectónico, urbanístico y social, constituyendo áreas vinculadas por las edificaciones y el paisaje que las enmarca, destaca y relaciona, conformando una unidad paisajística con características ambientales propias, que definen y otorgan identidad, referencia histórica y urbana en una localidad, poblado o ciudad (CMN, 2001). Éstas se dividen en: centro histórico, pueblo tradicional, entorno de Monumento histórico, área y conjunto (LADRÓN DE GUEVARA ET AL, 2012).

c) Monumento Público: Según la ley, son “las estatuas, columnas, fuentes, pirámides, placas, coronas, inscripciones y, en general, todos los objetos que estuviesen colocados o se colocarán para perpetuar memoria en campos, calles, plazas y museos o lugares públicos”.

d) Sitio (o Monumento) Arqueológico: Corresponden a las ruinas, lugares abandonados y yacimientos y piezas (como fósiles por ejemplo) de origen arqueológico, antropológico y paleontológico que existen sobre o bajo la superficie del territorio nacional.

e) Santuario de la Naturaleza: Son todos aquellos sitios terrestres o marinos que posean los elementos bióticos y abióticos necesarios para estudios e investigaciones del orden geológico, paleontológico, zoológico, botánico o ecológico, y/o cuyas formaciones naturales sean de interés de estudio científico para el Estado.

### **1.5.3.2 Carta de Nizhny Tagil Sobre el Patrimonio Industrial**

Al amparo de la Convención de la UNESCO de la Salvaguarda del Patrimonio Inmaterial, teniendo lugar y siendo aprobada el año 2003, surge la denominada **Carta de Nizhny Tagil Sobre el Patrimonio Industrial**, la que fue confeccionada y aprobada en Nizhny Tagil, Rusia, por los miembros del **Comité Internacional por la Conservación del Patrimonio Industrial** (TICCIH por sus siglas en inglés), el 17 de julio de 2003. Esta carta sienta las bases para la protección, conservación y puesta en valor del patrimonio industrial, tanto en su matiz tangible como intangible. Asimismo, reconoce la importancia de este tipo de patrimonio como parte de la historia de la humanidad, como valor social derivado de su rol de registro de las

vidas de hombres y mujeres que aporta al sentido de identidad generado, como agente que modela el paisaje de un territorio determinado y como parte de una construcción social, por lo que es importante definir lineamientos para su protección.

En dicha carta, el patrimonio industrial “se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación”.

La carta de este organismo internacional aboga por difusión educativa sobre este tema y da sugerencias para su presentación e interpretación.

## **CAPITULO 2: DIAGNÓSTICO Y LÍNEA BASE**

### **2.1 PRESENTACIÓN GENERAL**

#### **2.1.1 Ruta 66-Camino de la Fruta**

La Ruta 66, denominada Ruta o Carretera de la Fruta (IHP et al, 2009), es una carretera de carácter interregional que conecta a las regiones VI del Libertador O'Higgins, Metropolitana de Santiago y V de Valparaíso. Esta vía vehicular conecta, en el caso de la VI región, conecta a las comunas de Malloa, San Vicente de Tagua Tagua, Las Cabras y Peumo, siendo uno de los ejes estructurales, junto con la Ruta 5, tanto de estas comunas como de la provincia del Cachapoal a la que pertenecen (MALDONADO, 2010); en el caso de la Metropolitana, conecta a la comuna de San Pedro, y el caso de la región de Valparaíso, conecta a las comunas de Santo Domingo y San Antonio, en este último caso en el puerto emplazado territorialmente en la misma comuna.

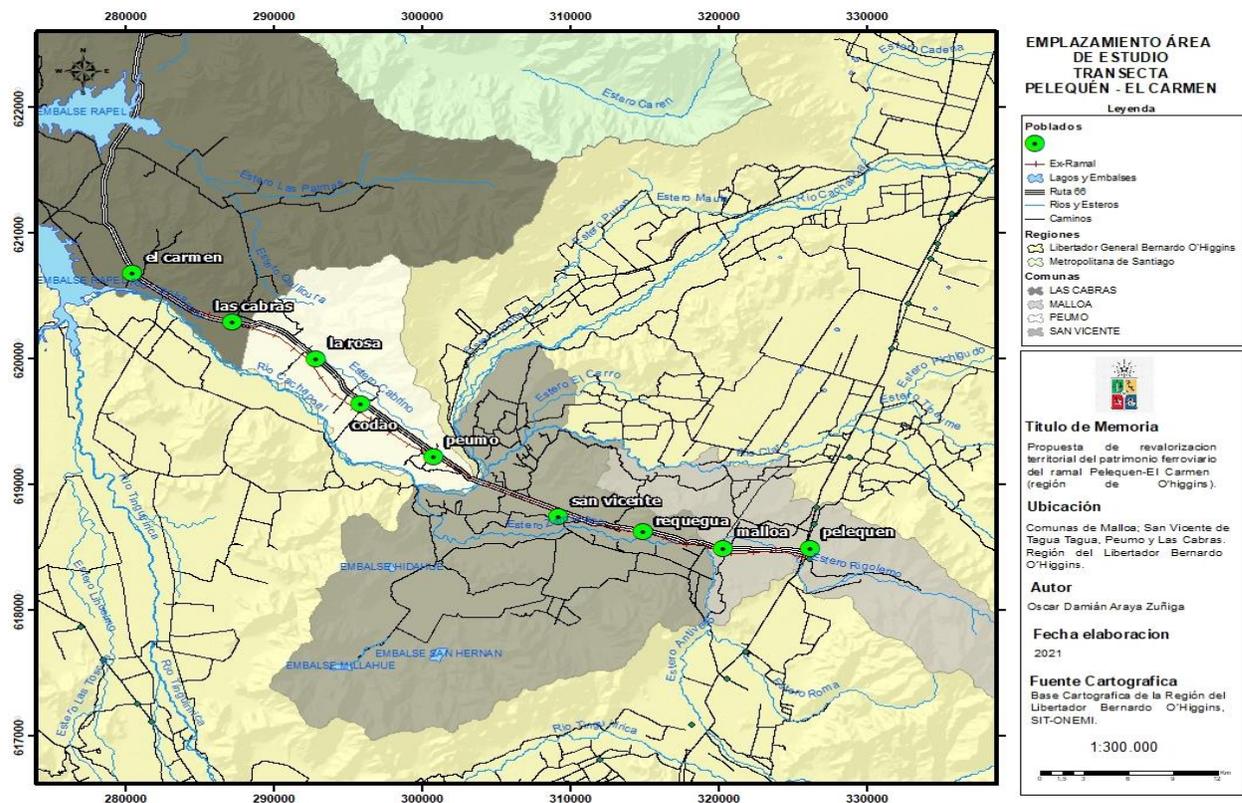
La Ruta 66 posee una extensión de 138 kilómetros, y posee un total de 15 cruces. La carretera interregional posee un sentido de orientación sur-noroeste, la que atraviesa las manzanas de los centros poblados de las comunas de la VI Región involucradas, con sus respectivos cruces viales.

#### **2.1.2 Área de estudio**

Para el trabajo de esta memoria, y considerando el carácter interregional de esta red vial, se decidió abordar como área de estudio sólo las comunas de la Región del Libertador Bernardo O'Higgins que tienen en común el trazado de la carretera de la fruta y el ramal del tren. Siendo las comunas de Malloa, San Vicente de Tagua Tagua, Peumo y Las Cabras, no así la que comprende la región RM y de Valparaíso.

Como se evidencia en la cartografía N°2, el ramal ferroviario que abarca el área de estudio posee un total de 13 estaciones, destacando las estaciones Pelequén, Malloa, San Vicente de Tagua Tagua y Peumo, y posee una extensión de 60,6 kilómetros. La red ferroviaria se extiende desde el este de la comuna de Malloa, avanza hacia el norte de San Vicente de Tagua Tagua y cruza por el Río Cachapoal,

extendiéndose por el sur de Peumo y finalmente llegando al suroeste de la comuna de Las Cabras, terminando cerca del Lago Rapel, como muestra la cartografía N°1.



Cartografía N°1: Emplazamiento territorial del área de estudio (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

## 2.2 HISTORIA DEL RAMAL FERROVIARIO

El ramal del tren que conectaba los poblados de Pelequén hasta El Carmen, y pretendía unir la carretera central con la costa fue un hito del transporte que ayudó a dinamizar la economía a escala regional y local. El ramal le dio modernidad a poblados que todavía se conectaban con tracción animal, los caminos y huellas que se mantenían desde épocas de la conquista y de la colonia, en base a la minería y a la agro ganadería le dieron paso a una red de fierro con sinónimo de modernidad y progreso para las comunidades.

Desde mediados del siglo XIX el ferrocarril llega a Chile partiendo desde el norte, y luego extendiendo desde Santiago hacia el sur. Es aquí en 1858 que se extiende el ferrocarril hasta el Río Maipo y en 1862 llega hasta San Fernando. Ya en la región (o provincia en dicha época), hacia el año 1872 se comienza a construir el ramal

San Fernando a Palmilla en el valle de Colchagua y una década más tarde se comienza a gestar el proyecto de ramal desde Pelequén hacia la costa.

En el año 1893 comienza a funcionar el ramal de Pelequén hasta Peumo, sumando un año más tarde el servicio de telégrafos. Este es el comienzo de una historia de crecimiento y desarrollo para los poblados donde pasaba el tren y donde existían estaciones, barrios aledaños a las estaciones y comercio. Ya en 1925 se funda la estación de Las Cabras viviendo sus años de apogeo en el transecto Pelequén a Las Cabras. En el año 1948 se instala la estación El Carmen y se realizan diversos estudios para prolongar el tren hasta El Manzano y Melipilla solo concretando la construcción de bodegas en El Manzano.

En la década del 50 el ferrocarril comienza a competir con la industria automotriz y camionera de manera muy fuerte, ya en la década de los 60 y 70 se han realizado modernizaciones y mejoramientos de caminos y se instalan diversas empresas automotrices que comienzan a relegar el ferrocarril versus estas nuevas formas de transporte.

El hito clave fue que en periodo de la Dictadura Cívico-Militar en 1979 se cancelan los subsidios del estado a Ferrocarriles del Estado (EFE) generando el quiebre paulatino de este servicio, ya en 1983 se paralizaron los ramales y en 1985 se comenzaron a levantar las vías férreas, vender los terrenos a privados y a demoler las estaciones de ferrocarriles.

En la década del 90 se consolida la red carretera donde se pavimentan los caminos, en el caso del ramal fue reemplazado por la Carretera de la Fruta que une la Ruta 5 Sur con el puerto de San Antonio.

Ya en el siglo XXI se comienzan a dar atisbos de la valorización patrimonial por parte de las comunidades con proyectos de rescate de patrimonio intangible como vivencias y fotografías, y patrimonio tangible como buscar declarar monumento la ex estación de Peumo.

## **2.3 CONDICIONANTES FÍSICAS**

### **2.3.1 Geomorfología**

Las comunas que abarcan el área de estudio poseen como unidad geomorfológica principal a la Cordillera de la Costa, la que se destaca como un rasgo geológicamente joven, datándose del Pleistoceno de una edad de 2 millones de años aproximadamente (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS & ANDALUÉ AMBIENTAL, 2011); no obstante, el lecho rocoso ubicado de forma subyacente al territorio descrito es mucho más antigua (de 5 a 10 años aproximadamente). Por esta razón se puede evidenciar que estas estructuras son predominantemente pleistocenas, bajo los siguientes hechos que son descritos por el Ministerio de Obras Públicas & Andalué Ambiental (2009) en la línea base conformada en la presente región:

El hecho de que los ríos provenientes de la Cordillera de los Andes cruzan la Cordillera de la Costa en trayectorias casi perpendiculares a ella, situación conocida como “ríos antecedentes”, los cuales mantuvieron sus cursos anteriores mientras la Cordillera de la Costa se solevantaba más lentamente que la velocidad que los ríos pudiesen cortar sus cañones.

La presencia de depósitos de lahares cenizas volcánicas) Pleistocénicos en la Cordillera de la Costa, provenientes de la Cordillera de Los Andes, los cuales aparentemente cruzaron la actual ubicación del valle central (ENCINAS ET AL, 2006), y actualmente se encuentran levantados a más que 100 msnm, sobre el valle central, a pesar de que fueron depositados próximos al nivel del mar.

Otro rasgo geomorfológico a destacar es la depositación de otro tipo de ceniza volcánica, la Ignimbrita Pudahuel, la que se emplaza cronológicamente hace 700.000 años y llenó partes de los valles del Río Cachapoal, indicando que a tal fecha la Cordillera de la Costa poseía una forma similar a la actual (STERN ET AL, 1984).

### **2.3.2 Clima**

El clima del área de estudio corresponde a un *Clima Templado Cálido con Lluvias Invernales*, CSB, según la clasificación climática de Köeppen, abarcando además a la comuna de San Pedro en la Región Metropolitana de Santiago. Esta zona se caracteriza, en concordancia con este tipo de clima, por poseer un clima mediterráneo, es decir, un clima con veranos cálidos y secos e inviernos lluviosos, frescos y húmedos. Es un clima templado que acusa mayor grado de continentalidad al distanciarse del litoral y por la presencia de la Cordillera de la Costa. Al disminuir la influencia del océano, las variaciones térmicas diarias y estacionales se hacen menos homogéneas en tanto que la humedad relativa disminuye. En invierno son frecuentes las heladas y esta frecuencia aumenta a medida que se asciende hacia la Cordillera de Los Andes. Las precipitaciones son algo menores que en el litoral que caen preferentemente en invierno, entre mayo y agosto, donde precipita alrededor del 80% de lo que cae en todo el año. La época seca, está constituida por 7 u 8 meses, entre septiembre y abril, en que llueve menos de 40 mm en cada uno de ellos. Incluso en algunos de los meses de verano, la normal de agua caída es inferior a 1 mm. Ambas cordilleras tienen importantes efectos climáticos: la de la Costa, impide una mayor influencia marítima, lo que se manifiesta en una menor cantidad de días nublados que en el litoral, a excepción de cuando el nivel de inversión térmica asciende sobre 1.000 m y asociado a vientos del oeste en los niveles más bajos, que permite el ingreso de nubosidad baja costera a través de los valles de los ríos (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS & ANDALUÉ AMBIENTAL, 2011).

### **2.3.3 Vegetación**

Acorde al sistema de clasificación y espacialización de la vegetación, en ambos casos efectuado por Gajardo (1994), el trazado de la carretera recorre una superficie en la que se encuentra un área de cultivos bajo regadío y vegetación de la formación del Matorral Espinoso del Secano Costero; que pertenece, a su vez, a la región fitogeográfica del Bosque y del Matorral Esclerófilo, y a la sub-región del Matorral Estepario. Respecto de la formación del Matorral Espinoso del Secano Costero el

autor señala que ésta se desarrolla en áreas de lomas suaves donde la especie dominante *Acacia caven* (espino) crece con varias especies constituyentes del matorral esclerófilo. Normalmente se trata de una expresión de vegetación secundaria, resultante de la tala, el pastoreo, los incendios y el abandono y recolonización de los antiguos cultivos agrícolas de secano o “rulos” (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS & ANDALUÉ AMBIENTAL, 2011).

## **2.4 CONDICIONANTES HUMANAS**

### **2.4.1 Características de la población del área de estudio**

Al ser un área de estudio intercomunal, es decir, que abarca a más de una comuna, a continuación se describirán las características poblacionales de las comunas que componen esta delimitación territorial.

#### **2.4.1.1 Contexto comunal**

A partir de los datos otorgados por el Censo de Población y Vivienda del año 2017 (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS, 2017), la población total del área de estudio alcanza un total de 99.126 habitantes, cuya población masculina es la predominante con el 50,5% del total, siendo ligeramente superior con respecto a la población femenina que representa el 49,5%. La comuna de San Vicente de Tagua Tagua es la que posee mayor población, con un total comunal de 46.766 habitantes, representando el 47,2% del total del área estudiada. La Comuna de Las Cabras es la segunda mayor poblada con 24.640 habitantes, siendo el 24,9%. La comuna de Peumo le sigue con 14.313 residentes, es decir, el 14,4%. Finalmente, la comuna de Malloa es la que posee menor población, representando el 13,5% restante de esta población, es decir, los 13.407 restantes.

Respecto al total de viviendas, el total del área a trabajar asciende a un total de 39.432. La comuna con mayor cantidad de viviendas es la de San Vicente de Tagua Tagua, con el 44,6% del total. Le sigue la comuna de Las Cabras con el 30,2%. Después, la comuna de Malloa con el 12,7%. Y finalmente, la comuna de Peumo es la que posee menor cantidad de viviendas, con el 12,5% restante.

POBLACIÓN	
Las Cabras	24.640
Peumo	14.313
San Vicente de Tagua Tagua	46.766
Malloa	13.407
<b>TOTAL</b>	<b>99.126</b>

Tabla N°5: Tabla de Población de las comunas del área de estudio (INE, Censo 2017)

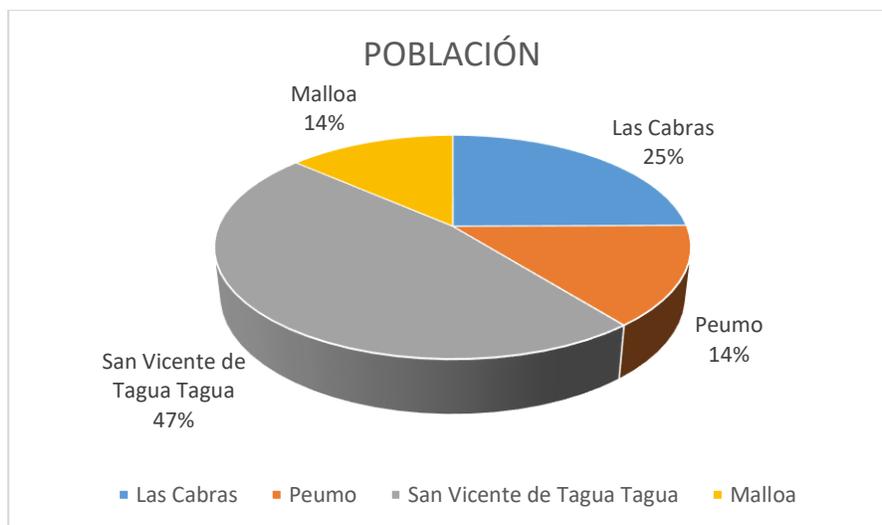


Gráfico N°1: Distribución porcentual de la población del área de estudio (INE, censo 2017)

#### 2.4.1.2 Superficie

La superficie total abarcada en la presente memoria de título es de 1.610,18 Kms<sup>2</sup>. La comuna con mayor superficie es la de San Vicente de Tagua Tagua con 484,27 Kms<sup>2</sup>; le sigue la comuna de Malloa con 220,208 Kms<sup>2</sup>; posteriormente, Las Cabras con 750,51 Kms<sup>2</sup>, y finalmente, Peumo con la menor superficie comunal con 155,19 Kms<sup>2</sup>.

#### 2.4.1.3 Análisis demográfico por comuna

Considerando los datos aportados por el Censo de Población y Vivienda del año 2017 (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS, 2017), En términos generales se observa un comportamiento demográfico bastante homogéneo en el área de

estudio. Las 4 pirámides poblacionales tienen distribución muy similar y evidencian que el rango etario que predomina es el de 50-54 años tanto para hombres como para mujeres, le sigue el rango etario de 25-29 años que ocupa el segundo lugar en las 4 comunas. En el tercer lugar existe disparidad ya que en las comunas de San Vicente de Tagua Tagua y Las Cabras predomina el rango etario 5-9 años, a diferencia de Peumo que predomina 55-59 años, y Malloa 20-24 años.

La pirámide poblacional comienza a evidenciar que tiene características de regresiva debido a la concentración de población en los tramos adultos, con muy pocos adultos mayores y poca cantidad de menores de edad.

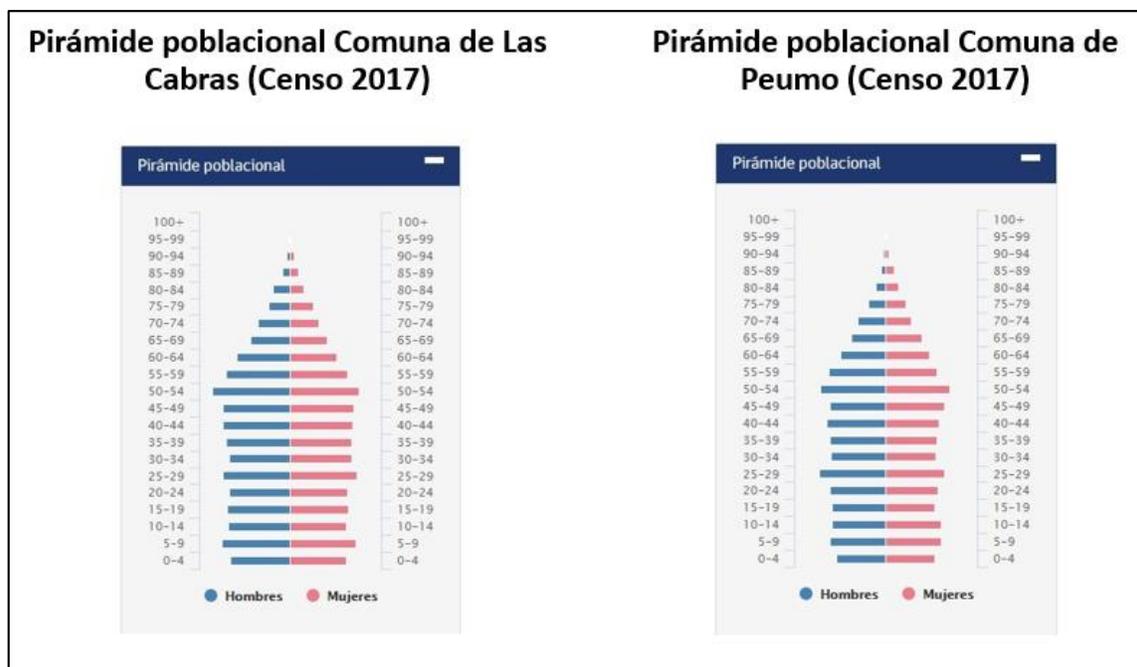


Figura N°2: Pirámides de población de las comunas de Las Cabras y Peumo. (INE, Censo 2017)

**Pirámide poblacional comuna de San Vicente de Tagua Tagua (Censo 2017)**

**Pirámide poblacional comuna de Malloa (Censo 2017)**

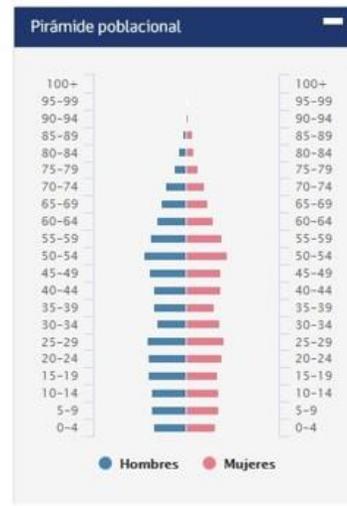
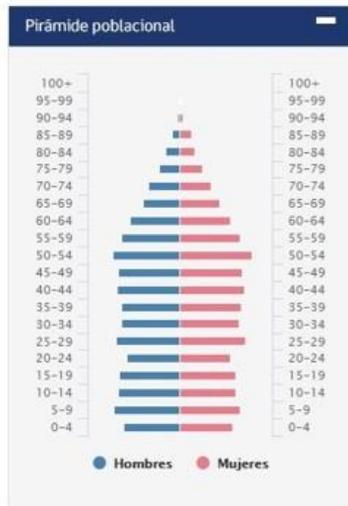


Figura N°3: Pirámides de población de las comunas de San Vicente de Tagua Tagua y Malloa. (INE, Censo 2017)

## **CAPITULO 3: EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL RAMAL PELEQUÉN- EL CARMEN**

### **3.1 EVOLUCIÓN POLITICO-ADMINISTRATIVA DE LA REGIÓN Y LAS PROVINCIAS**

Nuestro país tiene cuatro fases en su evolución de la organización territorial, la primera es desde la Colonia al año 1833, la segunda es del año 1833 al año 1925, la tercera es del año 1925 al año 1976-1978, y la cuarta es del año 1976 a la actualidad.

En la Fase del periodo colonial y previo a la redacción de la Constitución de 1833 se consigna que los territorios que comprenden el macro territorio estaban dominados sólo por dos partidos en la jurisdicción del Imperio Español donde destacaba la Villa Santa Cruz de Triana (Rancagua), y por la Villa San Fernando de Tinguiririca (San Fernando) ambas dependientes de Santiago. El resto eran poblados, aldeas focalizadas en zonas de explotación minera, explotación agrícola o ganadera unidas en una red de caminos de tierra y huellas.

Con la redacción de la Constitución de 1833 se estipula que existirá la Provincia de Santiago con 2 departamentos que afectan este macro territorio, que son Rancagua y Melipilla siendo sus homónimas las cabeceras de departamento. En tanto se estipula la Provincia de Colchagua con el departamento de Caupolicán siendo su cabecera Rengo y el departamento de San Fernando con cabecera en San Fernando.

En el año 1883 esta situación cambia fundamentalmente con el contexto de crecimiento económico que buscaba el país post guerra del pacifico, debido a la inyección de recursos producto del salitre en el norte que se destinan para diversificar la matriz productiva del país e insertar adelantos tecnológicos provenientes de Europa y Estados Unidos. El 10 de diciembre de 1883 por decreto del Presidente Domingo Santa María fue creada la provincia de O'Higgins a partir de la división del Departamento de Rancagua perteneciente a la Provincia de Santiago. Esta nueva provincia tendría tres Departamentos que serían Rancagua con cabecera en Rancagua, Cachapoal con cabecera en Peumo, y Maipo con

cabecera en Buin. Esta fue la primera decisión administrativa donde comienza a generar una efervescencia en la zona debido a la reactivación económica en base a nuevos poblados. Es en este contexto que a fines del siglo XIX se generan condiciones político administrativas para albergar una red ferroviaria que parte desde Pelequén hacia el interior de los valles de la parte baja de la cuenca del Río Cachapoal.

Desde el año 1883 en el Congreso se comienza a dar un debate sobre la organización territorial en el país, esta discusión fue liderada por Manuel José Irarrázaval y que traería sus frutos 3 años más tarde post Guerra Civil de 1891, es el 22 de diciembre de 1891 que se promulga la Ley de organizaciones y atribuciones de las Municipalidades, denominada comúnmente Ley de Comuna Autónoma. Esta Ley fortaleció la administración local dividiendo el país en 297 comunas.

Este funcionamiento estuvo en vigencia hasta el año 1925 con la entrada en vigencia de la nueva Constitución de 1925.

PROVINCIA	DEPARTAMENTO	CABECERA
O'Higgins	Maipo	Buin
	Rancagua	Rancagua
	Cachapoal	Peumo
Colchagua	Caupolicán	Rengo
	San Fernando	San Fernando

Tabla N°6: División político-administrativa de las provincias del área de estudio hasta 1925 (**Oscar Araya Zúñiga, 2021**).

Con la Constitución de 1925 se integra un nuevo Departamento en la Provincia de Colchagua, el Departamento de San Vicente con cabecera en San Vicente de Tagua Tagua. Esto solamente tuvo vigencia plena hasta el año 1928, debido a la publicación de los decretos con fuerza de ley N°8582 y N°8583 donde se modificaron provincias y municipios. En esta reestructuración el Departamento de Maipo se integró a la Provincia de Santiago, y la Provincia de O'Higgins volvió a denominarse Colchagua con 5 Departamentos (Rancagua, Cachapoal, Caupolicán, Santa Cruz, San Fernando).

Esta situación político-administrativa dura solamente 6 años ya que en 1934 se reestablece la Provincia de O'Higgins con sus 4 departamentos, y se establece la Provincia de Colchagua con sus 3 Departamentos.

PROVINCIA	DEPARTAMENTO	CABECERA
O'Higgins	Rancagua	Rancagua
	Cachapoal	Peumo
	San Vicente de Tagua Tagua	San Vicente de Tagua Tagua
	Caupolicán	Rengo
Colchagua	Santa Cruz	Santa Cruz
	San Fernando	San Fernando
	Cardenal Caro	Marchigue

Tabla N°7: División político-administrativa de las provincias del área de estudio desde 1934 a 1976  
(Oscar Araya Zúñiga, 2021).

Finalmente es en 1976 que producto del proceso de descentralización se instala un nuevo ordenamiento de regiones en el país, y el 1 de enero de 1976 que se forma la nueva región de O'Higgins, siendo esta cambiada de nombre en 1979 como Región del Libertador General Bernardo O'Higgins siendo concebida con 3 provincias (Cachapoal, Colchagua y Cardenal Caro).

Desde ese momento al día de hoy la región no ha tenido modificaciones político-administrativas.

### **3.2 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LAS COMUNAS DEL MACRO TERRITORIO**

Desde los tiempos de la colonia las cuatro comunas que hoy conforman el área de estudio (Malloa, San Vicente de Tagua Tagua, Peumo, Las Cabras) fueron territorios que sirvieron para la producción económica primaria. La producción agrícola predominaba en la zona al alero de haciendas, a eso se sumaba la producción ganadera y dos lugares de explotación minera (Pelequén y Peumo).

Es en este contexto que en la época pre independentista en la zona no existía ningún poblado de jerarquía. Los datos de la recopilación etnográfica muestran que ya a mediados del siglo XVIII San Vicente de Tagua Tagua tenía una iglesia y un cementerio, y ya en el año 1767 pasa a ser la Viceparroquia de San Fernando, en

tanto en Peumo los datos nos muestran que recién en el año 1793 existía la Villa de Peumo.

Ya posteriormente a la configuración territorial diseñada en la Constitución de 1833 se comienzan a visualizar el fortalecimiento de Rancagua y San Fernando como cabeceras de Departamento. Con el paso del tiempo se funda la ciudad de San Vicente de Tagua Tagua en 1846, se registra la presencia del poblado agrícola y minero de Pelequén en el año 1870, la entrega del título de Villa de Malloa en 1873, y la entrega del título de Villa de Peumo en 1874.

Es así que ya entrando a la década de 1880 tenemos 3 poblados definidos administrativamente como ejes del valle: Malloa, San Vicente de Tagua Tagua y Peumo. Así es como se comienza a dar la discusión de la modernización del transporte en el país y llegando a la focalización territorial puesta en estos 3 poblados rodeados de producción agrícola.

Ya con la llegada del ferrocarril a fines del siglo XIX estos poblados se unen con una transecta y se puede hablar de una red que unía Pelequén con Peumo, pero siempre tratando de extender a los que hoy es la Provincia de Melipilla.

Ya en el siglo XX esta red unida por el ramal ferroviario sigue creciendo hacia la costa y sufriendo modificaciones, el 12 de junio de 1902 se crea la comuna de La Rosa, en función de la Viña La Rosa que data desde 1824, y pone en el mapa un poblado que en ese momento tenía 3.207 habitantes (censo 1907). Posteriormente en 1912 se forma la Junta de Vecinos en Lllallauquén con el objetivo de dejar de pagar impuestos en Peumo.

Ya en la década de 1920, San Vicente de Tagua Tagua pasa a ser cabecera de Departamento, de esta manera este ramal tendría dos cabeceras de Departamento, San Vicente de Tagua Tagua en la Provincia de Colchagua, y Peumo en el Departamento de Cachapoal de la Provincia de O'Higgins. Además el 27 de enero de 1928 se forma la Comuna de Las Cabras.

Esta zona en estas condiciones de diseño político administrativo y con el ramal ferroviario como unificador dura hasta los años 50 y 60. El mercado automotriz y de

camiones comienza paulatinamente a competir y genera un efecto de desproteger la red ferroviaria y a fortalecer la red de caminos. Es así que ya en la década del 70 se modifica el ordenamiento político administrativo de la zona pasando a ser solamente parte de la Provincia de Cachapoal de la región de O'Higgins con cabecera en Rancagua y también paulatinamente se deja de invertir en las Empresas de ferrocarriles del Estado por decisión de la Dictadura Cívico-Militar, favoreciendo directamente al gremio camionero.

Ya en la década de los 80 y 90 se cierran definitivamente estaciones de ferrocarriles, se levantan las trochas y se pavimenta completamente la Ruta H-66 (Carretera de la fruta).

Hoy día ya está en construcción la nueva Autopista de Alta Velocidad que unirá la Ruta 5 Sur desde Pelequén con la ciudad de San Antonio en la región de Valparaíso, impactando directamente en la actual carretera de la fruta y en ciudades y poblados parte de este eje.

### **3.3 EVOLUCIÓN DEL RAMAL DE FERROCARRILES Y DE LA CARRETERA DE LA FRUTA**

Para hacer una descripción y análisis de la evolución del ramal de ferrocarriles y la carretera de la fruta proponemos 5 periodos históricos delimitados por diversos hitos que se desarrollaron en el territorio. Además es necesario mencionar que desde la llegada del siglo XXI también se comienza a desarrollar una etapa muy importante para esta investigación, que dice relación con la revalorización patrimonial de algunos lugares que van a significar la puesta en valor.

#### **3.3.1 Periodo pre-ferroviario**

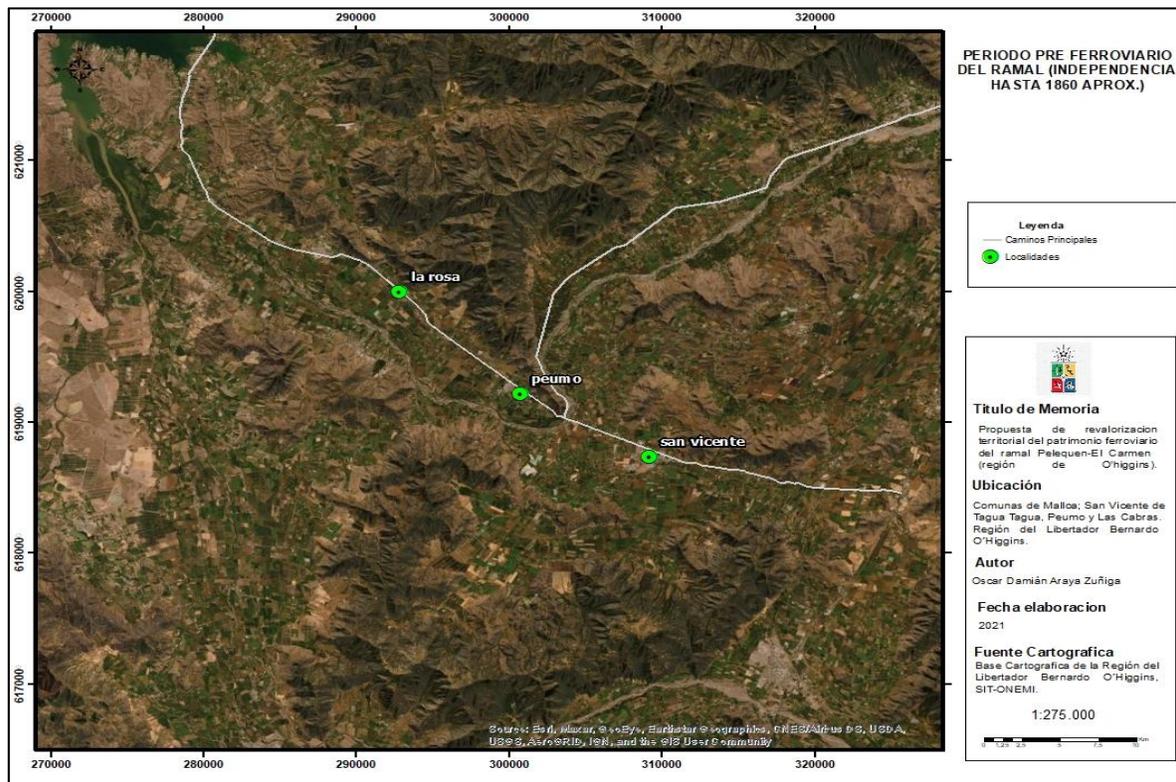
Esta zona que hoy conocemos como la carretera de la fruta siempre fue un territorio de gran producción agrícola y ganadera. La presencia de cursos de agua como el Rio Claro, el Rio Cachapoal o el rio Tinguiririca junto a las condiciones climáticas dieron vida a una zona de gran interés desde tiempos prehispánicos y coloniales.

Es en este contexto que tenemos las primeras expresiones de infraestructura de caminos y huellas para la movilidad de los habitantes y para la distribución de

productos. Además a eso se suma la presencia en el periodo colonial de yacimientos mineros que generaron algunos asentamientos en torno a su producción como lo fue el caso de Peumo y Pelequén.

Territorialmente las aldeas y caseríos tenían conexión para el traslado a pie, caballo o carretas con ciudades de mayor jerarquía en la zona como San Fernando de Tinguiririca y la Villa Santa Cruz de Triana (hoy Rancagua).

Ya en el siglo XIX se comienzan a consolidar las villas de Peumo y la Viceparroquia de San Vicente siendo parte estratégica de la interconexión de pueblos en el bajo Valle de Cachapoal. Además a esto se suma la proliferación de empresas agrícolas que eran parte estratégica de la producción, por ejemplo la Viña La Rosa.



Cartografía N°2 Cartografía temática de Periodo pre ferroviario (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

### **3.3.2 Periodo de instalación ferroviaria en el valle de Cachapoal**

Ya después de la mitad del siglo XIX por el proceso administrativo que promovió el Estado es que se fundan las comunas de Peumo, Malloa y San Vicente esto hace generar polos estratégicos para el valle en torno a estas pequeñas ciudades.

Paralelamente comienza a gestarse la historia de la modernización del transporte en Chile y en particular del sistema ferroviario. En el mundo la historia del ferrocarril moderno comienza a comienzos del siglo XIX, y recién en el año 1851 aparece en Chile el primer tren que transporta material minero entre Copiapó y Caldera. Ya en el año 1852 se funda la compañía de ferrocarriles de Valparaíso a Santiago.

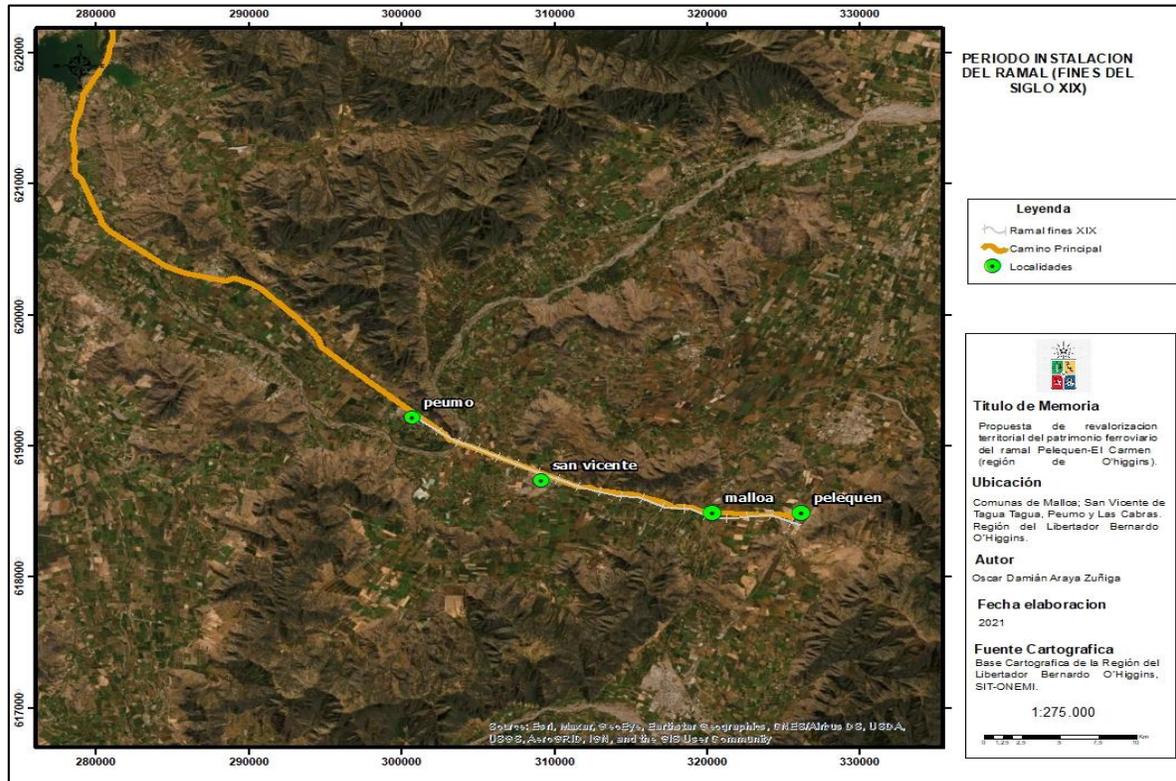
Poco a poco comienza la extensión del ferrocarril para unir Santiago hacia el sur de Chile, en abril de 1858 se extiende el tren hasta el río Maipo y en 1859 se construye el Puente del Río Maipo para continuar la construcción hacia el sur. Ya en el año 1860 se extiende hasta el Río Cachapoal, y dos años más tarde en 1862 se extiende hasta la ciudad de San Fernando, entre medio de esto se funda la primera estación (30 de abril de 1862) que en los próximos años sería el inicio del ramal que fue la Estación Pelequén. Posteriormente en el año 1865 se extendió hasta Curicó, entregando dichos trabajos en 1868.

En el año 1872 se comienza a construir el Ramal San Fernando a Palmilla que sería un referente de extensión de la línea férrea nacional hacia la costa. Todo esto quedó truncado en los siguientes años debido a la Guerra del Pacífico donde los recursos fueron redestinados a la Guerra aplazando los proyectos de financiamiento de los ramales.

Ya pasada la Guerra del Pacífico se retoman los proyectos consolidándose en el año 1884 con la formación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) y que comienza en el año 1887 a materializar inversiones.

Durante los años previos a 1888 se realizaron varios estudios encargados por el Gobierno para ver la factibilidad de construcción del Ramal desde Pelequén hasta Peumo. Pero es en ese año cuando en el Discurso Presidencial del Presidente José Manuel Balmaceda del 20 de enero anuncia la construcción de dicho ramal.

Es así que en 1893 comienza a funcionar el ramal hasta la localidad de Peumo, sumándose a esto que en 1894 comienza el funcionamiento del servicio de telégrafos.



Cartografía N°3: Cartografía temática del periodo de instalación del ramal (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

### 3.3.3 Periodo de auge del desarrollo ferroviario

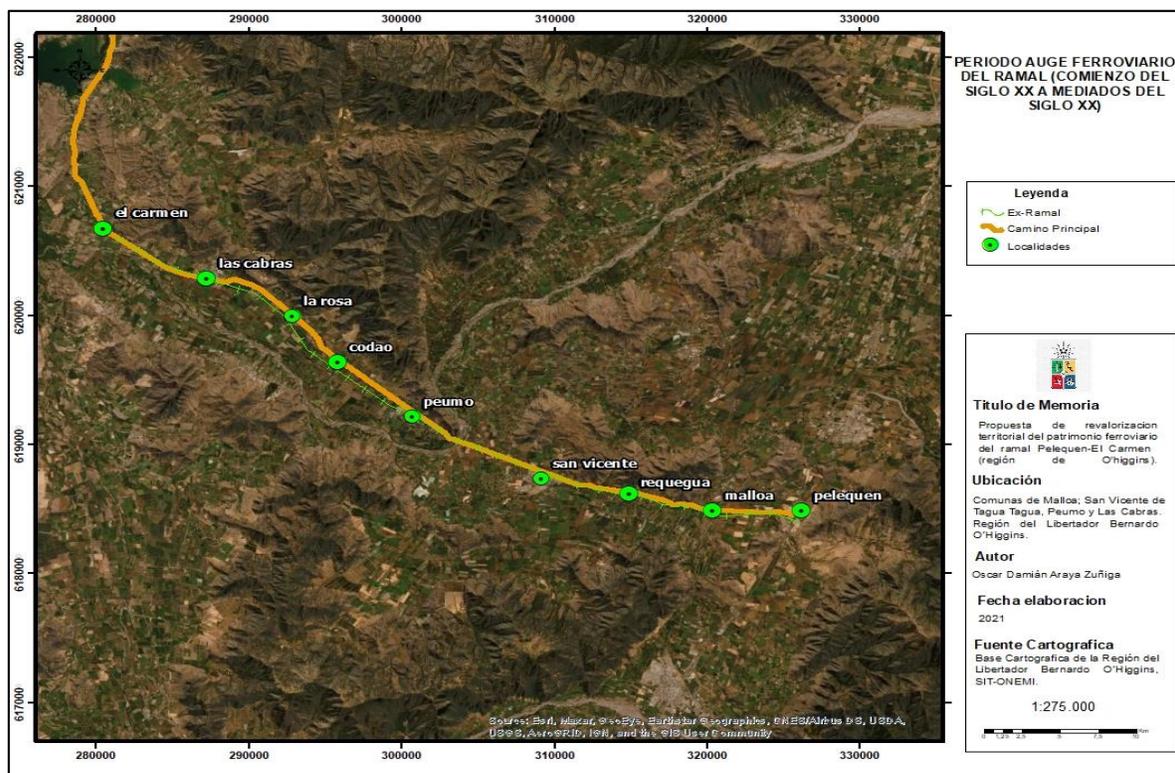
Desde el comienzo del funcionamiento del ramal del tren Pelequén-Peumo generó una revolución en las distintas dinámicas de los pueblos. Por una parte generó mayor productividad económica favoreciendo el traslado de productos agrícolas, vitivinícolas y ganaderos, y por otro lado generó un impacto cultural en acortar los viajes de las personas, comercio aledaño a las estaciones, nuevos barrios. Es por esto que para estos pueblos fue un periodo de auge interconectados por el ramal del tren.

A medida que se fue consolidando el ramal y la vida en torno a sus Estaciones es que fueron incorporándose construcciones como fueron lo fueron las bodegas,

industrias de mediana proporción, bares y cantinas, hoteles, etc. Ya en el siglo XX se comienza a visualizar la extensión desde Peumo hacia Las Cabras y Lllallauquén y esto se formaliza en diciembre de 1925 cuando se funda la Estación de Las Cabras que 3 años más tarde se transformaría en comuna.

Desde la década del año 20 hasta la década del 50 el ramal de ferrocarril vive en su apogeo, es tal el éxito que se comienzan a hacer estudios para extender el ramal hasta la Provincia de Melipilla en la RM. Esto solamente se logró concretar de manera efectiva hasta la localidad de El Carmen el año 1948 ya que se proyectó una extensión hasta El Manzano y el único vestigio de dicha extensión son los cimientos de bodegas de Ferrocarriles que hoy se encuentra sumergida en el Lago Rapel.

Paralelamente al auge del tren, es que desde la década del año 20 comienzan a mejorarse los caminos, esto se debe al creciente impacto de la industria automotriz en Chile con automóviles y camiones.

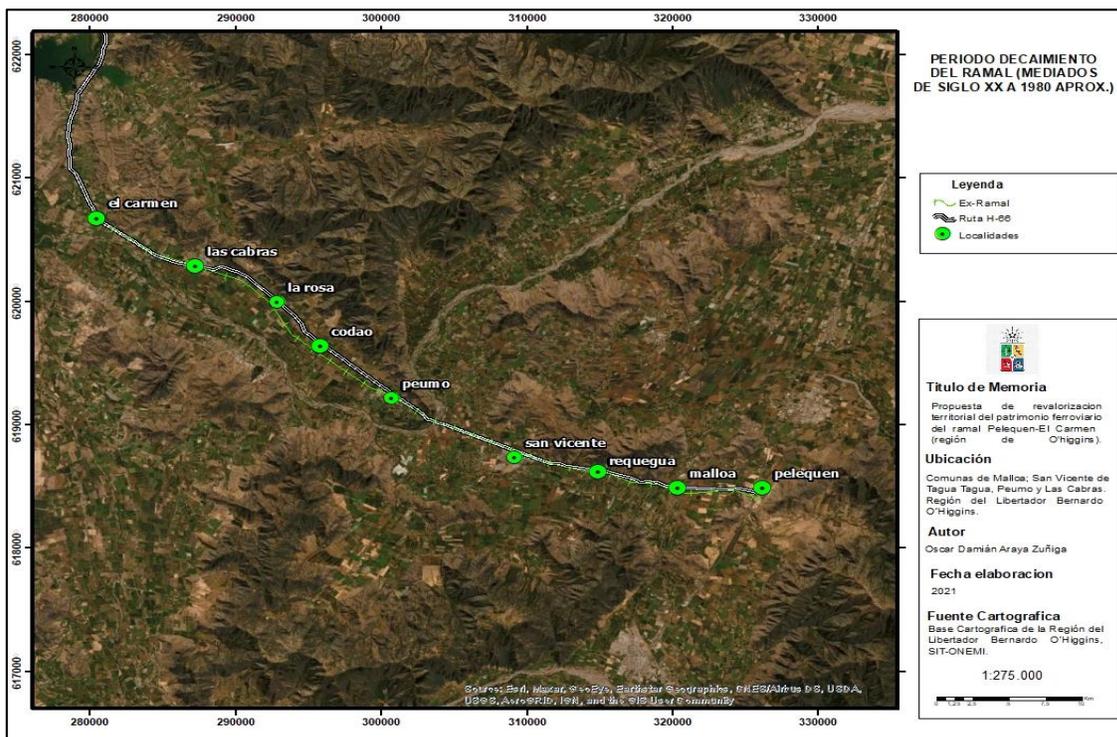


Cartografía N°4: Cartografía temática del periodo de auge ferroviario (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

### 3.3.4 Periodo de decaimiento y fortalecimiento de red carretera

Desde la década de los años 1960 y 1970 comienza a fortalecerse la red de caminos, lo que hoy conocemos como carretera de la fruta comenzó a tener un camino de mejores condiciones debido a la gran cantidad de transporte de vehículos motorizados dejando a tras la tracción animal y paulatinamente el ferrocarril. El ferrocarril comenzó a dejar de ser prioritario, la industria motorizada comenzó a instalarse en Chile con empresas norteamericanas o europeas que generaron un declive que no fue abrumante pero si poco a poco disminuyo el impacto hegemónico del ferrocarril.

Pero el hito clave para el ferrocarril nacional fue lo que sucedió en 1979. La Dictadura militar suprime el subsidio a los Ferrocarriles del Estado generando una debacle en esta industria. Es cuestión de un par de años la finalización del financiamiento generó el quiebre total. En 1983 se paralizaron los ramales a nivel nacional, y ya en 1985 se comenzaron a levantar las vías férreas y se vendieron los terrenos a privados. El caso más icónico para este ramal fue la demolición de la Estación de San Vicente de Tagua Tagua en 1987.



Cartografía N°5: Cartografía temática del periodo de decaimiento (**Oscar Araya Zúñiga, 2021**).

### **3.3.5 Consolidación red carretera y atisbos de revalorización patrimonial**

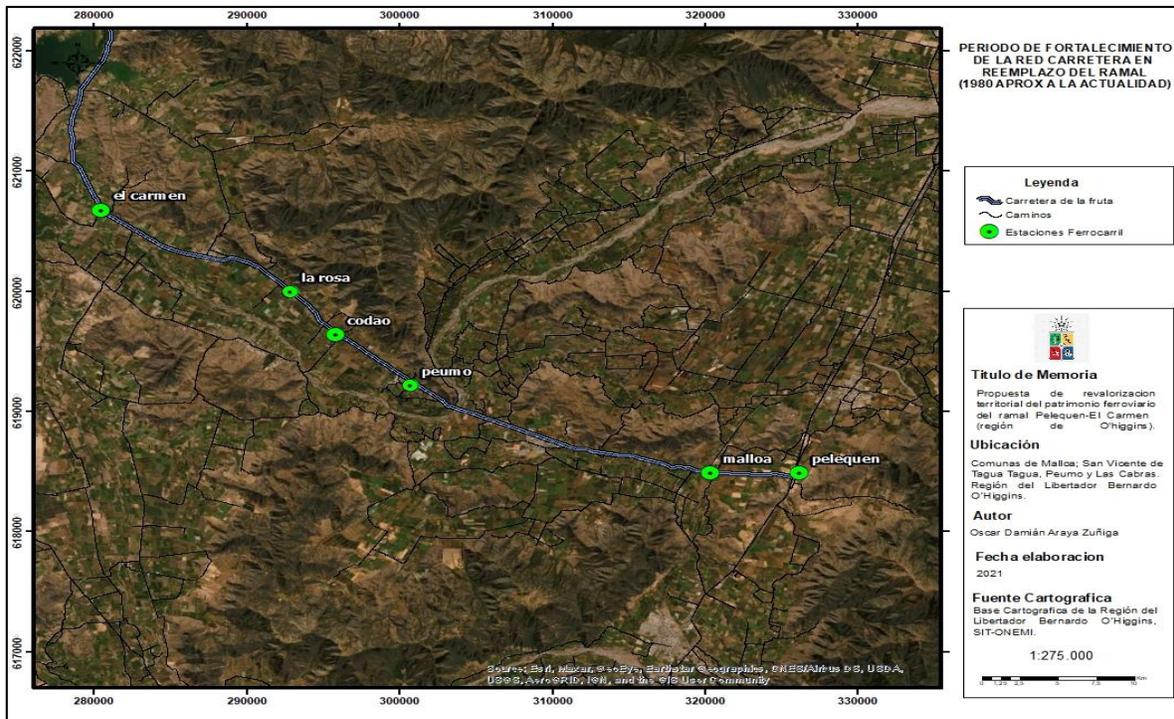
Ya a finales del siglo XX y con el ramal del tren desarticulado, en el imaginario colectivo quedaron recuerdos, como en algunos casos la trocha, en otros casos su ex estación de ferrocarriles, en otros casos el caballo de agua. La red ferroviaria solamente existía con iconos que tenían solamente un valor emocional.

El transporte pasó a darse en los caminos de tierra en buen estado, y en la carretera asfaltada. La carretera de la fruta fue uno de los tantos proyectos del Ministerios de Obras Públicas que se licitó y se pavimentó para transformarlo en el eje articulador de caminos y de poblados.

Es así que la carretera de la fruta como hoy se conoce ya lleva más de 20 años en estas condiciones, y hoy ya se comenzó a construir el nuevo proyecto de Autopista de Alta Velocidad que unirá la Ruta 5 sur desde Pelequén con el megapuerto de San Antonio. En algunos casos es ensanchamiento de carretera y en otros es un trazado distinto que ha demorado por las constantes demandas ciudadanas para dar convencimiento a la comunidad.

El principal objetivo del mejoramiento carretero para la región de O'Higgins es la utilización de esta vía como eje para la industria agrícola, siendo pavimentado para mejorar la calidad y tiempo de los traslados de productos.

Es en este contexto sin ramal, y con la carretera en vías de transformarse en una autopista que han ido proliferando atisbos de revalorización patrimonial en torno al ramal. Hoy día ya después de varias décadas de la desarticulación completa es que han sido múltiples los esfuerzos de las comunidades y de autoridades locales en dar valor a los íconos que quedan del ramal, por ejemplo apertura de la ex estación de Pelequén para las festividades de Santa Rosa, la declaración como Monumento Nacional de la ex Estación de Peumo, la transformación de la ex Estación Codao en Sede de la JJVV, o los murales en la Ex Estación de Las Cabras (hoy Terminal de Buses).



Cartografía N°6: Cartografía temática del periodo red carretera (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

## CAPITULO 4: RECONOCIMIENTO DE POTENCIALES HITOS TURISTICOS Y PATRIMONIALES

### 4.1 PERCEPCIÓN Y VALORIZACIÓN PATRIMONIAL

Para reconocer los potenciales hitos turísticos y patrimoniales se comenzó aplicando una encuesta de valoración patrimonial (ANEXO 1) en las cuatro comunas al interior del área de estudio, esta entregó diversos resultados en relación a aspectos relevantes a la puesta en valor de sitios e hitos que complementados con la opinión técnica de algunos actores claves conducen a una propuesta de revalorización.

La encuesta de valoración patrimonial es una herramienta cuantitativa que para este caso nos genera indicadores objetivos de la percepción de la comunidad que fueron graficados de la siguiente manera.

#### 4.1.1 Estado del Arte y Valorización del Patrimonio Ferroviario

El estado del arte del patrimonio ferroviario para el caso del Ramal Pelequén - El Carmen se explica en como la comunidad percibe la calidad de los sitios, lugares o hitos del ex ramal.

Se generó una escala con cuatro niveles de estado del arte, según el promedio, con un nivel de inexistencia de 0 a 1.75, nivel de ruino o deplorable de 1.76 a 3.50, nivel bueno o regular de 3.51 a 5.25, y nivel óptimo de 5.26 a 7.0.

Estado del Arte	Escala
<i>Inexistencia</i>	0,00 - 1,75
<i>Ruina o Deplorable</i>	1,76 - 3,50
<i>Bueno o Regular</i>	3,51 - 5,25
<i>Óptimo</i>	5,26 - 7,00

Tabla N°8: Escala de valoración de estado del arte del Patrimonio ferroviario (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

Las personas encuestadas debieron evaluar según su percepción que valor le atribuían al patrimonio ferroviario de su comuna según una escala de 0 a 7. En esto se propuso una jerarquización de cuatro categorías, donde de 0 a 1.75 es nivel nulo de valorización, de 1.76 a 3.50 es nivel bajo, de 3.51 a 5.25 es nivel medio, y de 5.26 a 7.0 es nivel alto.

Nula (0,00-1,75)	Baja (1,76-3,50)	Media (3,51-5,25)	Alta (5,26-7,00)
---------------------	---------------------	----------------------	---------------------

Tabla N°9: Escala de valorización del patrimonio ferroviario (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

#### 4.1.2 Resultados y análisis comunales

##### Malloa:

Los datos concluidos de la encuesta en Malloa consideran que el estado del arte asignado para los dos hitos son: 4,5 para la Estación Pelequén, y 4,8 para la ex estación Malloa. Esto significa que están en el rango de bueno o regular, donde la estación Pelequén tiene una leve menor valoración que la ex Estación Malloa debido a que el entorno de Pelequén y fundamentalmente las bodegas están en mal estado.

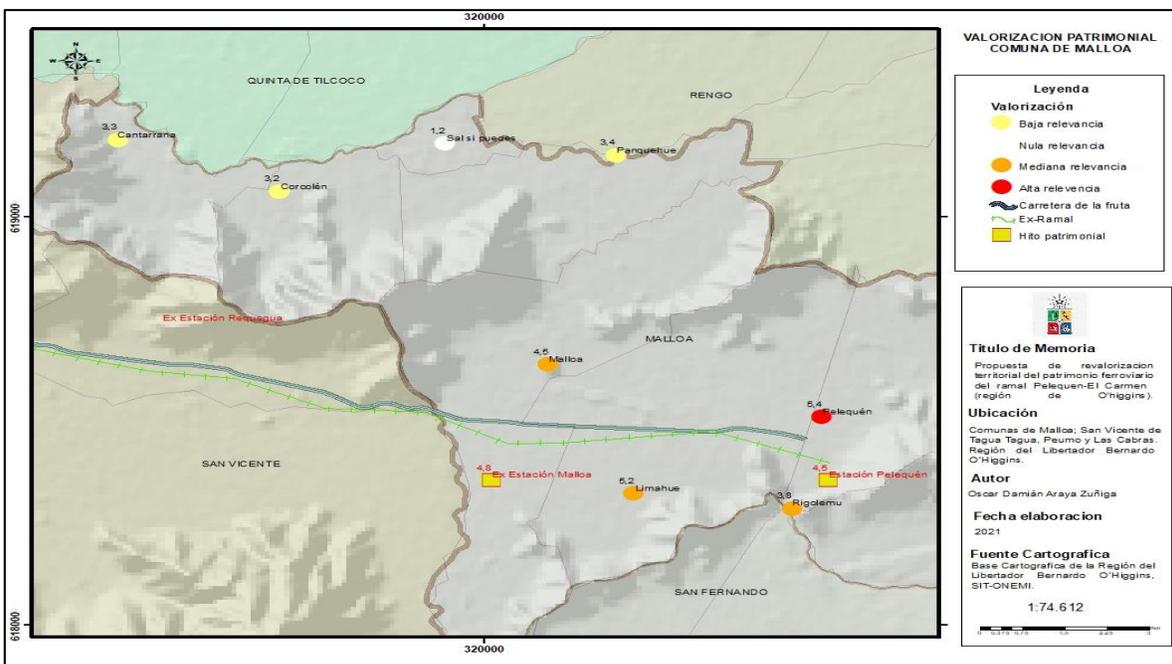
Al detallar la valorización de la comunidad del patrimonio ferroviario de su comuna se puede observar que existe una alta valoración de la Estación Pelequén con nota 5,42, le sigue Limahue con 5,22 Medio (al límite de alto), y Malloa con 4,58 con valoración media. En la siguiente tabla se aprecia el detalle por distrito censal donde el resto de localidades oscilan entre 3,81 y 1,23.

Comuna	Distrito	Localidad	Población	%	valorización promedio
Malloa	DC1	Sal si puedes	256	1.9%	<b>1,23</b>
	DC2	Pelequén	3.132	23.4%	<b>5,42</b>
	DC3	Malloa	3.783	28.2%	<b>4,58</b>
	DC4	Panquehue	1.865	13.9%	<b>3,47</b>
	DC5	Corcolén	566	4.2%	<b>3,22</b>
	DC6	Cantarrana	642	4.8%	<b>3,31</b>
	DC7	Rigolemu	709	5.3%	<b>3,81</b>
	DC8	Limahue	2.450	18.3%	<b>5,22</b>
			13407		
		<b>Promedio Comunal</b>			<b>4.5</b>

Tabla N°10: Promedio de valorización por distrito censal comuna de Malloa (**Oscar Araya Zúñiga, 2021**).

Es por esto que se puede inferir que a mayor cercanía con los dos hitos relevantes del ex ramal existe una mayor valoración como lo es el caso de Pelequén, Limahue y Malloa. Además los sitios mejor conservados ayudan a una mejor percepción de la gente.

En tanto en los lugares más alejados como Sal si puedes se aprecia una menor valoración del ramal.



Cartografía N°7: Estado del arte y valoración patrimonial comuna de Malloa (**Oscar Araya Zúñiga, 2021**).

Respecto a los criterios que influyen en la valoración por parte de la comunidad claramente existen factores que influyen de manera parcial, y otros factores influyen de gran manera. A decir, la diferencia de género no condiciona el resultado ya que se muestra un análisis muy similar entre hombres y mujeres. En tanto si se generan diferencias cuando las personas tienen mayor cantidad de años de residencia en la zona ya que a mayor cantidad de tiempo mayor es la valoración. Otro aspecto a destacar es que el nivel educacional influye en los resultados fundamentalmente en

la población más joven ya que los que tienen estudios superiores valoran estos espacios más que lo que tiene estudios medios o nulos.

El criterio más relevante es el rango etario, desde cuarenta y seis años hacia arriba, donde las generaciones de mayor edad valoran más por las vivencias.

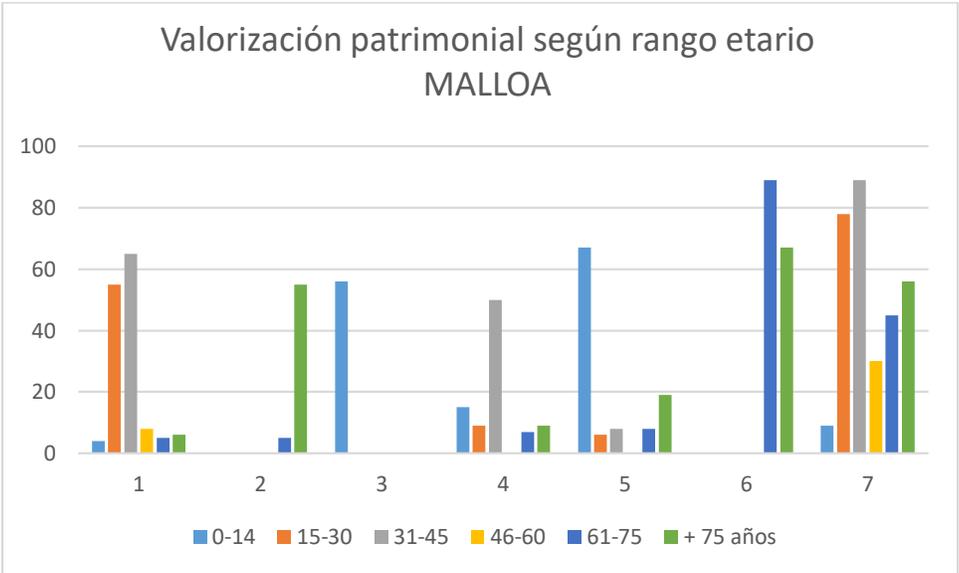


Gráfico N°2: Valorización patrimonial por rango etario Malloa (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

San Vicente de Tagua Tagua:

Los datos concluidos de la encuesta en San Vicente de Tagua Tagua consideran que el estado del arte asignado para los tres hitos son: 1,8 para la ex Estación Requegua, 6,3 para el caballo de agua, y un 4,2 para el Barrio Ex Estación. Esto significa que los 3 hitos relevantes tienen una valoración muy dispar, el caballo de agua tiene una valoración de su estado en el rango de lo óptimo, mientras tanto el barrio ex estación está en el rango de bueno o regular, y finalmente la ex estación Requegua está valorada en su estado con nota 1,8 debido a su inexistencia.

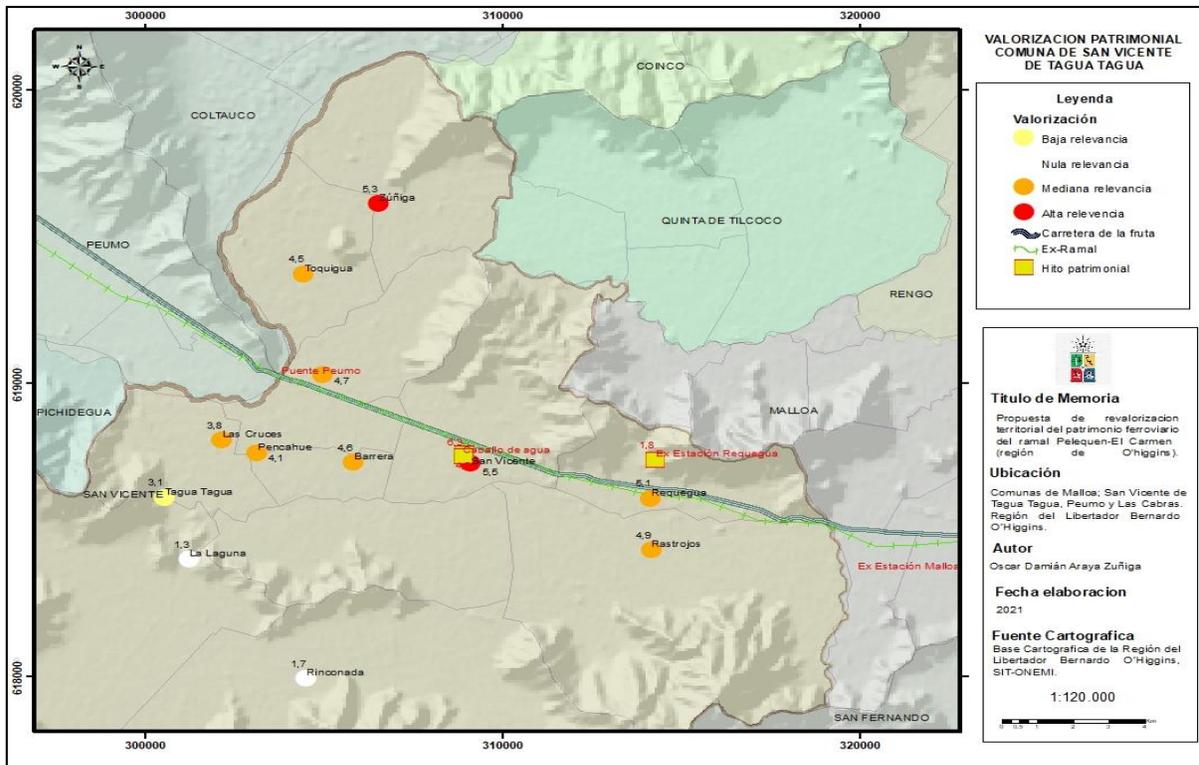
Al detallar la valoración de la comunidad del patrimonio ferroviario se puede observar que existe una alta valoración de San Vicente de Tagua Tagua con nota 5,54; Zúñiga con nota 5,32 estas ambas en el rango de alta valoración, posteriormente se aprecia una valoración media de Requegua con un 5,11. En la

siguiente tabla se aprecia el detalle por distrito censal donde el resto de localidades oscilan entre 4,93 y 1,32.

<b>Comuna</b>	<b>Distrito</b>	<b>Localidad</b>	<b>Población</b>	<b>%</b>	<b>valorización promedio</b>
San Vicente	DC1	San Vicente	22.038	47.1%	<b>5,54</b>
	DC2	Requegua	2.095	4.5%	<b>5,11</b>
	DC3	Rastrojos	5.037	10.8%	<b>4,93</b>
	DC4	Rinconada	2.377	5.1%	<b>1,74</b>
	DC5	Tagua Tagua	1.286	2.7%	<b>3,13</b>
	DC6	La Laguna	1.853	4%	<b>1,32</b>
	DC7	Las Cruces	1.680	3.6%	<b>3,88</b>
	DC8	Barrera	2.197	4.7%	<b>4,60</b>
	DC9	Pencahue	1.943	4.2%	<b>4,16</b>
	DC10	Tunca	2.205	4.7%	<b>4,77</b>
	DC11	Toquigua	1.360	2.9%	<b>4,53</b>
	DC12	Zúñiga	2.555	5.5%	<b>5,32</b>
			46.626		
		Promedio Comunal			<b>4.8</b>

Tabla N°11: Promedio de valorización por distrito censal comuna de San Vicente de Tagua Tagua (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

Es por esto que se puede inferir que a mayor cercanía con los dos hitos relevantes del ex ramal existe una mayor valoración como lo es el caso de San Vicente de Tagua Tagua y Zúñiga, y se puede asumir que la localidad de Zúñiga tiene una alta valoración debido al fuerte trabajo patrimonial previo. En este caso la mejor conservación del barrio ex estación San Vicente de Tagua Tagua está directamente relacionada con la valoración del barrio, en tanto es inversamente proporcional la situación de Requegua donde existe una alta valoración respecto a la inexistencia de la ex estación debido a su reciente pérdida debido a un incendio. En tanto en lugares más alejados de los hitos como La Laguna (1,32) y Rinconada (1,74) tienen una nula valoración.



Cartografía N°8: Estado del arte y valoración patrimonial comuna de San Vicente de Tagua  
(Oscar Araya Zúñiga, 2021).

De la misma manera que se aprecia en Malloa, respecto a los criterios que influyen en la valoración por parte de la comunidad claramente existen factores que influyen de manera parcial, y otros factores influyen de gran manera. Nuevamente la diferencia de género no condiciona el resultado ya que se muestra un análisis muy similar entre hombres y mujeres. En tanto si se generan diferencias cuando las personas tienen mayor cantidad de años de residencia en la zona ya que a mayor cantidad de tiempo mayor es la valoración. Otro aspecto a destacar es que el nivel educacional influye en los resultados fundamentalmente en la población más joven ya que los que tienen estudios superiores valoran estos espacios más que lo que tiene estudios medios o nulos.

El criterio más relevante es el rango etario, donde nuevamente las mayores edades concentran la mayor valoración.

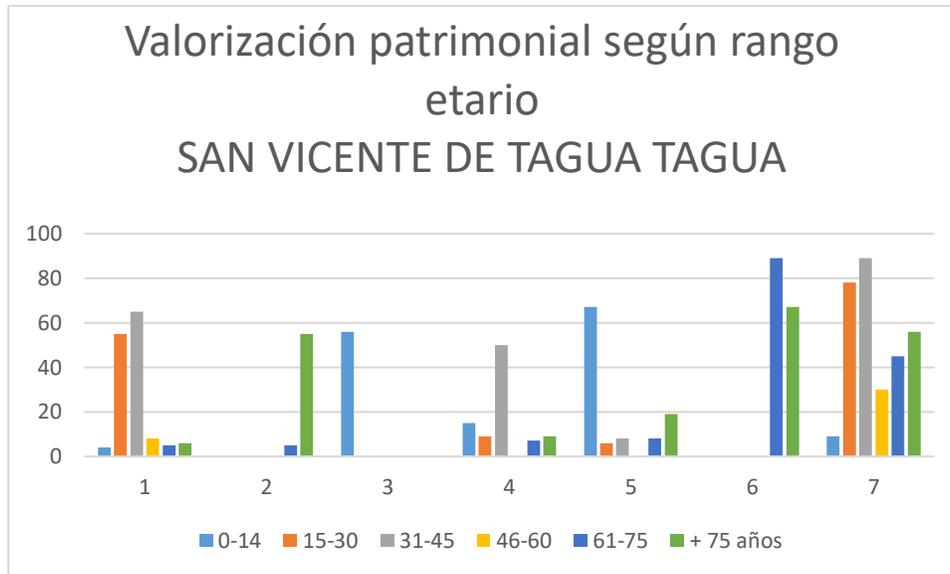


Gráfico N°3: Valorización patrimonial por rango etario San Vicente de Tagua Tagua (**Oscar Araya Zúñiga, 2021**).

#### Peumo:

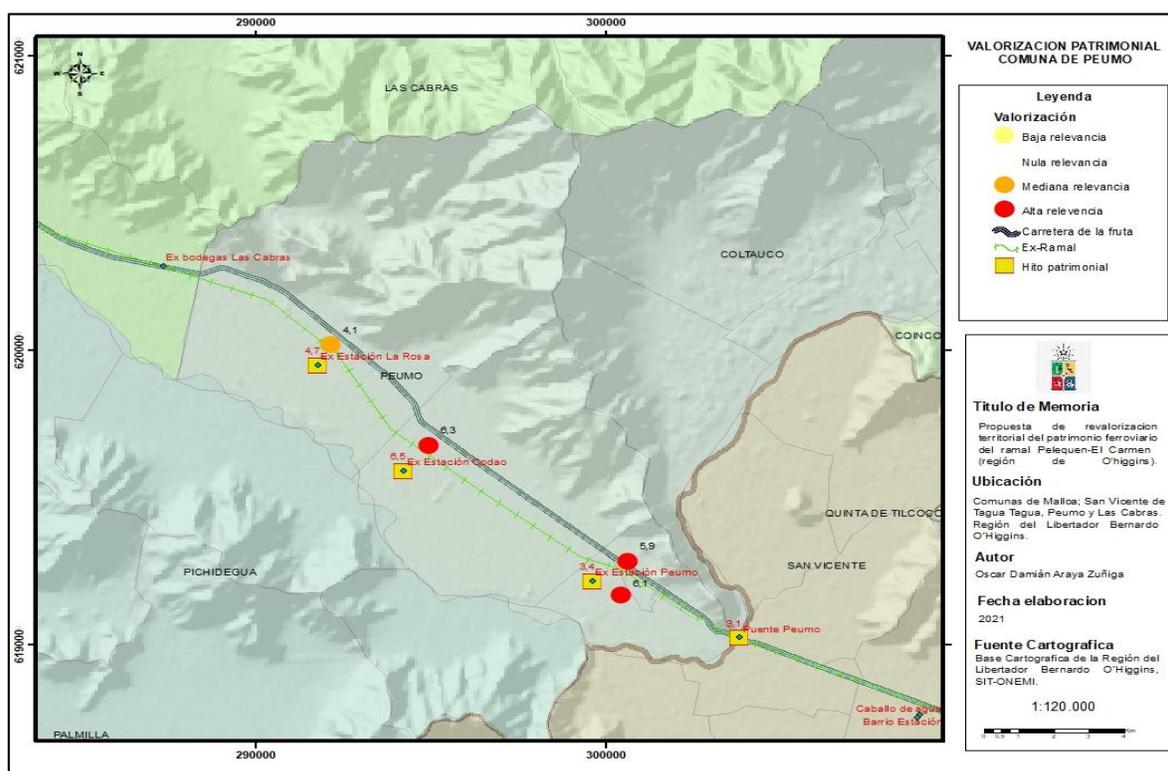
Para los resultados en la comuna de Peumo se logra recabar que el estado del arte tiene diferentes valoraciones. El Puente Peumo tiene valoración 3,1 (Ruina o Deplorable), la ex Estación de Peumo tiene una valoración 3,4 (Ruino o Deplorable), la ex Estación Codao 6,5 (Óptimo), y la Ex Estación La Rosa 4,1 (Bueno o Regular). El Puente de Peumo y la ex Estación de Peumo reflejan el mal estado de ambos hitos, en tanto la ex estación Codao remodelada en la última década como JJVV refleja su alta valoración.

Respecto a la valoración del patrimonio ferroviario se observa una alta valoración en Peumo (6,1), Gulutrén (5,9) y Codao (6,3), en tanto La Rosa tiene una media valoración con (4,2). Las altas valoraciones de 3 de los 4 distritos censales tiene que ver directamente con un sentimiento de valoración del patrimonio ferroviario como hito simbólico de las localidades de Peumo y Codao siendo reconocidos de manera transversal por distintas generaciones.

Comuna	Distrito	Localidad	Población	%	valorización promedio
Peumo	DC1	Peumo	6.638	46.3%	<b>6,13</b>
	DC2	Gulutrén	2.317	16.2%	<b>5,94</b>
	DC3	Codao	2.936	20.5%	<b>6,30</b>
	DC4	La Rosa	2.403	16.8%	<b>4,18</b>
			14.294		
		<b>Promedio comunal</b>			<b>5.8</b>

Tabla N°12: Promedio de valorización por distrito censal comuna de Peumo (**Oscar Araya Zúñiga, 2021**).

Aquí se puede inferir que la cercanía con los hitos ayuda a fortalecer su valoración por lo tanto la distancia no es una condición fundamental de diferenciación.



Cartografía N°9: Estado del arte y valoración patrimonial comuna de Peumo (**Oscar Araya Zúñiga, 2021**).

Respecto a los criterios que influyen en la valoración por parte de la comunidad la diferencia de género no se ve condicionado en el resultado ya que se muestra un análisis muy similar entre hombres y mujeres. En tanto si se generan diferencias cuando las personas tienen mayor cantidad de años de residencia en la zona igual

que en las otras comunas ya que a mayor cantidad de tiempo mayor es la valoración.

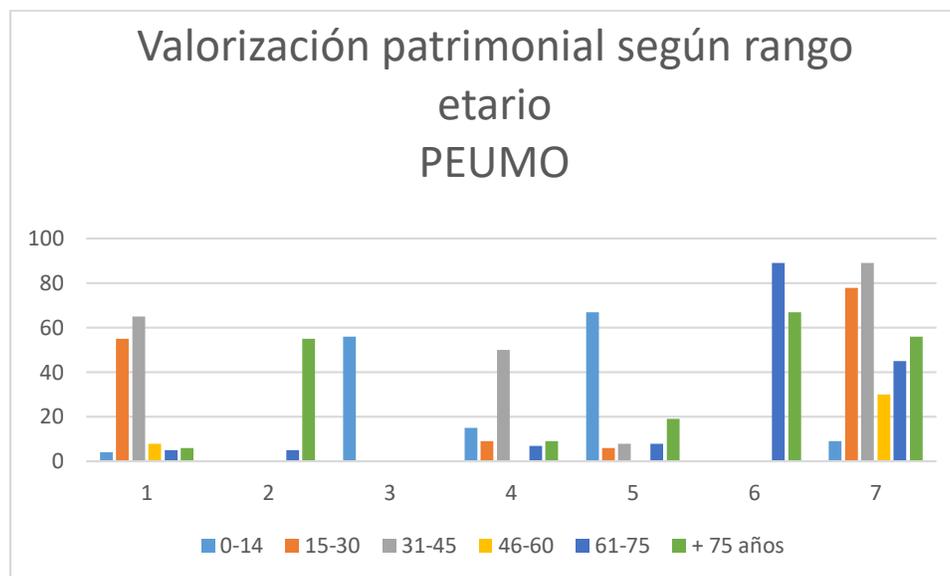


Gráfico N°4: Valorización patrimonial por rango etario Peumo (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

### Las Cabras:

Los datos concluidos de la encuesta en Las Cabras consideran que el estado del arte es bueno a regular para el caso de las ex bodegas (4,5), del mismo modo que bueno o regular para la ex estación El Carmen (4,3). En tanto las bodegas de la ex Estación El Manzano son valoradas con 1,5 (inexistentes).

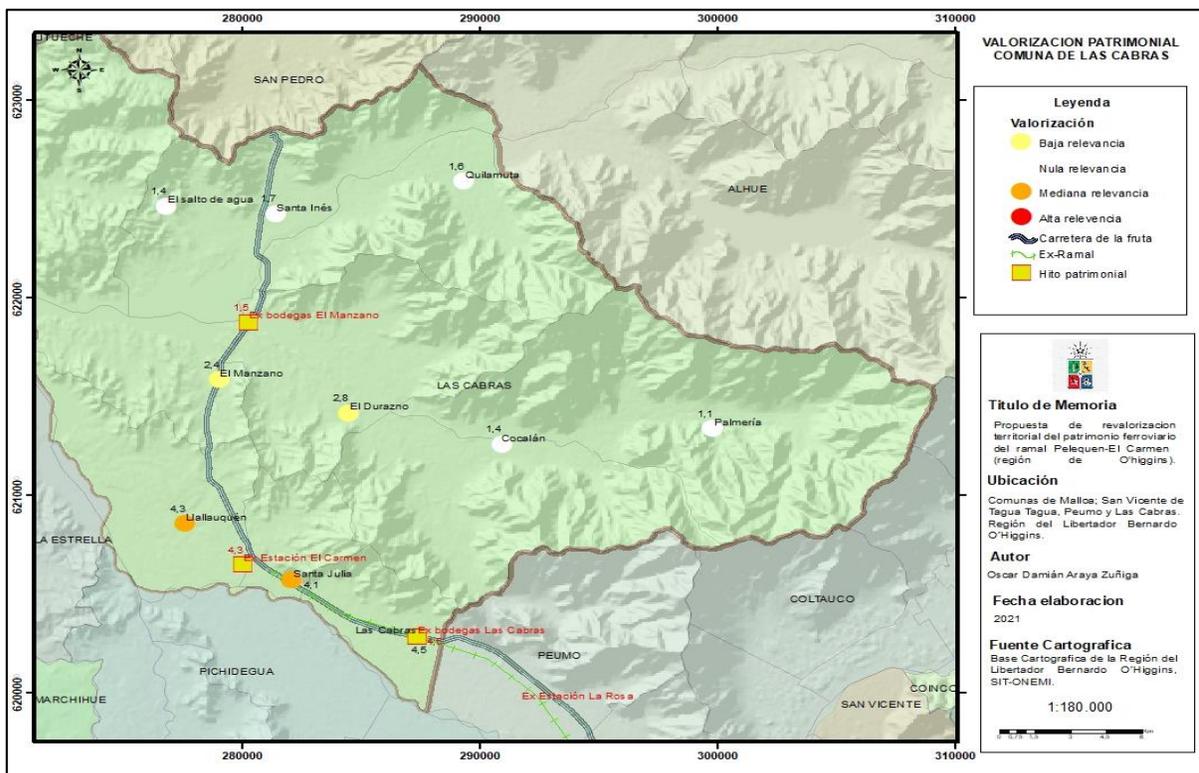
Respecto a la valoración del patrimonio ferroviario se observa una evaluación media en Las Cabras (4,5), Santa Julia (4,1), y Llallauquén (4,3). En tanto en El Manzano y El Durazno se observa una baja valoración con (2,4) y (2,8) respectivamente, y el resto de los distritos censales tienen valoración nula.

Comuna	Distrito	Localidad	Población	%	valorización promedio
Las Cabras	DC1	Las Cabras	8.237	33.4%	<b>4,52</b>
	DC2	Llallauquén	2.732	11.1%	<b>4,32</b>
	DC3	El Manzano	3.136	12.7%	<b>4,10</b>
	DC4	Cocalán	2.189	8.9%	<b>1,41</b>
	DC5	Santa Inés	2.281	9.3%	<b>1,73</b>

	DC6	Quilamuta	561	2.3%	<b>1,66</b>
	DC7	Salto del agua	500	2%	<b>1,42</b>
	DC8	Santa Julia	1.261	5.1%	<b>4,17</b>
	DC9	El Durazno	3.029	12.3%	<b>2,81</b>
	DC10	Palmería	532	2.2%	<b>1,15</b>
			24.458		
			<b>Promedio Comunal</b>		<b>3,5</b>

Tabla N°13: Promedio de valorización por distrito censal comuna de Las Cabras (**Oscar Araya Zúñiga, 2021**).

En Las Cabras es muy evidente la regla de mayor cercanía con los hitos y la carretera genera mayor valoración y a su vez localidades más lejanas como Palmería o Cocalán tienen nivel nulo. Además se genera la diferenciación que en la zona de El Manzano también se valora poco debido a la inexistencia de las bodegas de la ex estación que desaparecieron cuando se inundó con la instalación del Lago Rapel.



Cartografía N°10: Estado del arte y valoración patrimonial comuna de Las Cabras (**Oscar Araya Zúñiga, 2021**).

Las Cabras también tiene los mismos criterios estándar que las otras 3 comunas respecto a cómo se valora el patrimonio ferroviario.

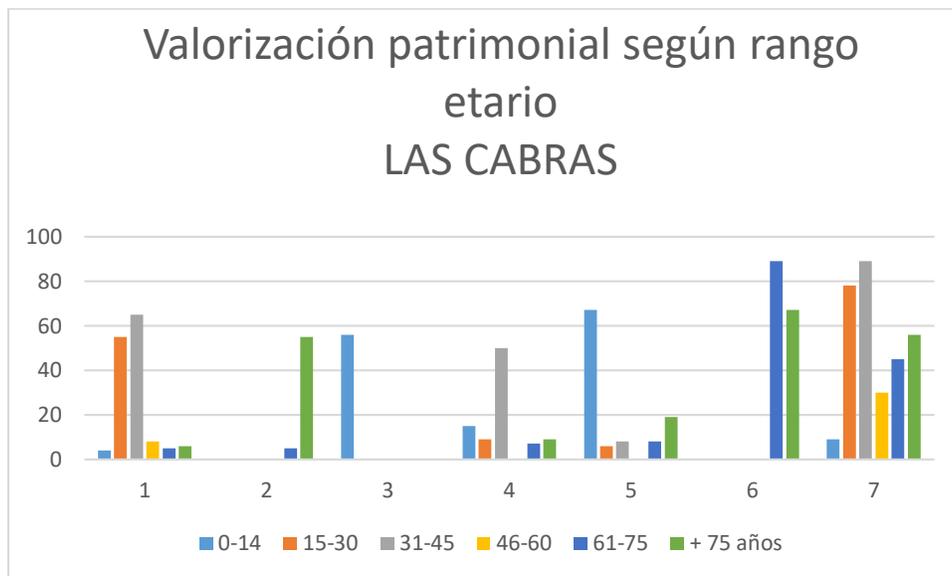


Gráfico N°5: Valorización patrimonial por rango etario Las Cabras (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

#### 4.1.3 Aspectos relevantes de reconocimiento del patrimonio ferroviario

La comunidad percibe que existen algunos elementos que son relevantes para reconocer el patrimonio ferroviario. Los datos muestran que con un 43% la materialidad del patrimonio ferroviario estudiado, como lo es la arquitectura y/u obra ingenieril es lo más relevante debido a que es más fácil percibir un hito como una ex estación que se debe conservar.

No obstante, en aspectos que van en la línea del patrimonio intangible son reconocidos por más del 50% de las personas ya que por diversos motivos lo consideran importante como los adultos mayores le dan un valor sentimental, o se valora como símbolo de identidad comunal.

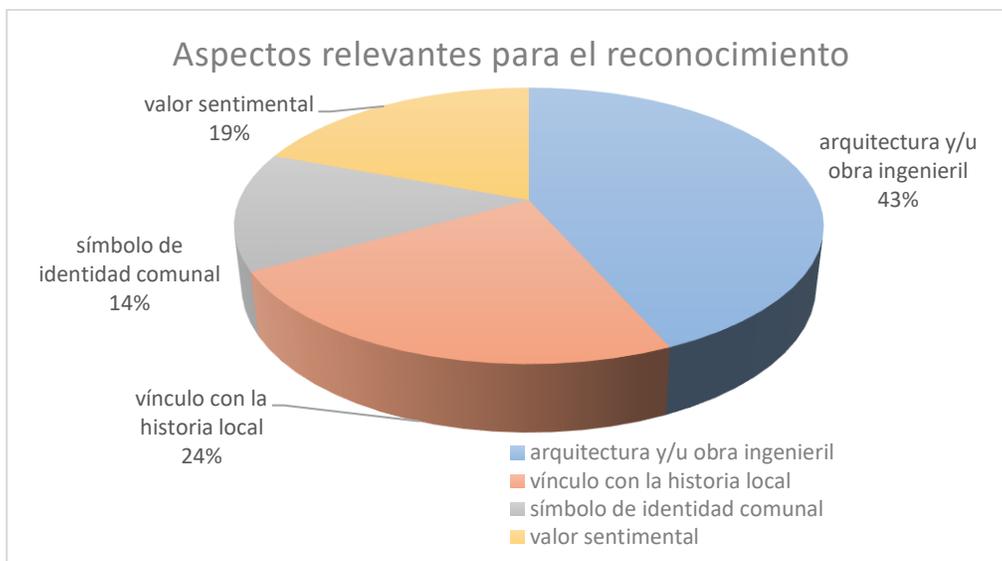


Gráfico N°6: Reconocimiento de aspectos relevantes para la valorización del patrimonio ferroviario (%) (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

#### 4.1.4 Ideas para mantener el patrimonio ferroviario

Al ser consultados por los aspectos e ideas relevantes para la conservación del patrimonio, lo más destacado es la restauración y ponerlo al servicio de la comunidad (31%), también destaca como aspecto positivo la vinculación con las actividades turísticas de la localidad (22%), y en menor medida medidas de protección y conservación (21%).

Es importante señalar que una gran parte de encuestados cree que existen algunos hitos que no vale la pena intervenir debido a la mala calidad de su estado, en este aspecto se señalan lugares como las bodegas de la estación Pelequén, o la ex estación Requegua.



Gráfico N°7: Ideas para la conservación del patrimonio ferroviario (%) **(Oscar Araya Zúñiga, 2021)**.

#### **4.1.5 Administración y gestión del patrimonio ferroviario**

Respecto a la sugerencia de quien debe administrar los espacios se destaca con un 30% de respuestas positivas el Municipio debido a que genera confianza como ente gubernamental a nivel local, también se menciona con una buena aceptación (20%) el Estado o el GORE.

Entidades externas no son tan valoradas por parte de la comunidad, en general por falta de conocimiento de cómo se implementaría esa administración. A esto se suma la poca confianza en algunos aspectos de la administración autogestionada en base a las JJVV debido a la poca participación de la comunidad.

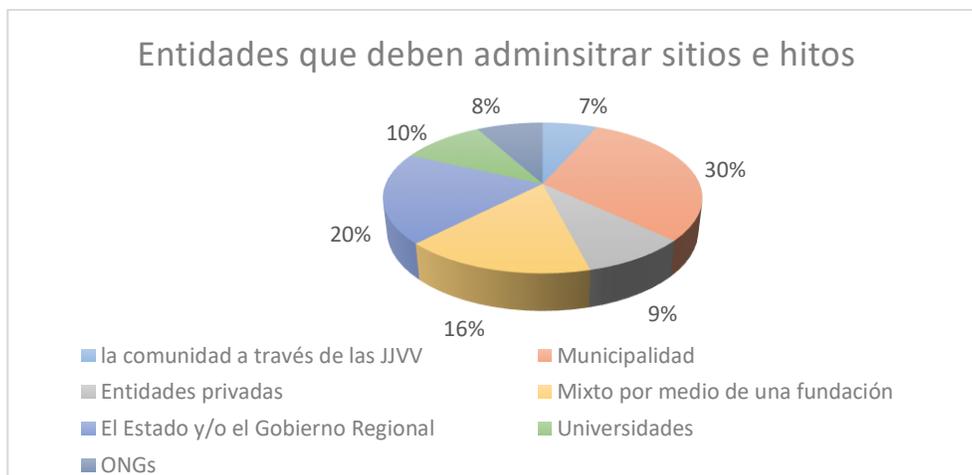


Gráfico N°8: Entidades que deben administrar sitios o hitos (%)(Oscar Araya Zúñiga, 2021).

## 4.2 ANÁLISIS GLOBAL DE HITOS TURÍSTICOS Y PATRIMONIALES DEL TRAZADO PELEQUÉN-EL CARMEN

En la significación social y los imaginarios colectivos asignados por la comunidad es posible encontrar la clave de como ciertos hitos, espacios o lugares pueden ser transformados en potenciales proyectos turísticos y patrimoniales del ex ramal ferroviario Pelequén-El Carmen. Se aprecia un reconocimiento intrínseco del Patrimonio Ferroviario y que al vincularlo con otros hitos turísticos son potencialmente vistos como sueños o proyectos a desarrollar. En esta etapa se recaban las principales conclusiones de la aplicación del cuestionario del método Delphi a informantes claves en las cuatro comunas.

### 4.2.1 Malloa

La comuna de Malloa ubicada en la parte más oriental del ex ramal ferroviario tiene dos grandes hitos reconocidos por la comunidad, la ex Estación Pelequén y la ex Estación Malloa.

La ex Estación Pelequén se encuentra en buen estado de conservación, esta estación fue mejorada durante la década anterior para reabrir la Estación Pelequén en la Ruta del metro tren de Santiago a San Fernando que no logró sustentarse en el tiempo debido a los altos costos de mantención y el poco flujo de movilidad de personas. A pesar de esto el día de hoy esta Estación cuenta con un cuidador día y noche y su mobiliario está en buenas condiciones. Las bodegas de la Ex Estación

son un edificio que se encuentra con su estructura sólida vigente pero sus condiciones están en deplorables condiciones de mantención y suciedad. Además el sector de la ex Estación ya no conserva su entorno como Barrio Estación ya que las casas han comenzado a ser remodeladas debido a los impactos de terremotos como los del año 1985 y 2010.

La ex Estación Malloa está localizada al interior de lo que hoy se conoce como Sociedad Agrícola Comercial Packing Malloa de propiedad de Carlos Arredondo, hoy es bodega para la venta de palmeras y otros productos agrícolas. Es un inmueble que se mantiene en buen estado de conservación, manteniendo su techumbre antigua y solamente han modificado su piso con sistema epóxico. Su acceso es restringido y el ex inmueble esta mimetizado con el resto de las instalaciones del packing.

La comunidad no reconoce ningún otro hito en la comuna de Malloa y en sus poblados, no se logra encontrar lugares con trocha continua o durmientes, de igual manera se reconoce que la gente de mayor edad tiene mucha historia que poder transmitir sobre las historias y el desarrollo de las localidades de Pelequén, Limahue, Santa Inés y Malloa.

#### **4.2.2 San Vicente de Tagua Tagua**

En la comuna de San Vicente de Tagua Tagua se logra identificar una muy fuerte presencia de comunidad organizada buscando el objetivo de fortalecer el patrimonio ferroviario inmerso en distintas iniciativas ligadas a la cultura local.

Se identifican dos grandes hitos, el primero es la ex Estación Requegua y en segundo lugar el Barrio Norte (Ex Estación).

La ex Estación Requegua estaba localizada en el paradero 12 de Requegua, hasta enero del año 2018 funcionada la discoteque “Coyote” siendo afectada por un incendio que causo la pérdida total del inmueble. En las últimas décadas este inmueble fue utilizado para diversas discoteques de la zona conservando la estructura de la ex estación. Hoy no quedan vestigios de la ex estación, y en su zona aledaña tampoco existen elementos que permitan recrearla.

El Barrio Norte de San Vicente de Tagua Tagua es uno de los barrios más icónicos de la comuna, tienen una comunidad organizada y claramente sus habitantes se reconocen como un barrio con identidad respecto a otros barrios de la comuna.

Este barrio conserva en su entorno elementos claves que hacen identificarlo como un ex Barrio Estación. Este barrio no tiene su ex estación ya que fue demolida el año 1987, pero conserva su caballo de agua en una plazoleta remodelada con mobiliario urbano y con una placa conmemorativa, conserva fachadas de casas con tejas y arquitectura típica, en un cuadrante de las calles José Miguel Carrera por el norte, Carlos Walker Martínez por el oriente, 21 de Mayo por el sur, y calle Javier Errázuriz por el poniente. Además posee una plaza en medio de su barrio y de manera adjunta está la casona del reconocido médico Exequiel González Cortés que cuando fue director del Hospital de San Vicente de Tagua Tagua vivió en el barrio. A esto se suma la presencia de a lo menos 3 restaurantes que conservan similares características físicas de décadas pasadas. Es por esto que para la comunidad de San Vicente de Tagua Tagua y en especial para los vecinos del barrio les es muy importante la conservación del Barrio promoviendo iniciativas por Redes Sociales de difusión de la cultura, e inclusive solicitando al Municipio que la instalación del nuevo Centro de Formación Técnica dependiente de la Universidad de O'Higgins sea localizado en este barrio ya que cuenta con espacios y conectividad a 5 minutos del centro de la ciudad.

#### **4.2.3 Peumo**

En la comuna de Peumo se logran identificar 4 hitos por parte de la comunidad, en el límite con la comuna de Coltauco y San Vicente de Tagua Tagua se encuentra el puente ferroviario de Peumo, la ex Estación de Ferrocarriles de Peumo en el centro de la capital comunal, la ex Estación Codao, y la Ex Estación La Rosa.

El hito de mayor jerarquía para los actores claves de la comunidad es el Puente Ferroviario de Peumo, este puente según el mito que se ha transmitido en la comunidad dice que el diseñador de este puente es el mismo creador de la Torre Eiffel de París, cuestión errónea debido a que los constructores de dicho puente fueron Schneider y Creusot en 1893, misma empresa que posteriormente a la

segunda guerra mundial se transformó en Schneider Electric. La historia del origen del puente por sí sola tiene un valor para la comunidad que se vincula directamente con las grandes construcciones ferroviarias del país como otros puentes o la misma construcción de la Estación Central de Santiago. El puente como estructura simbólica de patrimonio ferroviario y patrimonio industrial conserva gran parte de su estructura, sólo su pavimento se encuentra en muy mal estado. Además es un lugar que para el paisaje lo hace muy atractivo ya que en este puente se puede apreciar el ecosistema del lecho del río Cachapoal, destacando sus humedales y las aves.

Así como el puente ferroviario que une Peumo con San Vicente de Tagua Tagua es relevante para actores claves según ellos mismos reconocen, la Ex Estación de Peumo es el ícono masivo para la mayoría de la comunidad. La ex Estación de Peumo se encuentra en la entrada de la comuna y durante décadas fue un inmueble de muy poco uso y ya en los últimos años se transformó en lugar donde pernoctaban personas en situación de calle y sufrió algunos incendios impactando parcialmente el inmueble. La zona aledaña a la ex estación ha sido mejorada, la plazoleta de la ex estación fue remodelada con juegos para niños, y las bodegas se transformaron en el actual Terminal de buses de la comuna, además se cambió el pavimento por adoquines. Debido a la importancia para la comunidad el Municipio realizó las gestiones para proteger el inmueble, esto se materializó el 30 de noviembre de 2009 con la presentación del expediente de postulación para ser declarado Monumento Nacional siendo aprobado y declarado el 08 de marzo de 2011 por el Consejo de Monumentos. Desde ese año en adelante de manera paulatina se han realizado cierres de la ex estación hasta que el año 2020 comienzan a desarrollarse los estudios para restauración que al día de hoy siguen en curso.

La ex Estación Codao el día de hoy es la sede de la Junta de Vecinos de la Villa don Reca, esta sede social mantiene la estructura de la ex estación con algunas remodelaciones como sus accesos. Además en su parte lateral tiene una cancha de Rayuela y una plazoleta de juegos para niños. Hoy es un espacio comunitario de importante uso para los vecinos de Codao.

La zona de la ex Estación La Rosa hoy es la entrada de la Viña La Rosa, importante viña que data del año 1824 y es una de las más importantes del Valle de Cachapoal por su producción de Carmenere. Esta viña conserva la ex estación que fue transformada en bodegas, casa patronal, ex inmuebles municipales y su capilla que permite exponer un entorno clásico de viñas antiguas y la ex estación La Rosa. Esta Viña sería un ícono de la intersección del patrimonio agroindustrial y el patrimonio ferroviario.

#### **4.2.4 Las Cabras**

En la comuna de Las Cabras se identifican 3 hitos relacionados con el patrimonio ferroviario, en el centro de la comuna está el terminal de buses que antiguamente eran las bodegas de la estación Las Cabras, posteriormente se identifica la Capilla de El Carmen, que fue la ex estación El Carmen, y en la localidad de El Manzano se identifican las bodegas de la Estación El Manzano que nunca llegó a concretarse.

El terminal de buses de Las Cabras hoy está en comodato a la empresa de buses Pullman Bus Tacoha, este inmueble conserva la mayoría de los elementos de lo que fueron las Bodegas de la ex Estación Las Cabras. Su estructura está bien conservada en su piso, techumbre y pintura siendo un inmueble propicio para proyectos futuros. En su exterior posee una placa de cerámico con una pintura y hace alusión a que es patrimonio arquitectónico de la comuna que data de 1925.

La ex Estación de El Carmen, hoy es la capilla de dicha localidad. En la primera parte del siglo XX era punto de encuentro para esta zona agrícola debido a que era el acceso a la zona de Lllallauquén. Hoy no existe reconocimiento por parte de la comunidad de su historia ferroviaria, solamente se puede apreciar el cimiento de lo que hoy es la capilla.

Si bien el ramal terminaba en el poblado de El Carmen, existen múltiples antecedentes de la proyección de la extensión del ramal hasta El Manzano, inclusive en la bibliografía se encuentra mencionado que el ramal se proyectaba hasta Melipilla. Concretamente la única construcción que se logró realizar fueron las bodegas de la futura estación El Manzano que para la comunidad no tiene mayor

importancia e inclusive reconocen los actores claves que las nuevas generaciones no conocen de dicha historia. Estas bodegas hoy solo mantienen los cimientos de dicha construcción que están sumergidas en Lago Rapel y se ha logrado apreciar cuando el Lago se seca desde el punto del puente El Durazno. Para la comunidad si bien no es importante el hito de las bodegas de la ex Estación El Manzano si es importante considerar que el Lago Rapel al inundar muchas hectáreas en esa zona, también eliminó parte de la historia patrimonial y parte de la memoria de estas comunidades que consideran importante rescatar y vincular con el turismo que hoy se origina debido al mismo lago.

### 4.3 ANÁLISIS FODA

#### 4.3.1 Análisis FODA por comunas con actores claves

##### FODA

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Buen estado de estación Pelequén</li> <li>-Festividad de Santa Rosa de Pelequén</li> <li>-Buen acceso por ruta 5 sur</li> <li>-Comunidad del barrio estación San Vicente organizada</li> <li>-Red de patrimonio cultural y turismo importante en la comuna de San Vicente como Zúñiga y sitios arqueológicos.</li> <li>-Restaurantes asociados al patrimonio ferroviario</li> <li>-Calles y fachadas con características arquitectónicas únicas en San Vicente</li> <li>-Caballo de agua parte del mobiliario urbano de la comuna de San Vicente</li> <li>-Mantención de las 3 ex estaciones de ferrocarriles en Peumo</li> <li>-Estación Peumo declarada Monumento Nacional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Diversificación en la recuperación patrimonio local</li> <li>-Diversificación de la red de patrimonio cultural y turismo</li> <li>-Presencia de Viña La Rosa como posible aliado público-privado.</li> <li>-Interés de la comunidad en la protección de humedal del río Cachapoal donde se encuentra Puente ferroviario Peumo.</li> <li>-Presencia de empresa privada del Lago Rapel para proyectos conjuntos en torno al turismo.</li> <li>-Presencia de empresa privada de la agroindustria para proyectos conjuntos.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>-Puente ferroviario Peumo con mantención aceptable.</li> <li>-Fuerte apoyo del Municipio de Peumo a iniciativas culturales relacionadas con el patrimonio ferroviario.</li> <li>-Terminal de Las Cabras, ex bodegas en buen estado para ser conservado y restaurado.</li> <li>-Buen acceso por la región de O'Higgins y por la RM.</li> <li>-Historia de El Manzano vinculable con otros sectores del turismo local como Lago Rapel.</li> </ul>	
<p style="text-align: center;"><b>DEBILIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Baja organización de la comunidad en comunas de Malloa y Las Cabras en torno al patrimonio ferroviario.</li> <li>-Estación Malloa y La Rosa en propiedad de privados</li> <li>-Falta de trocha y ex línea que unifique el ramal.</li> <li>-no ser parte de las prioridades municipales y gubernamentales</li> <li>-perdida de la ex estación Requegua</li> <li>-Falta de trocha y elementos que unan el ramal.</li> <li>-Paupérrimo estado de conservación de ex estación Peumo.</li> <li>-Creciente desmemorización de la comunidad.</li> <li>-altos costos de inversión en restauraciones.</li> <li>-Capilla de El Carmen invisibilizada como ex estación.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>AMENAZAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-tendencia a abandono de la comuna de Pelequén respecto a aldeañas como Rengo o San Fernando.</li> <li>-crecimiento urbano descontrolado de las comunas afectando a sectores patrimoniales</li> <li>-Construcción nueva autopista de alta velocidad que puede generar "efecto túnel"</li> <li>-Interés del sector de la construcción en los áridos de río Cachapoal.</li> <li>-Tendencia a la focalización turística en Lago Rapel.</li> </ul>

-Invisibilización de la estructura de valle	
---	--

Tabla N°14: FODA de las comunas respecto al patrimonio ferroviario (**Oscar Araya Zúñiga, 2021**).

### 4.3.2 Priorización de conceptos en matriz FODA

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<p>-F1 Buen acceso por la región de O'Higgins y por la RM.</p> <p>-F2 Mantención de las 3 ex estaciones de ferrocarriles en Peumo.</p> <p>-F3 Buen estado de estación Pelequén</p> <p>-F4 Comunidad del barrio estación San Vicente organizada</p> <p>-F5 Red de patrimonio cultural y turismo importante en la comuna de San Vicente como Zúñiga y sitios arqueológicos.</p> <p>-F6 Estación Peumo declarada Monumento Nacional.</p> <p>-F7 Terminal de Las Cabras, ex bodegas en buen estado para ser conservado y restaurado.</p> <p>-F8 Fuerte apoyo del Municipio de Peumo a iniciativas culturales relacionadas con el patrimonio ferroviario.</p> <p>-F9 Caballo de agua parte del mobiliario urbano de la comuna de San Vicente</p> <p>-F10 Calles y fachadas con características arquitectónicas únicas en San Vicente.</p> <p>-F11 Puente ferroviario Peumo con mantención aceptable.</p> <p>-F12 Restaurantes asociados al patrimonio ferroviario.</p> <p>-F13 Historia de El Manzano vinculable con otros sectores del turismo local como Lago Rapel.</p>	<p>-O1 Diversificación en la recuperación patrimonio local.</p> <p>-O2 Diversificación de la red de patrimonio cultural y turismo.</p> <p>-O3 Presencia de empresa privada de la agroindustria para proyectos conjuntos.</p> <p>-O4 Presencia de empresa privada del Lago Rapel para proyectos conjuntos en torno al turismo.</p> <p>-O5 Interés de la comunidad en la protección de humedal del río Cachapoal donde se encuentra Puente ferroviario Peumo.</p>

-F14 Festividad de Santa Rosa de Pelequén.	
<p style="text-align: center;"><b>DEBILIDADES</b></p> <p>-D1 No ser parte de las prioridades municipales y gubernamentales.</p> <p>-D2 Creciente desmemorización de la comunidad.</p> <p>-D3 Falta de trocha y ex línea que unifique el ramal.</p> <p>-D4 Invisibilización de la estructura de valle.</p> <p>-D5 Altos costos de inversión en restauraciones.</p> <p>-D6 Baja organización de la comunidad en comunas de Malloa y Las Cabras en torno al patrimonio ferroviario.</p> <p>-D7 Estación Malloa y La Rosa en propiedad de privados.</p> <p>-D8 Pérdida de la ex estación Requegua.</p> <p>-D9 Paupérrimo estado de conservación de ex estación Peumo.</p> <p>-D10 Capilla de El Carmen invisibilizada como ex estación.</p>	<p style="text-align: center;"><b>AMENAZAS</b></p> <p>-A1 Crecimiento urbano descontrolado de las comunas afectando a sectores patrimoniales.</p> <p>-A2 Construcción nueva autopista de alta velocidad que puede generar “efecto túnel”.</p> <p>-A3 Tendencia a la focalización turística en Lago Rapel.</p> <p>-A4 Tendencia a abandono de la comuna de Pelequén respecto a aldeañas como Rengo o San Fernando.</p> <p>-A5 Interés del sector de la construcción en los áridos de río Cachapoal.</p>

Tabla N°15: Priorización de los conceptos de la matriz FODA (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

#### 4.3.3 Análisis y Estrategias en matriz FODA

Factores Externos / Factores Internos	<p style="text-align: center;"><b>FORTALEZAS</b></p> <p>-F1 Buen acceso por la región de O’Higgins y por la RM.</p>	<p style="text-align: center;"><b>DEBILIDADES</b></p> <p>-D1 No ser parte de las prioridades municipales y gubernamentales.</p>
---------------------------------------	---	---

	<p>-F2 Mantención de las 3 ex estaciones de ferrocarriles en Peumo.</p> <p>-F3 Buen estado de estación Pelequén</p> <p>-F4 Comunidad del barrio estación San Vicente organizada</p> <p>-F5 Red de patrimonio cultural y turismo importante en la comuna de San Vicente como Zúñiga y sitios arqueológicos.</p> <p>-F6 Estación Peumo declarada Monumento Nacional.</p> <p>-F7 Terminal de Las Cabras, ex bodegas en buen estado para ser conservado y restaurado.</p> <p>-F8 Fuerte apoyo del Municipio de Peumo a iniciativas culturales relacionadas con el patrimonio ferroviario.</p> <p>-F9 Caballo de agua parte del mobiliario urbano de la comuna de San Vicente</p> <p>-F10 Calles y fachadas con características arquitectónicas únicas en San Vicente.</p>	<p>-D2 Creciente desmemorización de la comunidad.</p> <p>-D3 Falta de trocha y ex línea que unifique el ramal.</p> <p>-D4 Invisibilización de la estructura de valle.</p> <p>-D5 Altos costos de inversión en restauraciones.</p> <p>-D6 Baja organización de la comunidad en comunas de Malloa y Las Cabras en torno al patrimonio ferroviario.</p> <p>-D7 Estación Malloa y La Rosa en propiedad de privados.</p> <p>-D8 Pérdida de la ex estación Requegua.</p> <p>-D9 Paupérrimo estado de conservación de ex estación Peumo.</p> <p>-D10 Capilla de El Carmen invisibilizada como ex estación.</p>
--	---	---

	<p>-F11 Puente ferroviario Peumo con mantención aceptable.</p> <p>-F12 Restaurantes asociados al patrimonio ferroviario.</p> <p>-F13 Historia de El Manzano vinculable con otros sectores del turismo local como Lago Rapel.</p> <p>-F14 Festividad de Santa Rosa de Pelequén.</p>	
<p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <p>-O1 Diversificación en la recuperación patrimonio local.</p> <p>-O2 Diversificación de la red de patrimonio cultural y turismo.</p> <p>-O3 Presencia de empresa privada de la agroindustria para proyectos conjuntos.</p> <p>-O4 Presencia de empresa privada del Lago Rapel para proyectos conjuntos en torno al turismo.</p> <p>-O5 Interés de la comunidad en la protección de humedal del río Cachapoal donde se encuentra Puente ferroviario Peumo.</p>	<p>Las diversas fortalezas como el fácil acceso al valle desde la RM y carretera 5 Sur, la mantención de varios hitos arquitectónicos del ex ramal, algunas comunidades organizadas, y otras redes publico privadas son una oportunidad para generar una nueva línea de valorización y difusión del patrimonio local que permita generar nuevas estrategias de turismo local y que se vinculen con otros tipos de turismo del valle.</p>	<p>Es una oportunidad poder poner en agenda de los municipios y del Gobierno Regional la valorización del ex ramal, y que sea producto de una recuperación de la memoria local de las generaciones mayores. Esto permitirá unificar la identidad de ramal a pesar de no tener un eje estructurante.</p>
<p><b>AMENAZAS</b></p> <p>-A1 Crecimiento urbano descontrolado de las</p>	<p>Se debe poner como prioridad de estas localidades el ordenamiento</p>	<p>Las estrategias gubernamentales van en directa relación con</p>

<p>comunas afectando a sectores patrimoniales.</p> <p>-A2 Construcción nueva autopista de alta velocidad que puede generar “efecto túnel”.</p> <p>-A3 Tendencia a la focalización turística en Lago Rapel.</p> <p>-A4 Tendencia a abandono de la comuna de Pelequén respecto a aldeañas como Rengo o San Fernando.</p> <p>-A5 Interés del sector de la construcción en los áridos de río Cachapoal.</p>	<p>territorial que permita rescatar sitio e hitos patrimoniales ante la avanzada urbana.</p>	<p>potenciar la carretera de la fruta como lugar de paso entre la carretera 5 sur y el megapuerto de San Antonio, ante esto se deben generar estrategias para evitar el efecto túnel en estas localidades.</p>
---	--	--

Tabla N°16: Matriz FODA de estrategias (Oscar Araya Zúñiga, 2021).

Al respecto en las estrategias del FODA se pueden percibir cuatro aspectos fundamentales que se deben destacar:

- Primero es importante señalar el acceso al Bajo Valle del Cachapoal es una ventaja comparativa que se debe potenciar para generar nuevas líneas de proyectos, esto facilita la diversificación de las líneas de difusión del patrimonio y de turismo.
- Segundo se debe poner en la agenda de los gobiernos locales y regional para analizar y discutir en profundidad las oportunidades que estos proyectos podrían generar.
- Tercero es una oportunidad para poner en agenda la planificación urbana de estas localidades.
- Cuarto, es un tema estratégico que el efecto túnel siga perjudicando las comunas del valle, más aun que se comienza a construir la nueva autopista de alta velocidad.

## **CAPITULO 5: PROPUESTA DE REVALORIZACIÓN DE SITIOS E HITOS DEL PATRIMONIO FERROVIARIO DEL EX RAMAL PELEQUÉN-EL CARMEN**

### **5.1 CRITERIOS DE DIFUSIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO Y DEL POTENCIAL TURÍSTICO DEL EX RAMAL**

En el país en las últimas décadas se han puesto en valor diversos territorios relacionados con el patrimonio ferroviario, en particular en la Región de O'Higgins se ha potenciado la puesta en valor del valle de Colchagua con la Ruta del vino a través de una apuesta privada que se han logrado articular desde la ciudad de Santa Cruz en una red de difusión del patrimonio ferroviario, agrícola, enológico por mencionar algunos aspectos. (GORE O'Higgins, 2012)

De acuerdo al Método Delphi realizado a actores locales, ha demostrado que los hitos del patrimonio ferroviario son constantemente reconocidos como espacios de recuerdo en el imaginario colectivo siendo de gran importancia para una generación que paulatinamente va desapareciendo. Es por esto que en diversos lugares del país, de la región y del valle de Cachapoal se han generado iniciativas que no son muy disimiles de las que se han desarrollado en otros lugares como en el Valle de Colchagua.

Existe una particularidad en el Ramal Pelequén-El Carmen, y es que desde que comenzó el abandono de estaciones, bodegas, trocha, por mencionar algunos elementos han sido muy pocas las iniciativas desarrolladas y también son iniciativas aisladas por el respectivo municipio o por la comunidad local organizada.

El Bajo Valle de Cachapoal no tiene ningún eje articulador que permita generar una identidad que lo diferencia de otros valles de la región como Colchagua o Río Claro, a pesar de sus innumerables cualidades que permiten tener un valle de riqueza patrimonial que podría fomentar proyectos educativos, difusión cultural para fortalecer el patrimonio local, y fundamentalmente para el sistema económico una serie de nuevas ofertas que podrían diversificar la economía local y regional con potenciales clusters.

El Ramal ferroviario si bien se extiende desde la localidad de Pelequén en la Ruta 5 Sur hasta la localidad de El Carmen, es necesario mencionar la importancia de que el trazado es más extenso, llegando hasta El Manzano con hitos como las ex bodegas sumergidas en el Lago Rapel, de esta manera se pueden unir diversos sectores del turismo y tener una propuesta más interesante desde el punto de vista económico.

El ramal es potencialmente un sistema de difusión del patrimonio cultural de la comuna y paralelamente es potencialmente un sistema turístico, en el aspecto cultural permite ser un eje articulador de la historia de a lo menos 100 años de cuatro comunas del bajo valle del Cachapoal con sistema económico local similar en base a la agricultura y posteriormente a la agroindustria, también es un eje de la cultura campesina del siglo XX y también de la nueva ruralidad del siglo XXI, además de tener otros tipos de expresiones culturales que se pueden potenciar como festividades religiosas en Malloa, zona típica en San Vicente de Tagua Tagua, arqueología en San Vicente de Tagua Tagua, Lago Rapel y Palmas de Cocalán en Las Cabras.

En el plano turístico el Valle de Cachapoal tiene una potencialidad única si logra transformar el eje ferroviario en el articulador de una serie de tipos de turismos que hoy aparecen aislados en el plano de la región. A lo menos se logran identificar dos tipos de turismos que se podrían vincular directamente con el potencial del patrimonio ferroviario, en la comuna de Las Cabras se encuentra el Lago Rapel que es un eje importante de turismo de deportes náuticos y lugar de descanso, y en segundo lugar se encuentra una serie de viñas que podrían ver potenciado sus negocios con enoturismo como lo son la Viña La Rosa, Viña Concha y Toro, Viña Morandé por mencionar algunas que se encuentran en la Ruta H-66.

## **5.2 PUESTA EN VALOR DE HITOS Y SITIOS PATRIMONIALES**

### **5.2.1 Estación Pelequén y su entorno**



Fotografía N°1: Estación de ferrocarriles Pelequén. (Oscar Araya, 2020)



Fotografía N°2: Ex bodegas estación Pelequén (Oscar Araya, 2020)

La Estación Pelequén solamente debe volver a funcionar debido a que se encuentra en buen estado, las solicitudes de la comunidad van en la línea de restauración de las ex bodegas y mejoramiento de los accesos del entorno de la estación para así ser puesto en uso nuevamente

### 5.2.2 Ex Estación Malloa



Foto N°3: Frontis packing Malloa, ex estación Malloa (Oscar Araya, 2021)

La ex estación Malloa hoy es el packing Malloa, y su estructura fue reacondicionado para ser usado por la empresa. Debido a que en estas circunstancias no es posible intervenir este espacio debido a que es propiedad privada, lo sugerido por la comunidad es la instalación de camineros donde indique que ese punto es donde se localiza la ex estación.

### 5.2.3 Ex estación Requegua



Foto N°4: Ex estación Requegua (Oscar Araya, 2020)



Foto N°5: Entrada ex estación Requegua (Oscar Araya, 2020)

La ex estación Requegua fue consumida por un incendio aproximadamente 2 años atrás, hoy solamente queda el terreno con lo que fue el emplazamiento de este lugar del ex ramal.

La comunidad menciona la posibilidad de reacondicionar un espacio como sede social o en su defecto un hito caminero.

#### 5.2.4. Barrio ex estación San Vicente de Tagua Tagua



Foto N°6: Frontis restaurant ferroviario Barrio ex Estación San Vicente de Tagua Tagua (Instagram barrionortenvte, 2021)



Foto N°7: Compilado fachadas casas Barrio ex Estación San Vicente de Tagua Tagua (Instagram barrionortenvte, 2021)

El Barrio Ex Estación de San Vicente de Tagua Tagua tiene una comunidad organizada en base a su zona, con restaurantes alusivos a la época ferroviaria, con casas con fachadas y techumbres continuas, y grandes arboledas.

Según locatarios de comercio se pueden generar instancias para evaluar la posibilidad de que algunas calles sean declaradas zona típica, y cuál sería el impacto en el barrio. Eso al ser validado por la comunidad, debe pasar a una etapa técnica para evaluar técnicamente su factibilidad.

### 5.2.5 Caballo de agua San Vicente de Tagua Tagua

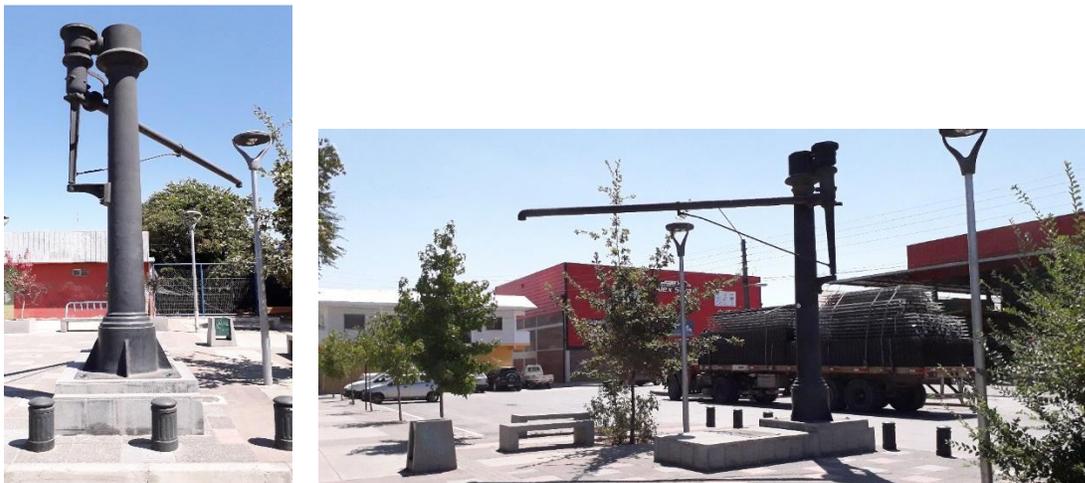


Foto N° 8 y 9: Caballo de agua de San Vicente de Tagua Tagua (Oscar Araya, 2020)

El caballo de agua de San Vicente de Tagua Tagua está en un muy buen estado, pero según los locatarios de alrededores se debe mejorar la plazoleta para que sea más acogedor y a su vez se debe arreglar la placa ya que no se logra leer bien el texto.

### 5.2.6 Puente ferroviario de Peumo



Foto N° 10 y 11: Puente ferroviario de Peumo (Oscar Araya, 2020)

El puente ferroviario de Peumo se encuentra en un mal estado, es por esto que según el Profesor y CORE Fernando Verdugo (actor clave) se puede analizar la posibilidad de declarar como Monumento Nacional dicho puente, para eso se debe trabajar con la comunidad, analizar la posibilidad técnica y emular de alguna manera a otros puentes como el “Malleco”.

Posteriormente a ese paso se puede intervenir para que sea un lugar de encuentro de paseo y de avistamiento de aves del humedal del lecho del río Cachapoal.

### 5.2.7 Ex Estación de Peumo



Foto N°12: Fachada ex estación de ferrocarriles de Peumo (Oscar Araya, 2020)



Foto N° 13 y 14: Plazoleta ex estación de ferrocarriles de Peumo (Oscar Araya, 2020)

La ex estación de Peumo fue declarada Monumento Nacional y hoy se encuentra en etapa de estudio de su restauración. El municipio ha informado que posterior a su restauración se pondrá la ex estación al servicio de la comunidad para diversas actividades.

### 5.2.8 Ex estación Codao



Foto N°15: Frontis ex estación Codao (Oscar Araya, 2020)



Foto N°16: Parte lateral ex estación Codao, cancha de Rayuela (Oscar Araya, 2021)

La ex estación Codao, hoy es la sede comunitaria de la Villa Don Reca de Codao, es utilizado como espacio de encuentro en su interior, y en su exterior como cancha de Rayuela.

En estos momentos los vecinos tienen una serie de proyectos en implementación para difundir la identidad codaina, y lo que proponen en positivo sería mejorar los accesos a la restaurada sede.

### 5.2.9 Ex estación La Rosa



Foto N°17 y 18: Frontis viña La Rosa, lugar de ex estación La Rosa (Oscar Araya, 2021)

La ex estación La Rosa está emplazado en un terreno particular propiedad de la Viña La Rosa, hoy se reacondicionó y es utilizado en el packing.

Para dar uso a este espacio o generar un punto de encuentro entre la difusión del patrimonio y la viña se debe generar una alianza público-privada donde se vea favorecido el enoturismo y a su vez el patrimonio ferroviario.

### 5.2.10 Ex bodegas de estación Las Cabras



Foto N° 19 y 20: Frontis ex bodegas estación Las Cabras, hoy terminal de buses (Oscar Araya, 2020)



Foto N°21: Interior ex bodegas Las Cabras, hoy terminal de buses (Oscar Araya, 2020)

Las ex bodegas de la estación Las Cabras hoy son el terminal de buses de la comuna, en comodato a la empresa Pullman bus Tacoha. A sugerencia de Leandro Carreño, ex Concejal de la comuna y ex SEREMI de Economía este podría ser un mega proyecto donde primero se debe modificar y actualizar el Plan Regulador de la comuna para construir un nuevo terminal de buses debido a las necesidades crecientes, y posteriormente poner en estudio la declaración de Monumento Nacional de este espacio, posteriormente a eso utilizarlo como espacio de difusión artística y cultural del patrimonio ferroviario con inversión público-privada.

### 5.2.11 Ex estación El Carmen



Foto N°22 y 23: Ex estación El Carmen, hoy capilla de la localidad (Oscar Araya, 2020)

La ex estación de El Carmen, hoy capilla de la localidad fue reacondicionado par el uso religioso. Según vecinos de la localidad se debería indicar con un hito caminero en la entrada o en la carretera que fue la ex estación de ferrocarriles para recordar su funcionalidad.

### 5.2.12 Ex bodegas estación El Manzano



Foto N°24: Embarcadero Puente El Durazno, Lago Rapel (Oscar Araya, 2021)

La ex Estación El Manzano nunca llegó a funcionar, pero si se instalaron sus bodegas en su momento. Con la llegada del Lago Rapel esta fueron desaparecidas y hoy quedan solo los cimientos bajo el lago en las cercanías del puente El Durazno.

Leandro Carreño es posible generar un hito caminero tipo placa que se mezcle en el incipiente embarcadero donde se utiliza de lugar de paseo de botes, además existe una franja extensa en el costado del puente El Durazno que se pueden crear locales comerciales debido a que es un punto de encuentro del Lago rapel y que podría tener una nueva línea de difusión patrimonial con este hito.

## 5.3 PROPUESTA DE GESTIÓN

### 5.3.1 Gestión de redes

Para la implementación adecuada de la batería de proyectos enunciados es necesario realizar un trabajo a mediano plazo con diversos actores en el territorio que permitan ordenar las estrategias a desarrollar la promoción del ramal.

Esta gestión puede ser de manera institucional, liderada por actores gubernamentales como el Gobierno Regional (GORE) o los Municipios, y esta a su vez articulada con otros actores como las organizaciones de la sociedad civil, empresa privada, entidades académicas.

La otra manera es que sea una iniciativa nacida desde la comunidad como una Asociación, Fundación, Corporación u ONG, donde su objetivo sea la promoción y difusión del patrimonio cultural y específicamente el ferroviario de las comunas de Malloa, San Vicente de Tagua Tagua, Peumo y Las Cabras, y esta entidad a su vez gestione con otros actores.

Cualquiera sea la entidad coordinadora se debe vincular con 5 tipos de instituciones:

- Comunidad organizada a través de organizaciones de la sociedad civil en cada una de las comunas.
- Los cuatro Municipios involucrados
- Instituciones técnicas claves en este desarrollo: Consejo de Monumentos, SERNATUR, GORE, MOP, Consejo de la Cultura y las Artes, EFE.
- Empresarios y comerciantes interesados en la vinculación de estos proyectos con otros sectores productivos, destacando empresarios vitivinícolas y del turismo del Lago Rapel.
- Alguna Universidad del Consejo de Rectores que sea eje y patrocinante de cualquier iniciativa que permita darle el sustento técnico a los proyectos, idealmente debería ser la Universidad de O'Higgins.

### **5.3.2 Fondos de postulación**

Existen múltiples fondos que permiten financiar las diversas iniciativas de la puesta en valor del patrimonio ferroviario del ex ramal.

Algunos fondos que se pueden postular van en la línea de puesta en valor, y otros van en la línea de restauración.

En la puesta en valor se puede mencionar a las siguientes fuentes de financiamiento estatal:

- 6% GORE
- FONDART
- SERCOTEC
- Ministerio de Medio Ambiente

- SENAMA
- INJUV
- Presidente de la República

Por otro lado existen fondos en restauración que van con el patrocinio del Consejo de Monumentos Nacionales o CORFO.

Para esta investigación se propone como idea la puesta en funcionamiento a través de un Fondo de Innovación para la competitividad (FIC) del Gobierno Regional de O'Higgins que permita promover la investigación y el desarrollo del eje carretera de la fruta en torno al Patrimonio Ferroviario y al turismo regional.

Este fondo tiene un tope de financiamiento de \$240.000.000 millones según sus bases del año 2020 y que podrían proyectar una agenda para la batería de los proyectos con aportes de diversas instituciones.

### 5.3.3 Factibilidad técnica e inversión

Comuna	Proyecto	Observaciones
Malloa	Mejoramiento ex Estación Pelequén y su entorno para transformarlo en sitio de interés educativo y patrimonial de la comuna.	Proyecto debe ser gestionado con EFE, además de ver sus accesos y situación de ex Bodegas.
	Hito caminero de localización de ex Estación Malloa en packing Malloa.	
San Vicente de Tagua Tagua	Construcción de sede social que permita reproducir ex estación Requegua, o en su defecto instalación de hito caminero de localización.	Revisar situación de propiedad del sitio. Si el sitio pasa a propiedad municipal o bienes nacionales es posible financiarlo con proyecto presentado por el municipio al Gobierno Regional con Fondo FRIL.

	Mejoramiento plazoleta caballo de agua.	
	Evaluación y factibilidad técnica de Declaración de zona típica de Barrio o algunas calles del Barrio Ex Estación.	
Peumo	Expediente para la declaración de Monumento Nacional de Puente Ferroviario de Peumo. Posteriormente a declaración evaluar proyecto de restauración, incorporar aspectos arquitectónicos modernos y vincular con humedales de río Cachapoal.	Alto costo de inversión que sería necesario financiamiento internacional.
	Restauración ex Estación de Peumo	Proyecto en estudio por parte del municipio.
	Mejoramiento entorno ex estación Codao	Proyectos presentados por el municipio que permitan mejorar su entorno como cancha de Rayuela o plazoleta de juegos, posible financiamiento con FRIL en Gobierno Regional.
	Proyecto público - privado de restauración ex estación La Rosa	Análisis de inversión privada para vincularlo con enoturismo de Viña La Rosa y otras viñas.
Las Cabras	Expediente para declaración de Monumento Nacional bodegas ex estación Las Cabras, hoy terminal de buses y transformarlo en sitio de interés de la cultura local.	Comodato en propiedad de Pullman bus Tacoha se debe revisar y compensar con comodato y nuevo terminal en la comuna.

	Hito caminero de localización ex estación El Carmen.	
	Instalación en Puente El Durazno de placa alusiva a bodegas ex estación El Manzano, aprovechar franja ancha de Bienes Nacionales para locales comerciales y vincularlos con embarcadero del Lago.	

Tabla N°17: Descripción de factibilidad técnica de proyectos (**Oscar Araya Zúñiga, 2021**).

## **CAPITULO 6: COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS, DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES**

Esta investigación propuso una batería de proyectos para las cuatro comunas del valle de Cachapoal en base al patrimonio ferroviario heredado del ex ramal Pelequén-El Carmen. Esto fue producto de una recopilación de información que pretendía dar respuestas a diversas transformaciones territoriales y sociales que se han desarrollado a lo largo de los años a propósito del impacto del ex ramal ferroviario.

Se ha querido poner en relevancia que ciertas carencias de identidad territorial que si tienen otros territorios puede ser subsanada por la profundización del sentido de valle que se ha perdido en las últimas décadas.

### **6.1 COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS**

La hipótesis planteada en esta investigación fue la siguiente:

*“Durante la vigencia del antiguo ramal Pelequén – El Carmen, los pueblos que lo componían, lograron un esplendor económico, social, territorial, cultural y patrimonial, puesto que su trazado atravesaba a dichas localidades, beneficiando directamente a su respectiva población local. Mientras que, una autopista de alta velocidad conocida como es la “la carretera de la Fruta”, por su trazado lejano de cada pueblo, solamente ha beneficiado a un sector de la población estos pueblos en un sentido económico y estancando o debilitando los aspectos sociales, territoriales, culturales y patrimoniales de cada entidad poblada próxima a esta vía de alta velocidad, producto del llamado efecto túnel que genera dicha carretera”.*

De acuerdo a los resultados obtenidos en la presente memoria, su hipótesis de investigación se ha podido comprobar. Puesto que, con la presencia del ramal activo durante más de 70 años en la zona este trajo progreso y esplendor en varios poblados, varias localidades anteriormente a la llegada del ferrocarril solamente tenían como referencia la movilidad de personas y productos en carretas con tracción animal, y vehículos de menor envergadura, además comunas como Las Cabras fueron fundadas de manera simultánea con inauguraciones de ex

estaciones de ferrocarriles. Esto se vincula directamente con cuestiones en el imaginario colectivo de la comunidad como la presencia de músicos en las estaciones, la presencia de bares, cantinas y restaurantes en los barrios aledaños a las estaciones, además de acortar tiempos de desplazamientos para asistir a otras ciudades.

La construcción de la carretera de la fruta llegó paralelamente al abandono del ferrocarril por parte del Estado en todo el país lo que trajo consecuencias positivas y negativas, para la comunidad permitió mejorar condiciones de transporte junto con el aumento de la industria automotriz y camionera, pero a su vez las localidades vieron sus barrios estación abandonados de manera paulatina. Es por esto que desde la pavimentación de la carretera de la fruta se produce un efecto de conectividad entre la carretera 5 Sur con el Puerto de San Antonio favoreciendo las importaciones y exportaciones en el contexto de la economía global. A su vez generó una desconexión de la red territorial, cultural y social que se había generado por el ramal en estas cuatro comunas que presuntamente afectó la identidad de valle.

## **6.2. DISCUSIÓN BIBLIOGRÁFICA.**

La labor desarrollada en la presente memoria ha propuesto una metodología de valorización de un determinado patrimonio como es el ferroviario, que en la actualidad tanto a nivel internacional como nacional ha ido cobrando cada día mayor relevancia para diversos actores sociales. Esta propuesta metodológica que mantiene una estructura de ordenamiento territorial, a partir del estado del arte de los bienes culturales vinculantes y la valorización por parte de la población local. A partir de esta práctica experimental, se reconoce en ello la complejidad que presume la elaboración de estrategias de conservación del patrimonio local, esencialmente por la multiplicidad de términos, mecanismos y de actores, que intervienen sobre un territorio, sus intereses y potencialidades.

Primeramente, de acuerdo a lo trabajado se ha podido constatar que la gestión patrimonial presenta diversas dimensiones, siendo el mayor desafío, el desarrollo de un marco metodológico que involucre empíricamente una mirada sobre

patrimonio. De este modo, de acuerdo a Martínez (2013), .es imposible elaborar una forma organizacional sin tener en cuenta las exigencias o propiedades territoriales, a partir de un enfoque multidimensionalidad y multiescalaridad, generando una faena desde y hacia al terruño analizado.

Desde de los productos obtenidos del análisis ha sido viable revelar una propuesta de conservación patrimonial del Patrimonio Ferroviario del antiguo Ramal Pelequén-Las Cabras, basado en su reconocimiento como base de componentes relevantes y de interés en su cuidado. Mismamente, se aprecia un fenómeno de territorialización que se ha desarrollado ante la imagen de este ramal, donde se demuestra un adelantamiento desde la puesta en valor, hasta llegar a la propuesta de gestión o apropiación de este singular patrimonio o'higginiano. Este fundamento posee gran preeminencia, puesto que, en base a Fernández & Ramos, (2005), una de las prioridades de la gestión patrimonial es progresar hacia una terminología más territorial –identificando en ello, activos económicos, políticos, sociales, naturales y culturales- punto de vista que, de manera general, se identificada en este estudio.

Asimismo, Castillo (2020) plantea que el desarrollo de la territorialización en una área determinad, ha permite instruir y aprender con mayor intensidad el patrimonio, por lo cual, el análisis de la territorialización del patrimonio ferroviario estudiado puede lograr un óptimo manejo de este y un incremento del saber de la herencia cultural, social y económica por parte de sus respectivas comunidades.

Por otro lado, la identificación de los bienes culturales a conservar y el desarrollo de estrategias de protección respectivos, pueden ser una instrumento más eficiente en su aplicación, que los tradicionales herramientas legales empleadas por la ley N° 17.288 sobre Monumentos Nacionales. Esta propuesta al ser más adaptativa y restrictiva permite que se desarrolle una gestión y manejo patrimonial en base a un análisis cualitativo y dentro del abanico de la conservación y, al ser adecuada, las estrategias y acciones definidas, pueden evaluarse y evolucionar.

Complementariamente, vale la pena decir que la falta de actualización de un marco legal, han permitido proponer un tipo de modelo de planificación para el área de

estudio, basado en las posibilidades e intereses de conservar el patrimonio local, a partir de la opinión participativa de sus verdaderos usuarios.

Análogamente, las acciones propuestas para la conservación de bienes patrimoniales presentes en el caso de estudio, toman gran cuantía y no pueden ser apartadas al instante de bosquejar opciones del uso territorial. Igualmente, la carencia de una coordinación para la protección del patrimonio estudiado pone en un cuestionamiento a la conservación y restauración ante paradigmas tan relevantes como son: la propiedad privada y la economía capitalista de mercado.

Al mismo tiempo, en el progreso de esta investigación se planteó el desarrollo sustentable desde un empleo productivo por medio del turismo, el cual, puede llegar a ser una alternativa no solo económica, sino también social, ambiental y cultural. En este sentido, el turismo muestra un nexo entre el desarrollo económico y la valorización del patrimonio, siendo el turismo de intereses especiales (TIE) un ejemplo explícito de ello. Sin embargo, su aplicación está limitada a una correcta lectura del territorio y las exigencias que este necesita, ya que el territorio como tal no está absuelto de objeciones y altercados (Ojeda, 2013). Ejemplo de ello, es cuando el patrimonio ferroviario se enfrenta a la opinión y la percepción de una comunidad fragmentada, como es el caso del área de estudio donde coexisten diversos propietarios y visitantes, el TIE debe razonar con posturas variopintas.

Para Ribas (2007), el estudio de paisaje permite reconocer la relevancia que tiene los bienes patrimoniales, y también, como instrumento que da cierto incremento a la experiencia turística. Ya que, la observación de un paisaje patrimonial permite la remembranza de una expresión cultural vernácula, un particular escenario histórico, etc; que permite sostener un elemento esencial al interior de un determinado estudio geográfico, y es complementario, a la manera en que una sociedad entrega determinado valor de un lugar. Por lo tanto, se debe subrayar en la trascendencia que tiene el término de paisaje como relacionado de actividades antrópicas en el territorio en que se realizan como un símbolo señero de un determinado pueblo y su identidad.

En correlato con la disciplina geográfica, se puede decir que la relación sociedad y patrimonio, han conducido a esta investigación abordar diversos paradigmas de la Geografía Humana, como geografía del paisaje, geografía de la percepción, la geografía histórica, la geografía cultural, por último, la geografía del turismo.

Vale la pena destacar, que en este estudio se incorporó no solamente al paisaje cultural, sino también, la construcción del imaginario geográfico y patrimonial que tienen distintos actores sociales relacionados con el ramal Pelequén – Las Cabras, al generar un espacio social y cultural en la área estudiada, mencionado tanto en la identificación de componentes patrimoniales y símbolos de herencia histórica, económica y cultural, de la bonanza del ferrocarril por estos lugares, como remanentes del paisaje actual y de un uso potencial turístico.

Finalmente, en lo respecta a la geografía del turismo, este caso de estudio cumple una función de problematizar sobre la labor turística y reconocer su implicancia en el uso potencial y la planificación territorial de comunas que en la actualidad se encuentran al debe con esta actividad económica. Como señala Hermosilla (2012), existen diversas visiones de como el espacio turístico se ve conformado, siendo importante identificar las implicaciones que puede tener el incremento del turismo en la realidad local, su evolución, traslado y generación de nuevos escenarios. Por lo que la propuesta de una agenda de productos turísticos, basado en la percepción y opinión de diversos actores locales, pudiera ser relevante en su ejecución.

### **6.3 CONCLUSIONES**

En las siguientes conclusiones se exponen algunos de los ejes fundamentales del producto de la investigación.

En primer lugar es necesario destacar que la valoración del patrimonio ferroviario, y en particular de este caso del ramal Pelequén- El Carmen es una mixtura entre iniciativas comunitarias producto de la nostalgia de espacios que en el pasado fueron muy significativos para las localidades, y estrategias profesionales que se han desarrollado en el tiempo con objetivos de difusión de la cultura. Esto se evidencia en el siglo XXI ya que se toma conocimiento del abandono de un bien que

tiene potencial como son las ex estaciones de ferrocarril fundamentalmente, además se presume que puede existir una “amnesia patrimonial” en la memoria colectiva de a lo menos una generación.

En segundo lugar es necesario resaltar que si bien el Ramal se denomina Pelequén-El Carmen por su funcionamiento en su época de traslado de pasajeros y productos, para esta investigación es necesario mencionar que el ramal debe ser rescatado como memoria colectiva como Ramal Pelequén-El Manzano debido a su prueba tangible de extensión hasta la localidad de El Manzano en Las Cabras con la construcción de las bodegas de la que sería la Estación. Hoy, además es el punto de encuentro con otro tipo de turismo que es el del Lago Rapel donde se pueden unir diversas rutas y públicos objetivos distintos.

En tercer lugar es necesario mencionar en la extensión del ex ramal salvo un par de excepciones no se logró identificar una línea continua de vía ferroviaria que una localidades, estaciones o hitos. Esto hace imposible la vinculación concreta de proyectos y se debe tener en cuenta que la ruta unificadora hoy es la carretera de la fruta. Como antecedente es necesario mencionar el caso de la Ruta del vino en Colchagua, que une el ex ramal desde Santa Cruz hasta Peralillo, y no se pudo concretar un proyecto de extensión de Santa Cruz a San Fernando debido a esta carencia.

En cuarto lugar desde el punto de vista de la economía rural, ésta se ha modificado hacia una nueva ruralidad. Se han depositado expectativas en la zona, para promover acciones de desarrollo turístico cultural el cual, de manera entrelazada, promueva el desarrollo rural a lo largo del antiguo ramal. El análisis FODA y las estrategias planteadas por el método Delphi, han permitido generar las propuestas turísticas y educacionales, tienen el fin de facilitar la actividad de este tipo, pero de manera responsable y con una mirada de sustentabilidad. Esto limita un crecimiento de turismo masivo, en favor de la conservación del área, que es la visión transversal de los actores entrevistados. Por otro lado, así como ha existido un cambio en el uso económico, este también ha significado un cambio de sujetos y grupos humanos

presentes, en desmedro de la economía rural campesina, la cual debiera ser revalorizada por su importancia histórica y cultural.

En quinto lugar, la Ruta del vino de Colchagua también mencionada como Ruta histórica, ha logrado penetrar con iniciativas aisladas con algunos proyectos en este valle como circuitos en Pelequén y Malloa. Esto se debe a que la ausencia de proyectos colectivos en este valle permita hacer extensiones del valle vecino. Es por esto que es importante desarrollar una línea propia del valle de Cachapoal bajo al alero del rescate del patrimonio ferroviario Pelequén-El Manzano. De la misma manera se debe aprovechar la cercanía con la ciudad de Santiago para entregar ofertas similares pero únicas como se hace en los valles de Casablanca y el ya antes mencionado Colchagua.

En sexto lugar, es una oportunidad la diversificación de tipos de rescate patrimonial en estas localidades ya que vinculándolos con otros tipos de desarrollos patrimoniales permiten fortalecer las economías de escalas como los clúster de enoturismo de este valle.

En séptimo lugar, la difusión del patrimonio ferroviario es una oportunidad para generar proyectos educativos que permitan fortalecer la identidad local. Es una necesidad que la cultura local sea tratada de mayor profundidad en los currículum de asignaturas como Ciencias Sociales y para comunas como estas abre nuevas ventanas de conocimiento.

Octavo, la planificación sostenible del turismo cultural es un desafío de la geografía en la actualidad, donde el patrimonio es uno de los grandes objetivos al momento de desarrollar estrategias. En él, las relaciones humanas y el paisaje son fundamental en el giro cultural de las últimas décadas para enfrentar desigualdades en el territorio.

En noveno lugar, este tipo de investigaciones exploratorias son útiles para poner en discusión la integración de elementos del patrimonio cultural con otros elementos, a decir en este caso el patrimonio ferroviario de Las Cabras con el turismo del Lago Rapel. Es así, que la geografía puede proponer estrategias de planificación territorial

ecualizando lo cultural con lo natural, siendo una oportunidad para el desarrollo de estas localidades.

Es muy importante destacar que el sentido de valle no es algo que desapareció por la construcción de la carretera y por el final del ex ramal ferroviario, pero si este cambio impacto directamente en este concepto que si bien es abstracto en la percepción ciudadana, en lo concreto se traduce en comunidades no vinculadas y en iniciativas aisladas cuando podrían llegar a ser megaproyectos para una región.

Finalmente, del párrafo anterior se puede inferir, que el impacto antrópico se debe conjugar con la protección del patrimonio. En este sentido el turismo de intereses especiales se vincula a protección de los recursos culturales y su resignificación. La conservación sin duda que está estrechamente ligado con la educación patrimonial de las comunidades.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Acuña, N. (2020). Conservación de los valores del patrimonio industrial reconvertido y vinculado al turismo, el caso de España. Seminario de Investigación, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.

Alliende, M. (1993). La construcción de los ferrocarriles en Chile 1850- 1913. Artículo correspondiente al libro Historia del ferrocarril en Chile. Santiago, Chile.

Antón, F. (2013). Redes de transporte, articulación territorial y desarrollo regional. Revista de estudios Andaluces N°30 (2013) pp 27-47. Sevilla, España.

Bravo, M. (2018). Paisaje rural y patrimonio hidráulico, referentes señeros presentes en la cultura rural del Valle de Ricote (España) y de la zona central de Chile. Tesis doctoral. Universidad de Murcia, España.

Briones,C. (2020). Revalorización territorial del patrimonio natural y cultural de la comuna de Renca por medio del desarrollo de una propuesta de agenda de productos turísticos.

Castillo, J., Martínez, C. (2015). El patrimonio agrario, la construcción cultural del territorio a través de la actividad agraria. Universidad Internacional de Andalucía, Sevilla, España.

Castillo, L. (2020). Propuesta de gestión turística y de conservación de la cuenca alta del río Achibueno, comuna de Linares, región del Maule. Memoria para optar al título de geógrafo, Universidad de Chile.

Claval, P. (2003). El enfoque cultural y las concepciones geográficas del espacio. Boletín de la A.G.E.N°34-2002 págs. 21-39.

Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. (2015). Caracterización del patrimonio ferroviario de la región de Los Ríos.

Cornejo, J., Cornejo, J (2011). Historia del Ramal Pelequén- El Carmen. <https://amigosdeltren.cl/historia-ramal-pelequen-las-cabras>.

Decreto N° 307 del Ministerio de Educación. (2014). Declara monumento nacional en la categoría de monumento histórico a la estación de ferrocarriles de Peumo. Santiago, Chile.

Decreto N° 833 Exento. (2011). Promulga aprobación del plan regulador comunal de Malloa y Pelequén. Municipalidad de Malloa.

Díaz, M. (2010). Criterios y conceptos sobre el patrimonio cultural en el siglo XXI. Universidad Blas Pascal, publicaciones de la UBP, Córdoba, Argentina.

Fuentes, A. (2017). Formulación, gestión, y evaluación de proyectos turísticos. Universidad Central de Ecuador, Quito, Ecuador.

Galvao, L. (2010). Turismo y Patrimonio ferroviario, un estudio sobre el trem da Vale (MG) – Brasil.

GORE O'Higgins, SERNATUR O'Higgins, (2012). Política pública regional de turismo. Rancagua, Chile.

Grupo EFE. (2014) Grupo EFE: Una nueva etapa, Plan Maestro 2014-2020.

Hasse, R. (2006). Tren Talca- Constitución. Memoria de título. Universidad de Chile, Chile.

Ibáñez, M. (2006). Elementos territoriales para la valoración del patrimonio, Chiloé y sus festividades religiosas. Memoria para optar a título profesional de Geógrafo, Universidad de Chile, Chile.

Lacoste, P. (2013). El ferrocarril trasandino. Editorial IDEA, Santiago, Chile.

Ley N°17.288 de Monumentos Nacionales. (2011). Protección legal del patrimonio cultural inmueble. Santiago, Chile.

Martínez, H. (2012). La accesibilidad regional y el efecto territorial de las infraestructuras de transporte, aplicación en Castilla-La Mancha. Boletín de asociación de geógrafos españoles N°59-2012, págs. 79-103.

Ministerio de Bienes Nacionales. Valle central, circuito Camino real de la frontera.

- Ordenanza General de Urbanismo y construcción. (2011)
- Ortiz, C., Garnica, R. (2008). La accesibilidad espacial en la definición de territorios inteligentes. *Revista Architecture, City, and Environment*.
- Pérez, E., 2001. Hacia una nueva visión de lo rural.. En: Una nueva ruralidad en América Latina? Buenos Aires, Argentina: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, pp. 17-29.
- Plan de Desarrollo Comunal de San Vicente de Tagua Tagua. (2012).
- Plan Municipal de Cultura 2019-2022. (2018). Ilustre Municipalidad de Peumo.
- Plan Regulador Comunal de Peumo. (2003). Ilustre Municipalidad de Peumo.
- Ratier, H. (2002). Rural, ruralidad, nueva ruralidad y contraurbanización. Un estado de la cuestión. *Revista de Ciencias Humanas, Florianópolis: EDUFSC*, n 31.p 09-29, abril 2002.
- Ruta turística patrimonial del valle de Cachapoal, agenda de innovación turística 2009-2020.
- Sahady, A. (2006). La supresión de un ramal de ferrocarril en el valle central de Chile y su impacto en la movilidad del sector aledaño. Universidad de Chile, Chile.
- Sandoval, M. (2018). Ferrocarriles del Estado y el Patrimonio Ferroviario. Congreso XVII TICCIH-Chile, Patrimonio Industrial. Santiago, Chile.
- Thomsom, I. (2003). El autofinanciamiento del patrimonio ferroviario: Dos estudios. Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, Unidad de Transportes CEPAL, Chile.
- Turra, F. (2019). Ferrocarril e industrias: Caso Ramal Santiago-San Antonio. Seminario, Universidad de Chile, Chile.
- UNESCO. (2003). Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial.

Universidad Central. (2013). Plan Maestro turístico Ramal Talca Constitución. Santiago, Chile.

Zúñiga, D. (2013). Análisis del proyecto de mejoramiento de la ruta 66- concesión camino de la fruta, sector el manzano-cruce las arañas. Trabajo de titulación para optar al título de Ingeniero Ejecución en Geomensura. Universidad de Santiago, Chile.

## ANEXOS

### Anexo N°1: Encuesta de valorización patrimonial

#### ENCUESTA DE VALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO DEL RAMAL PELEQUEN – LAS CABRAS.

Encuesta N° \_\_\_\_\_

1.- Identificación.

Localidad: \_\_\_\_\_, Comuna \_\_\_\_\_

Edad: \_\_\_\_\_

Género: \_\_\_\_\_

Ocupación: \_\_\_\_\_

Años de Residencia: \_\_\_\_\_

Nivel Educativo: \_\_\_\_\_

2.- Estado de Arte del Patrimonio Ferroviario de la comuna de \_\_\_\_\_.

De 0 a 7, como considera Ud. el estado del Patrimonio Ferroviario de su Comuna.

3.- Valorización del Patrimonio Ferroviario de la comuna de \_\_\_\_\_.

De 0 a 7, cuanto valora Ud. al Patrimonio Ferroviario de su Comuna.

4.- Que aspecto(s) relevante(s) reconoce Ud. en el patrimonio ferroviario de su comuna.

<input type="checkbox"/>	Arquitectura y/u Obra Ingenieril.
<input type="checkbox"/>	Vínculo con la Historia Local.
<input type="checkbox"/>	Símbolo de identidad comunal.
<input type="checkbox"/>	Valor sentimental (Circunstancia Personal).
<input type="checkbox"/>	Otro. (Especificar).

5.- Que realizaría Ud. para mantener el patrimonio ferroviario de su comuna.

<input type="checkbox"/>	Buscar alguna medida de medida de protección y conservación patrimonial.
<input type="checkbox"/>	Restaurarlo para que sirva de alguna forma a la comunidad.
<input type="checkbox"/>	Ponerlo en Valor a través de algún instrumento legal.
<input type="checkbox"/>	Relacionarlo con la actividad turística realizada en la comuna.
<input type="checkbox"/>	No hacer nada, ya que está muy deteriorado en su estado.
<input type="checkbox"/>	Otro. (Especificar).

6.- Quien debiera hacerse cargo de la gestión y administración del patrimonio ferroviario de su comuna.

	La comunidad a través de la JJ. VV.
	Municipalidad.
	Entidades Privadas.
	Mixto por medio de una Fundación.
	El Estado y/o el Gobierno Regional.
	Universidades.
	ONG's.
	Otro. (Especificar).

## **Anexo N°2: Entrevista semiestructurada a personajes claves**

### **Entrevista a Personajes Claves**

Nombre:

Cargo:

Fecha:

#### **1.- Método Delphi:**

- 1.- ¿Cuáles son los principales sitios o hitos turísticos de su comuna?
- 2.- ¿Cuáles son los principales atributos patrimoniales de su comuna?
- 3.- ¿Su comuna posee algún lugar, barrio, hito o atributo que usted considere relevante relacionado con el patrimonio ferroviario?
- 4.- Recomendaría a la gente visitar algún lugar de patrimonio ferroviario de su comuna?
- 5.- ¿Qué propuesta haría usted para rescatar el patrimonio ferroviario de su comuna? ¿ Cree que sería importante para la comunidad?

#### **2.- FODA:**

- Fortalezas:
  
- Oportunidades:
  
- Debilidades:
  
- Amenazas:

**3.- Marque sí o no en las siguientes propuestas:**

<b>Comuna</b>	<b>Lugar, sitio o hito</b>	<b>Visitaría</b>	<b>Pagaría</b>
Las Cabras	Placa alusiva a Ex Bodegas de estación El Manzano en Puente El Durazno		
	Declarar monumento ex bodegas de estación Las Cabras, hoy terminal de buses y utilizar como sitio de interés cultural y educacional como museo o sede social.		
Peumo	Propuesta público-privado de transformar instalaciones de ingreso a viña La Rosa en sitio de interés turístico para turistas con valoración del patrimonio ferroviario y enoturismo.		
	Modernizar ex estación Codao, hoy sede JJVV Villa Don Reca en sitio de valoración cultural y educacional como museo.		
	Transformar ex Estación Ferrocarriles de Peumo en sitio de importancia local y regional como museo, sede social o mercado.		
	Transformar puente ferroviario de Peumo en Monumento de Patrimonio Industrial, construcción de paseo peatonal y ciclovía, sitio de avistamiento de aves en humedal de río Cachapoal.		
San Vicente	Declarar zona típica el barrio o algunas calles del Barrio Estación San Vicente		
	Moderizar entorno de Caballo de agua San Vicente de Tagua Tagua.		
Malloa	Modernizar Ex Estación Pelequén y transfórmala en sitio de interés cultural y educacional para la comunidad.		