



**RECICLAJE SOSTENIBLE DEL CONJUNTO ESTACIÓN DE PLACILLA.  
Comuna de Placilla, Región del Libertador Bernardo O'Higgins.**

PROYECTO DE TÍTULO 2021

AUTOR: PATRICIO RICARDO CRUZ JORQUERA

## INDICE | ESTUDIOS

### 0- Presentación

- Resumen.....	3
- Introducción.....	3
- Tema y problema de investigación.....	4
- Objetivos.....	5
- Marco Metodológico.....	6
- Argumento Proyectual.....	7

### 1- Marco Conceptual

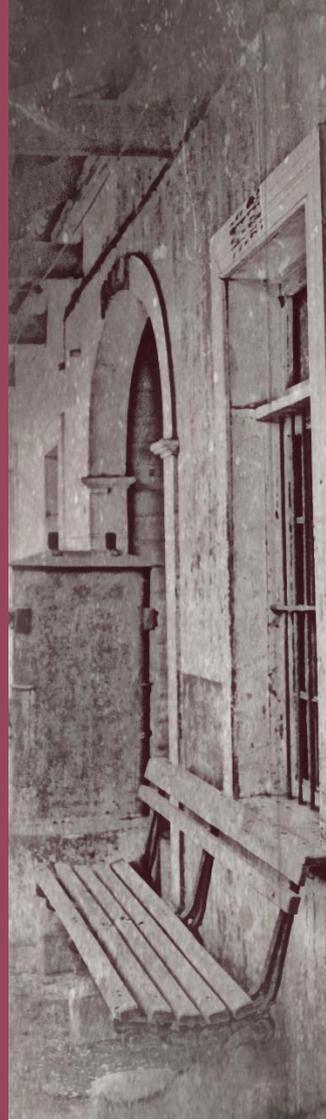
1.1 Sostenibilidad.....	8
1.2 Emisión gases efecto invernadero.....	9
1.2.1. Industria de la construcción.....	11
1.3 Reciclaje arquitectónico.....	12
1.4 Patrimonio Ferroviario.....	13
1.5 Monumento histórico.....	17

### 2- Histórico: Industria Ferroviaria e influencia.

2.1 Industria Ferroviaria en Chile.....	19
2.2 Ramal San Fernando – Pichilemu.....	24
2.3 Comuna de Placilla.....	29
2.4 Estación Placilla.....	32

### 3- Contexto: Comuna y pueblo de Placilla.

3.1 Demografía y datos de Placilla.....	39
3.2 Turismo.....	42
3.3 Identidad cultural Placilla.....	45
3.4 Patrimonio Material.....	48



## 4- Estudio Lugar y Propuesta

4.1. Polígono y Vía ferroviaria.....	51
4.2. Estación Ferroviaria de Placilla.....	57
4.3. Levantamiento de daños .....	62
4.4. Propuesta partido general .....	77

## Bibliografía

Esquemas.....	86
Tablas.....	86
Figuras.....	87



## PRESENTACIÓN

---

### RESUMEN

En la actualidad los índices de emisiones de gases efecto invernadero y contaminación ambiental han llegado a un punto nunca registrado, esto a causa de los diversos procesos e intervenciones llevadas a cabo por las industrias relacionadas a sus especialidades, en las cuales, la construcción y arquitectura tienen una repercusión importante. Dentro de los diversos métodos ya estudiados para disminuir y mitigar las emisiones de CO<sub>2</sub> en las construcciones, una de ellas es el reciclaje de edificios, estos por lo general están en estado de abandono o desuso, con el fin de aprovechar los recursos y energías que ya fueron utilizados para el levantamiento de una edificación, y no repetir un ciclo de gasto energético. Además, estos edificios muchas veces tienden a tener un valor para la comunidad o para la historia, el cual se ve revitalizado al proponer un reciclaje y nuevo uso a disposición de la comunidad.

## INTRODUCCIÓN

---

En la actualidad el mundo ha llegado a niveles de contaminación y emisiones dañinas al entorno irreversibles, a raíz de los diversos procesos y actividades humanas, las cuales son indispensables para el estilo de vida contemporáneo en muchos países. Dentro de estas disciplinas, la arquitectura es responsable de un porcentaje importante a raíz del uso de materias primas para la construcción de nuevos edificios y después, por los consumos energéticos que requiere el funcionamiento de estos en sus años de vida útil.

La arquitectura, a lo largo de la historia, siempre se ha enfocado y dedicado a la construcción de edificaciones, a proyectar e idear con el fin de suplir las necesidades de la sociedad, reflejado también en la enseñanza de la arquitectura. Sin embargo, la arquitectura ha ido tomando y ramificándose a diversas disciplinas y procesos, uno de ellos es el reciclaje llevado a una escala arquitectónica. El reciclaje arquitectónico parece ser una alternativa apropiada para los tiempos que corren, ahorrando los recursos para levantar un nuevo edificio y extendiendo la vida útil, sin embargo, esto siempre dependerá del enfoque que se le dé. Estos procesos pueden ser amigables con el medio cuando se mantenga una línea de desarrollo de proyecto sostenible, usando los recursos y herramientas apropiadas.

## TEMA Y PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

### Diagnóstico del tema y problema arquitectónico.

A raíz de los altos índices de consumo energético a nivel mundial, los sistemas sustentables relacionados al reciclaje y procesos sostenibles han tomado relevancia, teniendo como principales entidades, países con alto desarrollo tecnológico y cultural, países que vienen desarrollando este tipo de procesos y discurso hace más de 20 años. Sin embargo, estos procesos han surgido a causa de la necesidad y las altas demandas energéticas que tienen estos países, principalmente europeos. Los países como Chile, en camino a llegar a estos niveles, cuentan con la ventaja de anticipar los problemas de consumo que ya viven países desarrollados, adelantándose a las situaciones y adaptando los procesos beneficiosos en este ámbito.

Con relación a esto, en el ámbito de la arquitectura, se han venido tomando medidas ligadas al consumo energético, como disminuir los consumos, disminuir daños al medio ambiente, replantear los procesos y operaciones para la construcción y uso de los edificios, entre otros. Una de las soluciones en el ámbito de la arquitectura que se ha adaptado a estos procesos sustentables es el reciclaje de edificios, siempre y cuando, las decisiones de diseño y procesos estén en este lineamiento.

En Chile, edificios en estado de abandono o desuso se encuentran a lo largo y ancho del territorio, algunos con valor patrimonial o histórico, con valor para el país o para una comunidad. Así es como en algunos de estos edificios se han gestionado y hecho proyectos, muchos otros aún se encuentran en estado de abandono. Para construir y levantar un edificio se requieren esfuerzos y recursos que requieren consumos energéticos, lo que hace que un reciclaje de edificaciones sea un beneficio para el medio ambiente, ya que se ahorra este proceso de carbono incorporado y se extienden los años de vida útil de un edificio, que tantos recursos requiere levantar.

Sin embargo, no siempre es posible llevar a cabo estos proyectos, a veces por falta de incentivos, de proyectos, de ideas o presupuesto. Peor es el caso cuando además de tener edificios en este estado, se hacen nuevas construcciones con nuevos usos, dejando a estos edificios apartados, en abandono, hasta su demolición. Se deben aprovechar estos recursos que ya han pasado por los procesos de gastos energéticos para su construcción y así, darles un valor patrimonial para una comunidad o ciudad, con un nuevo uso que se adapte a las exigencias actuales.

Así es el caso de la Estación de Placilla, un edificio abandonado por parte de las autoridades del pueblo, que ha tratado de gestionar y restaurar la estación, con nulos resultados, por falta de propuestas y proyectos que convenzan y promuevan. Es la

estación del Ramal San Fernando – Pichilemu con más potencial para un futuro proyecto de restauración y reciclaje, sin embargo, para poder generar y gestionar estos procesos, se requiere de un proyecto sólido que incentive a las autoridades a ejecutarlo. Además, hay interés por parte del departamento de patrimonio hacia la restauración de la estación, un edificio, que si continua en su estado de abandono, se terminará perdiendo como otros edificios que forman parte del Ramal.

## OBJETIVOS

---

La Estación Placilla es un edificio abandonado sin un programa establecido, el cual cuenta con un alto potencial de reciclaje y reutilización. En la actualidad las estaciones del ramal tienen tres destinos, son restaurados para su reutilización, se desploman a causa del abandono y los factores del entorno, o pasan a ser viviendas, ya sea por tomas informales o con permiso. Es así, como la estación de Placilla es una de las pocas que queda en condiciones para un posible reciclaje, en la actualidad se encuentra abandonada con parte del edificio funcionando como vivienda.

El reciclaje sustentable del conjunto Estación Placilla revitalizaría el valor arquitectónico y patrimonial del edificio, como de su emplazamiento, permitiendo además ofrecer un programa a la comunidad, el cual, se adapte a las costumbres y necesidades de sus habitantes. Además, el programa a proponer aprovechará tanto la arquitectura del edificio, como los factores del entorno, con el fin de que las demandas energéticas sean mínimas.

Siguiendo este lineamiento de reciclaje hacia un edificio abandonado o en desuso, desde una visión sostenible, se plantean a continuación los objetivos necesarios para llevar a cabo el proyecto.

**Objetivo General:** Revitalizar el valor patrimonial y arquitectónico hacia un edificio abandonado con un significado e identidad dentro de la comunidad, incentivando el reciclaje y reutilización de edificios, con un lineamiento sostenible.

### Objetivos Específicos:

- Restaurar polígono de la estación Placilla a través de lineamientos sustentables para reducir nuevos gastos energéticos de construcción.
- Proponer un programa para polígono estación Placilla, a partir de las características y de las demandas de la comunidad, el cual responda a sus necesidades.
- Generar un gran impacto a nivel comunidad y bajo impacto a nivel medio ambiental.

### MARCO METODOLÓGICO

Para llevar a cabo el proyecto se considera una metodología exploratoria cuantitativa – cualitativa, ya que la investigación y análisis para llegar a una propuesta arquitectónica considera datos duros, como lo son las estadísticas y porcentajes relacionados a la comuna de Placilla, sus diversas actividades y programas, como también a los datos y características culturales, considerando necesidades de los habitantes, costumbres, arquitectura, entre otros.

Para llegar a una propuesta de reciclaje del conjunto estación Placilla a partir de las características tanto del edificio como del entorno que lo rodea, se realizarán modelos 3D a partir de la planimetría oficial, con el fin de evaluar el edificio, lumínica y térmicamente. Los resultados delimitarán que programas son más adecuados para el conjunto, para seguir un lineamiento de consumo energético bajo y alta sostenibilidad.

Las demandas y necesidades de la comunidad surgirán a partir de tres factores principales, el primero a través de un levantamiento de los programas y equipamientos con los que cuenta el pueblo y comuna de Placilla, con el fin de tener un registro de estos. El segundo, a través de posibles proyectos futuros que la municipalidad tenga para la comunidad, cuáles son sus intereses actuales y hacia que sector están destinando sus principales recursos. Y, en tercer lugar, más relacionado con lo cualitativo, registrar las actividades cotidianas de las personas, festividades y costumbres, principalmente del pueblo de Placilla.

La idea es generar un proyecto el cual pueda impactar positivamente en la comunidad, integrando a distintos sectores de esta, a través de un programa flexible y abierto, que tenga la capacidad de adaptarse a las necesidades y demandas. Al conseguir esto, se

puede influir en un mayor número de habitantes. Con relación al entorno, se considerará un proyecto que lo beneficie, potenciándolo, aportándole cuidados y mantención a un sector que ha sido abandonado por la municipalidad.

## ARGUMENTO PROYECTUAL

---

A partir de una visión sostenible a nivel arquitectónico, medio ambiental y de comunidad, se opta por una estrategia de reciclaje arquitectónico, de un edificio sin un programa en la actualidad, que se encuentra abandonado por las autoridades del pueblo de Placilla, este corresponde a el conjunto de la Estación de Placilla, compuesto por dos edificios. La finalidad del proyecto es recuperar el conjunto con valor arquitectónico e histórico para la comunidad, a través de un nuevo programa, el cual sea capaz de adaptarse a las demandas actuales y a su vez, ser un proyecto sostenible, que sea amigable con el entorno y ayude a recuperar un espacio que se ha visto deteriorado por el abandono.

Dentro del Ramal San Fernando – Pichilemu, la estación de Placilla es la que cuenta con mayor potencial para un proyecto de restauración y reciclaje arquitectónico, ya que en las demás estaciones ya se han realizado proyectos o, por el contrario, han colapsado a raíz del tiempo, el deterioro y los sismos que se han venido produciendo hasta la actualidad. El lineamiento sostenible enfocado en el reciclaje arquitectónico es un aporte benéfico hacia el medio y las emisiones al entorno, se reutiliza material y energía, se aprovechan los edificios abandonados y se les da un posible valor que quizás se ha perdido, integrándolos a la comunidad con programas actuales.

Además de revitalizar e integrar un edificio el cual ya cuenta con un valor patrimonial e histórico a la comunidad, también servirá como regeneración urbana hacia un sector que el pueblo le ha dado la espalda, lo que ha resultado en tomas informales que se establecieron en los terrenos del conjunto. Un futuro proyecto podría generar un nuevo espacio urbano para la comunidad además de solucionar el problema de estas familias, por parte de las autoridades, formalizando su situación.

# I. MARCO

# CONCEPTUAL



En este capítulo se exponen los conceptos necesarios tanto para abordar el proyecto de título, como también para entender e incorporar el lineamiento necesario para llevarlo a cabo. Estos ya han sido abordados, analizados y desarrollados en la disciplina de la arquitectura, por lo que aquí se hará una recopilación de información y definiciones que tengan relación con el proyecto a desarrollar, para que, de esta forma, las futuras decisiones estén bien fundamentadas y planteadas.

Para realizar esta recopilación de conceptos se comenzará desde lo más general para posteriormente ir analizando conceptos más relacionados al caso de estudio y así, tener una visión completa de los procesos y lineamientos necesarios para llegar a un proyecto.

## 1.1 SOSTENIBILIDAD

---

El concepto de sostenibilidad es relativamente nuevo, se ha ido integrando y utilizando progresivamente en el vocablo y en los diversos procesos a los cuales se le puede ligar. A pesar de que el concepto nace como tal el año 1987, es un proceso que ha existido y se ha desarrollado desde mucho antes, no con la intención de hacerlo necesariamente, pero si por necesidades. El concepto como tal, junto a sus principios y lineamientos nace a raíz de una necesidad y demanda. En el año 1973 surgió un fenómeno denominado la crisis del petróleo, en el cual la Organización de Países Árabes Exportadores de Petróleo (OPEP), aumentaron el valor del petróleo a países rivales, afectando principalmente a Estados Unidos, la potencia que consumía más energía a nivel mundial en ese entonces, pero también a Europa occidental, Japón, entre otros. Esto debido al estilo de vida estadounidense, basado en el consumo, la producción, los grandes núcleos de ciudades y como principal medio de transporte el automóvil, lo cual se comenzó a replicar fuertemente en otros países.

Con el aumento del valor del petróleo, los países anteriormente nombrados tuvieron que comenzar a recurrir a otros medios para suplir sus necesidades, y así es como nace la IEA (International Energy Agency) en el año 1974, creada por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), que en sus inicios se creó con el fin de resolver el tema del petróleo, pero a medida que pasó el tiempo, fue abordando diversos temas y proyectos, centrándose en el aspecto energético: la seguridad energética, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente, los cuales se llevan a cabo a través de la eficiencia energética y energías renovables.

En 1987 la ex ministra de Noruega, Gro Harlem Brundtland junto a otras naciones, desarrollaron el informe nombrado “Nuestro Futuro Común” (Our Common Future), que habla sobre las necesidades que se deben cumplir en el presente sin afectar a las generaciones futuras, en donde se utilizó por primera vez el concepto “*sustainable*”.

“La sostenibilidad trata de garantizar las necesidades del presente sin comprometer a las futuras generaciones. ¿Cómo? Sin renunciar a ninguno de los tres pilares esenciales: la protección medioambiental, el desarrollo social y el crecimiento económico.” (sostenibilidad.com, 2020).

## 1.2 EMISIONES GASES EFECTO INVERNADERO

Las emisiones de gases efecto invernadero en el planeta han llegado a niveles críticos, a partir de 1950 el incremento de CO<sub>2</sub> se ha visto en un rango de entre 375 – 450 ppm (parts per million)<sup>1</sup>, captado por el observatorio de Mauna Loa en Hawái. Esto trae como consecuencia un aumento de temperatura a nivel global, lo que afecta a diversos sistemas que influyen directa e indirectamente en los habitantes. Este incremento de CO<sub>2</sub> en la atmosfera ya ha ocurrido en varias ocasiones, corresponde a un ciclo de la Tierra, pero que ocurre a causa de un proceso natural, al contrario de estos últimos años, que ha sido causado por el ser humano.

Los sistemas y procesos que se caracterizan por ser principales emisores de gases efecto invernadero son variados, destacando la industria relacionada a la producción de alimentos y agricultura. No toda la producción de alimentos tiene el mismo índice de emisiones al entorno, ya que esto depende de los procesos para llevar a cabo el producto, como los recursos que se requieren para producirlo y movilizarlo. En este ámbito, los alimentos de origen animal, como el vacuno o el cordero, conllevan los más

---

<sup>1</sup> Parts per million: Una relación peso-peso que se utiliza para describir concentraciones . Partes por millón (ppm) es el número de unidades de masa de un contaminante por millón de unidades de masa total. (greenfacts.org/glossary/pqrs/parts-per-million-ppm.htm).

altos índices de emisiones, por el uso de suelo, el uso de agua, las industrias y todos los procesos y recursos implicados, dejando de paso una importante huella de carbono<sup>2</sup>, ligado también a los desperdicios producidos por estas producciones, ya que el 60% de lo producido, nunca llega a consumirse. La producción de alimentos es responsable de una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel mundial. (drawdown.org, 2020).



Gráfico 1. Emisiones globales de GEI por sector económico. Fuente: EPA,

Para contrarrestar estas emisiones provenientes de diversos procesos industriales, existen variadas estrategias y soluciones, provenientes de múltiples entidades. Dentro de las 100 soluciones para disminuir el CO<sub>2</sub>, propuestas por DRAWDOWN, en los primeros puestos se encuentran soluciones relacionadas a la energía y a los alimentos. La estrategia número 1 y, por ende, la que tendría un mayor impacto, tiene que ver con la refrigeración y como se produce, ya que, a raíz del aumento de temperatura en el planeta, este recurso cada vez es más solicitado y es precisamente aquí donde entra la industria de la construcción y como puede ayudar a mitigar las emisiones. La industria de la construcción no solo se limita a los procesos constructivos y recursos para el desarrollo de edificaciones, sino también al uso que se le imponen a través del tiempo, uso que requiere un consumo de recursos y energía constante.

---

<sup>2</sup> Huella de carbono: conjunto de emisiones de gases de efecto invernadero producidas, directa o indirectamente, por personas, organizaciones, productos, eventos o regiones geográficas, en términos de CO<sub>2</sub> equivalentes. (Ministerio del Medio Ambiente, 2020)

### 1.2.1 INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN

La industria de la construcción, al igual que las anteriormente nombradas, también es responsable de las emisiones, no solo en la producción de materiales, sino también en el uso operativo de cada edificio, que se extiende en función de sus años de vida útil. Para entender bien este punto, se tienen dos conceptos, el carbono incorporado y el carbono operativo. Según Enkel 2020, el carbono incorporado se refiere a *“las emisiones causadas por los aspectos de extracción, fabricación, transporte, montaje, mantenimiento, reemplazo, deconstrucción, eliminación y final de la vida útil de los materiales y sistemas que conforman un edificio.”* Esto quiere decir, todos los procesos necesarios para la construcción de un edificio. Para llevar a cabo estos procesos se requiere energía y recursos, los cuales dependerá de los responsables del proyecto, que tan dañinos serán al entorno. Por ejemplo, el hormigón armado está considerado como uno de los materiales que generan más emisión y daños al medio, no solo por su producción sino también por sus propiedades, las cuales hacen que sea un material poco degradable y perdurable en el tiempo, con altos índices de huella de carbono. La quema de caliza<sup>3</sup> para la producción de cemento es uno de los procesos que produce altas emisiones de dióxido de carbono.



Esquema 1. Edificaciones consumos. Fuente: Elaboración propia a partir de drawdown.org,2020

Mientras que el carbono operativo, corresponde a toda la energía ligada al uso del edificio, calefacción, enfriamiento, suministros, instalaciones, entre otros. Esto dependerá del programa que albergue el edificio, la cantidad y tipo de usuarios, en que horarios y en que fechas se utilice, los años de vida útil estimados para el edificio.



Esquema 2. Carbono incorporado – operativo. Fuente: Elaboración propia a partir de plataformaarquitectura.cl, tema urgente 10 estrategias para descarbonizar la arquitectura, 2020.

<sup>3</sup> Caliza: Roca compuesta sobre todo de calcita, muy abundante en la naturaleza y utilizada en la construcción. (RAE)

### 1.3 RECICLAJE ARQUITECTÓNICO

---

Tanto el carbono incorporado como el carbono operativo van a depender de cómo se planifiquen y ejecuten las decisiones, tanto de diseño como de construcción de una edificación, lo que incluye desde qué lugar se va a conseguir la materia prima, hasta qué fuentes de energía se van a utilizar para un ambiente confortable y correcto funcionamiento. ¿Pero qué pasa con esos edificios que ya han pasado su etapa de vida útil y se encuentran en estado de desuso o abandono? Son edificios que ya han pasado por sus procesos de carbono incorporado y operativo que, por lo general, tienen como destino el abandono, para posteriormente ser demolidos. Sin embargo, y una de las estrategias para la disminución de emisiones de CO<sub>2</sub> en el ámbito de la construcción, es el reciclaje de edificios, ya que esto no requiere repetir los pasos ligados al carbono incorporado (extracción, fabricación, transporte, montaje, mantenimiento) y así pasar a un nuevo carbono operativo, al cual se le puede dar un enfoque mucho más sustentable que su uso anterior.

Sahady y Gallardo (2002) dice: *“En el caso de los edificios está la posibilidad de petrificarlos, convirtiéndolos en museos. O la opción de darles la oportunidad de vivir de nuevo, poniéndolos en valor, integrándolos a las exigencias de la vida contemporánea.”* Por lo que, la reutilización además de ser una opción altamente sustentable revitaliza a un edificio, extiende sus años de utilidad y dependiendo el caso, puede llegar a generar valor e identidad en una comunidad. La adaptación es un término esencial para las edificaciones que se encuentran en este estado de desuso y/o abandono. La reutilización hace referencia al reciclaje, al hecho de darle un nuevo ciclo de vida a algo que ya tuvo una utilidad tiempo atrás. Aquí surge la definición de “Arquitectura adaptativa”. Elizabeth Cárdenas (2007) explica que la arquitectura adaptativa es *“crear un proyecto coherente y también contemporáneo, en estructuras existentes generalmente antiguas, que se han conservado hasta la actualidad, pero ya no sirven a su función original, y que representan la identidad de una ciudad y a su sociedad”*. La opción de la reutilización en el ámbito de la construcción es un ahorro significativo en términos energéticos y de emisiones dañinas, teniendo no solo impacto positivo en el entorno, sino también en las personas, ya que muchos de estos edificios cuentan con un valor patrimonial o significativo para la comunidad, formando parte de la memoria local de una ciudad, un pueblo o una comunidad.

Corresponden a construcciones que han sido capaces de perdurar a lo largo del tiempo, en donde se cuentan historias de distintas generaciones, por lo que se ganan un reconocimiento y una identidad dentro de una comunidad. Representan algo, y con el paso del tiempo, esa representación va variando, dependiendo del destino que se le asigne y como la comunidad lo integra y logra sentirlo como propio. Las intervenciones a este tipo de edificios, con un fin benéfico tanto para la comunidad como para el mismo,

hace de estos un potencial de reciclaje, que puede derivar en fenómenos que ya se han visto, como la participación ciudadana, la integración o la activación de la comunidad.



Esquema 3. Procesos Edificios desuso. Fuente: Elaboración propia.

El camino del reciclaje y el nuevo uso de una edificación va a ser benéfico dependiendo del estado del edificio, las características y el nuevo uso que se le asigne, ya que, en ciertos casos, la restauración y el reciclaje de un edificio pueden conllevar más gastos y emisiones que una demolición, es por esta razón que estos procesos deben ligarse a una visión y procesos sostenibles. En la actualidad se cuenta con diversas herramientas de modelamiento y evaluación para anticiparse a estas decisiones y así, tomar el camino más benéfico para el edificio, la comunidad y el medio ambiente.

#### 1.4 PATRIMONIO FERROVIARIO

La realidad chilena actual presenta una variedad de edificios en estado de desuso o abandono, en distintas localidades y arquitectónicamente diversos. El territorio chileno cuenta con varias latitudes, entre los paralelos 17°29'57" S y 56°32' S, a lo largo de 4270 km. lo que se refleja en sus variados paisajes y climas, además de las diversas tipologías y construcciones que se fueron dando paulatinamente a lo largo de todo el territorio. Entre los siglos XIX y XX, el país comenzó un proceso de industrialización en diversas localidades, hacia el norte, más destinado a la industria de la minería y hacia el sur, destinado a lo agrícola. Esto a su vez dio paso a la urbanización y construcción de edificaciones y localidades en el territorio nacional, relacionadas a diversas industrias, lo que dejó en la actualidad cientos de vestigios y construcciones obsoletas, abandonadas o en estado de desuso, los cuales fueron clasificados como patrimonio nacional. El porcentaje de patrimonio industrial en el país es importante, presentándose

en todo el largo del territorio. Un tipo de edificios que destacan aquí, y que junto a sus diversas instalaciones y edificaciones han quedado abandonados, son los relacionados al mundo ferroviario y como influyeron en el territorio chileno, urbanizando y contribuyendo a la economía nacional.

La industria ferroviaria en Chile comenzó a mediados del siglo XIX, a causa de la necesidad de transportar materias primas y carga en el norte, impulsado por privados para la industria minera, mientras que, en el sur fue gestionado por el estado, a raíz de las constantes solicitudes de privados, para el transporte de trigo y otros productos del sector agrícola. Así nace la empresa EFE (Empresa de los Ferrocarriles del Estado) en el año 1884.

*“La nueva empresa se constituyó como un servicio público de propiedad estatal, encargada de desarrollar, impulsar y explotar los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y de carga.*

*De esta manera, quedaron bajo una sola administración las compañías del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso; el Ferrocarril del Sur y el Ferrocarril de Talcahuano.”*

(Fuente: GrupoEFE, Historia)

Entre mediados del siglo XIX y mediados del siglo XX hubo un incremento en la demanda de la industria ferroviaria, la cual no solo sirvió para el transporte de materias primas, productos y pasajeros, sino que también comenzó todo un proceso de urbanización e inversión en obras públicas, lo que facilitó la creación de diversas localidades del país a lo largo y ancho del territorio (El Ferrocarril y la economía Nacional, Biblioteca Nacional de Chile). Los ramales ferroviarios, tuvieron la función de crear una red orgánica, la cual conectaba a una línea ferroviaria principal, con pueblos y localidades interiores de un territorio, así como también conectarla con localidades importantes, como ciudades costeras o cordilleranas. Tenían el objeto de conectar distintas zonas de un territorio y conectarlas a la ruta principal de transporte ferroviario.

Sin embargo, ya en la segunda mitad del siglo XX, entrando a la década de los 80, al momento de comenzar a generarse carreteras y con la llegada de diversos tipos de vehículos para movilizarse entre un punto y otro, la industria ferroviaria comenzó paulatinamente a desaparecer, ya no era rentable mantener todos los servicios ligados a ella y las ganancias no compensaban los costos de operación. Los camiones encargados del transporte de productos ya venían compitiendo con el ferrocarril en la primera mitad del siglo XX, para posteriormente, en la segunda mitad, superar al ferrocarril, además en los tiempos de dictadura de Augusto Pinochet, se privatizó la industria ferroviaria y se les quitó el financiamiento, lo cual llevó a la empresa a desaparecer progresivamente. Es así como cientos de estaciones y edificaciones a nivel nacional, relacionadas a este

mundo ferroviario, se abandonaron y dejaron de utilizar, pasando a formar parte de los patrimonios del país.

Los ejemplos de reciclaje y reutilización en construcciones ferroviarias son diversas y se pueden encontrar alrededor del mundo como en Chile, donde también hay ejemplos y exponentes de este proceso, además de entidades que se dedican precisamente a recuperar y reutilizar estas construcciones. Exponentes famosos de estos procesos son por ejemplo el “*High Line Park*” ubicado en Manhattan, New York, el cual corresponde a un parque en altura, ubicado en la antigua línea de trenes elevada, la cual se clausuró en los años 80. O también está el caso de la rehabilitación de la Ex estación de Burgos, España, una estación transformada en un espacio de recreación y ocio principalmente para niños y jóvenes.

En Chile también se hayan proyectos de reciclaje y reutilización, además de entidades que incentivan y abren espacios para la propuesta de ideas, como es el caso de Trenzando, que tiene como objetivo la reutilización de sistemas ferroviarios a través de la participación local de cada sector y la descentralización del acceso a conocimientos y tecnologías, a través de visitas y participación con las comunidades.

Algunas de las estaciones visitadas por el equipo de trenzando, que cuentan con nuevos usos y con el fin de incentivar el reciclaje de los espacios ferroviarios, corresponden principalmente a las que se ubican en el sur de Chile, como la estación de Puerto Varas, convertida en un centro cultural, la estación de Frutillar, destina para oficinas gubernamentales, la estación de Purranque, con su bodega como centro cultural y la estación como oficinas del Registro Civil, Juzgado de policía local y Servel, la estación de Osorno, la estación antigua destinada como biblioteca municipal y la estación nueva como Museo interactivo, entre otras. (trenzando, 2020).



Figura 1. Estación de Puerto Varas. Fuente: Trenzando, 2020.



Figura 2. Estación de Frutillar. Fuente: Trenzado, 2020.



Figura 3. Estación de Purranque. Fuente: Trenzado, 2020.



Figura 4. Estación de Osorno. Fuente: Trenzado, 2020.

Estos proyectos han sido realizados por autoridades y departamentos locales, como por entidades gubernamentales, mientras que el objetivo de trenzado es exponer estos proyectos e incentivar la réplica de los procesos de reciclaje ferroviario.

Con relación a los ramales del país, estos al igual que las líneas principales, se vieron afectadas por la falta de recursos y competencia, en el transporte de productos por los camiones y en el transporte de pasajeros por los buses, por lo que ya en sus últimos años, entre los años 70 y 80, se centraron más en el transporte de productos para posteriormente quedar deshabilitados. Comenzó un proceso de demolición y abandono de estas construcciones, con excepción de las edificaciones categorizadas como monumentos históricos, donde se encuentran estaciones como las de Caldera, Cartagena o Colchagua, las cuales fueron adquiridas por municipalidades o entidades locales para recuperarlas y reciclarlas con diversos programas. (Ian Thomson, s.f.)

## 1.5 MONUMENTO HISTÓRICO

---

Dentro del estado de edificios en desuso o abandono, se encuentra una categoría de edificios los cuales son más que otra construcción olvidada por el tiempo, cuentan con un valor y relevancia, ya sea por su historia, su uso pasado o su influencia en un contexto o sociedad. Muchos de ellos fueron los pioneros de un tipo de economía o forma de vida en una localidad, lo que los hace conocidos y valorados por las comunidades o sociedad, guardando recuerdos, acontecimientos importantes y cambios, que significaron algo para las personas. Así es como el país, a través del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), se encarga de proteger y valorar este tipo de construcciones a través de sus distintas categorías, como monumento histórico, público, arqueológicos, entre otros, lo que ha ayudado a que estos edificios recobren el valor perdido y se gestionen proyectos para restaurarlos, mantenerlos y darles una nueva utilidad.

Sin embargo, a veces el hecho de declarar a un edificio como patrimonio, no es suficiente para protegerlo y restaurarlo, ya que uno de los puntos importantes en este aspecto es la gestión e interés por parte de la comunidad o autoridades por querer recuperar el edificio, las propuestas de proyecto o diseño, ideas que promuevan la gestión con el fin de generar un beneficio a la comunidad y contar con el presupuesto no solo para llevar a cabo un proyecto, sino también para mantenerlo. La falta de estos puntos hace que muchos edificios catalogados como patrimoniales terminen abandonados a su suerte, el deterioro y las malas condiciones comienzan a presentarse transformando a estos edificios en otras ruinas que terminarían por caerse a causa del tiempo o de un nuevo proyecto. En otros casos, a causa del abandono por parte de las autoridades de las localidades, estos edificios son tomados u ocupados por persona para fines variados, provocando que el deterioro sea más acelerado, ya que, por lo general, no se les hace mantención.

Así es el caso escogido para este proyecto, el conjunto de la Estación Placilla, correspondiente a un conjunto de edificios declarados “Monumento histórico” que cuentan con una identidad dentro de la comunidad en donde se ubicada y es reconocida por sus habitantes. A causa del abandono y la falta de gestión por parte de las autoridades, los terrenos correspondientes al conjunto de la Estación, junto con la misma Estación, han sido tomados por viviendas informales, con materiales livianos y algunos se han establecido ya con materiales sólidos. Esto ha provocado un deterioro avanzado en la Estación, al punto de que las familias pueden estar en riesgo al habitar partes del edificio, por posibles derrumbes.

Dentro de lo que se conoce como patrimonio cultural, se encuentran los patrimonios culturales tangibles, inmuebles. Y en esta categoría se encuentran los monumentos históricos:

*“Son monumentos históricos los lugares, ruinas, construcciones y objetos de propiedad fiscal, municipal o particular que por su calidad e interés histórico o artístico o por su antigüedad, se han declarados como tales por decreto supremo, dictado a solicitud y previo acuerdo del Consejo.”*

(Consejo de monumentos nacionales de Chile)

El generar un proyecto para la Estación de Placilla, sumado al interés y valor histórico del pueblo, más el hecho de ser un Monumento histórico, son indicios de un alto potencial para un proyecto el cual se podría desarrollar y recuperar junto a los elementos que componen todo el conjunto.

# 2. HISTÓRICO:

## INDUSTRIA FERROVIARIA



### 2.1 INDUSTRIA FERROVIARIA EN CHILE

---

La industria ferroviaria generó un antes y un después en la historia de la humanidad, creando nuevas formas de transporte, de trabajo y de vida. El ferrocarril como tal nace en la primera mitad del siglo XIX, en Inglaterra, con el fin de suplir la demanda del transporte de materias primas y recursos, para posteriormente comenzar a aparecer en suelo americano, principalmente Estados Unidos. Fue más tarde, en el año 1851 que el ferrocarril llegó a Sudamérica, con el tren de pasajeros y carga que recorría desde Lima hasta el Puerto del Callao, en Perú, el 17 de mayo de 1951, y ese mismo año, pero más tarde, fue la inauguración del tren desde Caldera a Copiapó, en Chile, el 25 de diciembre de 1951, y desde ese punto en adelante, Chile comienza con un proceso de industrialización y expansión ferroviaria.

Lo que promovió e incentivó la industria ferroviaria en el país fue la necesidad de transportar y mover materias primas provenientes del norte de Chile, de la industria minera principalmente, ya que en el año 1832 se descubre el mineral de plata de Chañarcillo, en Copiapó. A mediados del siglo XIX, ya estaban establecidas varias entidades provenientes de Europa y Estados Unidos, con el fin de explotar el norte del país y generar desarrollo. William Wheelwright, empresario estadounidense que recorrió varias localidades de Sudamérica, fue uno de los precursores y responsables de la integración de la industria ferroviaria en el país: “El objetivo del primer ferrocarril en Chile fue atender las necesidades de una región principalmente minera.” (Biblioteca Nacional, Ferrocarril Caldera – Copiapó).



Figura 5. Estación de Caldera hacia 1900. Fuente: Biblioteca Nacional de Chile, 2018.

Así la vía ferroviaria de Copiapó comienza a expandirse hacia más zonas de la Región, surgiendo Ramales hacia Chañarillo y Puquios. Estos avances en la Región generaron desarrollo urbano en distintas medidas, ayudando a la creación de servicios, equipamientos y urbanización de los territorios de las regiones nortinas a través de las líneas férreas, como la creación del puerto de Caldera. Toda esta industria ferroviaria estuvo en manos de capitalistas extranjeros hasta inicios del siglo XX, cuando el Estado paso a hacerse cargo de estas líneas, ya que estaba pasando por un buen período económico. Esto incentivo a que el gobierno comenzara a invertir en la industria ferroviaria, siendo uno de los proyectos, el ferrocarril entre Santiago y Valparaíso.

Ya para el año 1916, el 35,7% de las líneas férreas pertenecía a particulares, contra un 64,3% pertenecientes al Estado chileno, en total 8.863 km. de líneas férreas en el país. (Datos de: Marín, S., Ferrocarriles de Chile).

El tren entre Santiago y Valparaíso, proyecto incentivado por William Wheelwright, contó con el aporte tanto del Estado como de privados, formando la Compañía del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso (CFSV). Este comenzó sus obras el año 1851 en Valparaíso, incluyendo localidades como Viña del mar, Reñaca y Concón. El Estado comenzó a tomar un papel más protagónico a través de Enrique Meiggs, quien se hizo cargo del proyecto. El ferrocarril entre Santiago y Valparaíso se inaugura el año 1863. Posterior a esto, comienzan a surgir ramales ligados a esta vía, desde Las Vegas, primero hasta San Felipe para posteriormente terminar en Los Andes, en el año 1874. Todos

estos avances marcaron un cambio fundamental en la vida de las personas, cuando los transportes dependían de los animales de carga como mulas o caballos, con viajes entre Valparaíso y Santiago de 24 horas, el tren lo hacía en 6 horas con 40 minutos.



Figura 6. Ferrocarril Valparaíso – Santiago, 1922. Fuente: Francisco Elías Calaguala Almendro.

Las vías férreas del norte del país estaban manejadas principalmente por privados, manejados por el comercio y el capitalismo, con el fin general ganancias a través de la industria minera. Este proceso fue tan bien mirado por el Estado, que se encargó de gestionar la mayor parte de los proyectos ferroviarios del centro y sur del país. El Estado, a través de la industria ferrocarril, y viendo lo que esto generó en el Valle de Copiapó, quería generar avances y urbanizar el territorio chileno, modernizarlo y representar de buena forma el territorio nacional.

Entre 1857 y 1861 se consolida la Compañía de Ferrocarril del Sur, con el fin de generar una vía ferroviaria entre Santiago y Talca. Este proyecto fue en parte financiado por los terratenientes del sur, que contaban con recursos y productos, por lo que el proyecto del ferrocarril les beneficiaría enormemente. El proyecto se encargó de pasar por todos los poblados y centros urbanos, como primer tramo hasta Rancagua, para hacer el segundo tramo hasta San Fernando en el año 1862. La tercera parte se concluyó en el año 1868, desde San Fernando a Curicó. A esta altura ya la línea férrea Sur, estaba en manos del Estado, a cargo de Juan Slater, se proyecta la línea desde Chillán a

Talcahuano. Y en 1870 se inicia el Ramal desde San Fernando a Palmilla, listo para 1872. Posterior a esto, en el año 1884 se crea EFE, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, con el fin de generar un servicio público del estado que se encargue de todo lo relacionado a las líneas ferroviarias en el país.

Ya entre los años 1870 y 1910 comenzaron las obras ferroviarias entre La Araucanía y Puerto Montt. Aquí con la administración de Balmaceda se comenzó todo un proyecto de vías férreas al sur del país, con la ayuda de *North and South American Construction Company*, de Nueva York. Así se van generando tramos de ciudad en ciudad, de Victoria a Osorno, de Victoria a Perquenco, de Perquenco a Temuco. En 1895 se solicita la construcción del tramo entre Temuco y Pitrufquén. Hasta 1913 cuando se termina el tramo entre Osorno y Puerto Montt, este hecho logró la conexión ferroviaria entre los dos extremos del país, a principios del siglo XX.



Figura 7. Estación de trenes de Temuco, 1926. Fuente: Museo de la construcción (CChC)

Ya comenzando el siglo XX se proyecta el ferrocarril Arica – La Paz, a raíz del tratado de amistad entre Chile y Bolivia. Esta operación se realizó en el año 1913, a más de 4.000 metros sobre el nivel del mar, generando varias dificultades por las condiciones del territorio. Ya en este año Chile contaba con la Red ferroviaria Iquique – Puerto Montt, una red longitudinal que recorría el territorio de extremo a extremo, apoyado por un importante número de ramales, que cumplían la función de conectar la Red principal con los puertos y ciudades principales. Gracias a los avances como la tracción eléctrica,

viajes como el de Santiago a Valparaíso que duraba 7 horas, se redujo a 4 horas, por lo que estas mejoras fueron implementándose en varias líneas del país, sumado a recintos mucho más cómodos para la primera clase, dejando al ferrocarril como el medio de transporte más exclusivo y solicitado de la época.

Sin embargo, los años dorados del ferrocarril comenzarían a verse opacados a mediados del siglo XX por la creciente industrialización e importación de automóviles, camiones y vehículos de transporte, junto a mejoras e inversiones en pavimentación, vialidad e infraestructura. Ya en la segunda mitad del siglo XX los buses habían superado a los trenes en eficiencia de transporte de pasajeros, y ya se estaba invirtiendo en túneles y carreteras para estos, lo que provocó que en el año 1979 el Estado cortara el subsidio y los recursos hacia EFE, ya que las ganancias de la empresa no cubrían los gastos que esta requería para su funcionamiento, las maquinas eran antiguas y los equipamientos para su funcionamiento ya mostraban indicios de abandono y nula mantención. Así, en 1984, EFE inhabilita la Red norte, ya que el transporte vehicular y aéreo reemplazaron al ferrocarril, mientras que, en el sur, los ramales fueron deshabilitados para el transporte de personas y solo quedaron con la función de transportar materias primas y recursos, mientras que un par de años después, en 1986, se cierra el ferrocarril de Santiago a Valparaíso.

En el año 1993 se crea la Ley General de Ferrocarriles, la cual se encarga de mejorar y modernizar los sistemas ferroviarios que aún estaban activos, principalmente al sur de Chile. Gracias a esto, se mejora el servicio de Metrotrén Santiago – Rancagua, creado en 1990 y desde 1995 surgen las filiales operadoras de EFE, junto a inversiones, con el fin de modernizar y revitalizar las vías férreas activas, se renueva el tren a Temuco, se crea el servicio metro en Valparaíso y se reacondicionan los trenes en Concepción, con el fin de hacer este servicio eficiente y rentable para los nuevos tiempos, sin embargo, esto no es suficiente, ya para el año 2010 los ingresos no son los esperados.

Los recursos comienzan a centrarse en la Red de metros de Santiago con nuevas líneas y conexiones, pero al mismo tiempo muchos de los trenes de carga siguen en funcionamiento en la actualidad, ahora con una mirada más sustentable y moderna en comparación a la industria ferroviaria del siglo XX. En 2017 se aprueba el Plan Trienal de EFE, el cual entrega fondos para nuevos proyectos en distintas ciudades del país, así es como esa industria ferroviaria se quiere revitalizar y volver a ocupar.

## 2.2 RAMAL SAN FERNANDO – PICHILEMU

---

El Ramal San Fernando – Pichilemu corresponde a uno de los muchos ramales ligados a la Red sur de ferrocarriles, que comenzó en el año 1857, ubicado en la Provincia de Colchagua, Sexta Región del Libertador Bernardo O’Higgins. Fue uno de los primeros Ramales del Ferrocarril sur, correspondiente a la segunda etapa de este proyecto, desde Rancagua a San Fernando, en el año 1862. Con la llegada del ferrocarril a San Fernando, los terratenientes ubicados en el interior de la sexta Región comenzaron a presionar para la construcción de un Ramal que pasara por los principales puntos de producción y sirviera de transporte para sus productos, de una forma más segura y eficaz, generando una conexión entre la Red principal y la costa. No fue hasta el año 1870 que se aprueba el proyecto para la construcción del Ramal, el cual correspondía al primer trazo, desde San Fernando hasta La Palmilla, el año 1873. Las estaciones hasta ese entonces consistían en la estación de San Fernando, Manantiales, Placilla, Nancagua, Cunaco y La Palmilla, que contaba con tornamesa<sup>4</sup> y caballo de agua<sup>5</sup>.

Entre las estaciones de San Fernando y Manantiales se hallaba el empalme<sup>6</sup> en Centinela, a 3 km. de San Fernando.

Gracias a los elevados ingresos por parte del Estado a raíz del salitre en el norte del país, se comienzan a generar proyectos ferroviarios hacia el sur, y se proyecta el segundo tramo del Ramal, en el año 1887, entre La Palmilla y Alcones, para posteriormente realizar la tercera etapa hasta Pichilemu, donde se tenía pensado hacer un puerto, todo esto bajo el gobierno de don José Manuel Balmaceda Fernández. La segunda etapa hasta Alcones se concreta el año 1893, con las estaciones de Paniahue (Santa Cruz), Colchagua, Peralillo, Población, Marchigüe y Alcones. Para realizar esta segunda etapa fue necesaria la construcción de varios puentes, en distintas partes del trayecto, debido a las características del terreno. Ya con esta segunda etapa el ramal contaba con un largo de 81 km.

---

<sup>4</sup> Tornamesa: Plataforma circular giratoria que sirve para cambiar de vía a los trenes y locomotoras. (Definiciones de *Oxford languages*).

<sup>5</sup> Caballo de agua: Una aguada o grúa de agua es una infraestructura ferroviaria utilizada para alimentar de grandes cantidades de agua a los depósitos de las locomotoras ténder o a los vagones ténder de una locomotora de vapor.

<sup>6</sup> Empalme: Punto de unión o combinación de un tren o líneas de ferrocarril con otra. (fcmf.es).



Figura 8. Andén estación Paniahue, Santa Cruz, 1973. Fuente: Fernando Cordero.

Fue la tercera y última etapa, entre Alcones y Pichilemu, la que causó más atrasos y problemas, hasta el punto de que se pensó que no se concluiría la vía. Estos problemas y atrasos iban desde el planear la mejor opción por donde construir la vía, pasando por las complicaciones que traía intervenir la cordillera de la costa, hasta problemas con los trabajadores.

El hecho de repensar el mejor camino para llegar a Pichilemu fue uno de los motivos de los constantes atrasos, una opción era por Cáhuil y la otra por El Sauce, por donde se termina haciendo. Cruzar la cordillera de la costa requirió grandes esfuerzos por parte tanto de los encargados del proyecto como de los trabajadores, que debían hacer reiterados estudios del terreno. Este tercer y último tramo hasta Pichilemu, se caracterizó por las llamativas obras arquitectónicas e ingenieriles de varios túneles y puentes, como el paso inferior de tres ojos, entre Larraín alcalde y Pichilemu, o el túnel El Árbol, con 1960 metros de largo, categorizado como Monumento nacional.



Figura 9. Óleo en Tela de Paso Inferior Tres Ojos. Fuente: por Juan Cornejo A. año 2011

ESTACIONES	KM.	M.S.N.M.	ESTADO ACTUAL
San Fernando	0	349	MUSEO
Manantiales	6	290	VIVIENDA
Placilla	14	254	VIVIENDA
Nancagua	21	217	INEXISTENTE
Cunaco	29	192	INEXISTENTE
Paniahue (Santa Cruz)	36	175	RESTAURADA
Palmilla	39	166	INEXISTENTE
Colchagua	45	143	ABANDONADA
Peralillo	56	125	CENTRO CULTURAL
Población	63	132	INEXISTENTE
Marchigüe	71	137	INEXISTENTE
Alcones	81	150	ABANDONADA
Cardonal	85	241	INEXISTENTE
El Lingue	95	350	INEXISTENTE
Larraín Alcalde	108	174	INEXISTENTE
Pichilemu	119	3	MUSEO

Tabla 1. Ramal a Pichilemu. Fuente: Elaboración propia a partir de Santiago Marín Vicuña, rescatado de: Historia del Ramal San Fernando – Pichilemu. Amigos del Tren y Museo Virtual Ramal San Fernando – Pichilemu.

Así, el 5 de enero de 1926 se inauguró el Ramal San Fernando – Pichilemu, para el transporte de carga, principalmente trigo, frutas, sal, y pasajeros, con 122 km. de longitud, con un total de 16 estaciones y 4 paraderos. El recorrido se realizaba aproximadamente en un tiempo de 3 horas, considerando las paradas en cada estación y paradero, aunque podía variar, dependiendo el día y la fecha. El primer trayecto, desde San Fernando hasta la estación de Alcones no variaba drásticamente en pendientes, el terreno era plano en comparación al último tramo, desde Alcones hasta Pichilemu, cuando debía pasar por la cordillera de la costa. Aquí predominan las subidas, bajadas y curvas del terreno, por lo que era necesario un cambio de locomotora en Alcones. Por ejemplo, desde San Fernando a Nancagua se usaba una locomotora Diesel 450, de Nancagua a Alcones una Diesel 600 y el último tramo hasta Pichilemu una Diesel 220, locomotoras eléctricas, para las de vapor también se cambiaban dependiendo el terreno, utilizando locomotoras a vapor tipo 57 y 58.

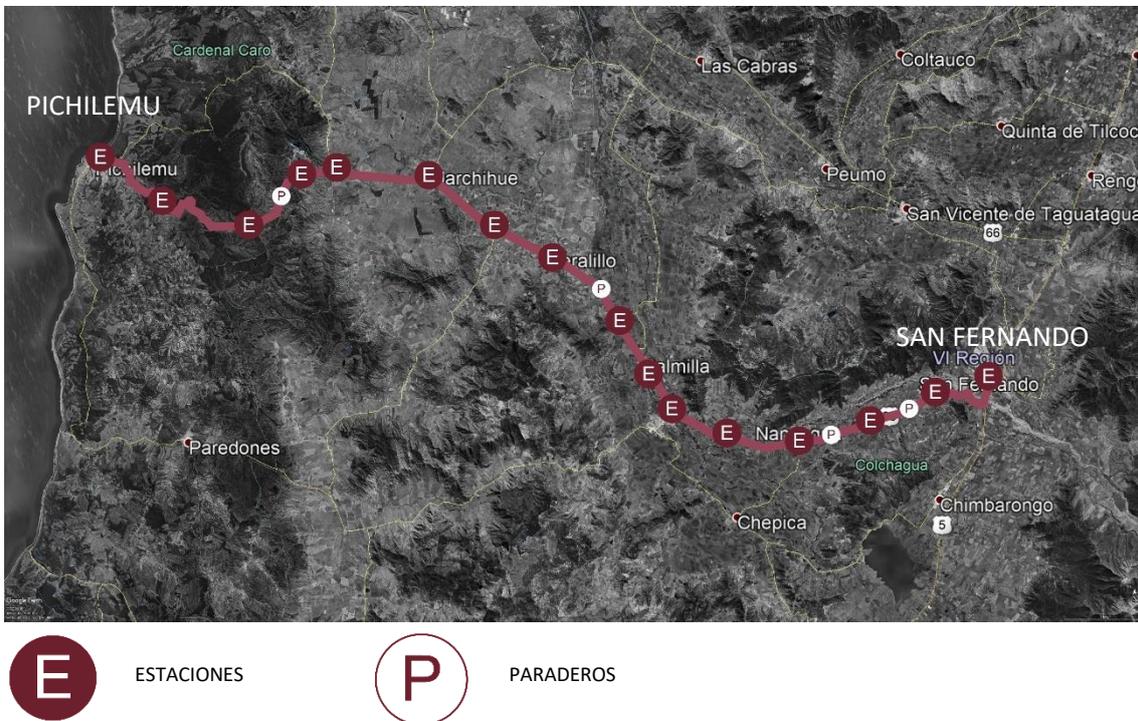


Figura 10. Ramal San Fernando - Pichilemu. Fuente: Elaboración Propia a partir de *Google Earth*.

El impacto urbano que tuvo la creación del Ramal en la Sexta Región fue clave para el desarrollo de pueblos, la urbanización y conexión de zonas del interior rural agrícola. Y es que, en un principio, el ramal fue proyectado y utilizado con el fin de mover especies y productos de la zona hacia y desde la costa, proyecto aprobado principalmente por los terratenientes de entonces, pero paulatinamente se convierte en una revolución para los habitantes, con nuevos acontecimientos gracias al ferrocarril, como las vacaciones de verano, con solicitados viajes a las playas de Pichilemu, la flexibilidad y conexión comercial, los nuevos trabajos y formas de generar ingresos, entre otros.



Figura 11. Tren a Pichilemu, 1951. Fuente: Enterreno Chile, 2017.

Con el corte de subsidios y mantención de Estado hacia la Red sur en el año 1979, el Ramal es clausurado para el transporte de pasajeros el 1986, quedando solo como carguero hasta El Lingue, hasta el año 1993, cuando el Ramal se clausura por completo por falta de financiamiento, deterioro y hurto de equipamiento. Quedó abandonado a su suerte, junto a sus estaciones y los diversos edificios, los cuales pasaron a formar parte de los monumentos nacionales de Chile, y así, a ser restaurados y reutilizados en algunos casos, mientras que otros sufrieron las consecuencias del abandono.

Los mejores ejemplos de restauración y reutilización del Ramal corresponden a las estaciones de San Fernando, Santa Cruz, Peralillo y Pichilemu, todas con un programa histórico cultural, con excepción de la estación de Peralillo, que destinó sus espacios a programas enfocados en la comunidad, con actividades recreacionales y deportivas.



Figura 12. Estación Pichilemu, museo. Fuente: cabanaspuntadecatrica.wordpress.com



Figura 13. Estación Peralillo, centro cultural. Fuente: ohigginscrea.cl

En el año 2004 se lleva a cabo un proyecto llamado “El tren del Vino”, el cual consistía en un tren con fines turísticos que tenía un trayecto desde San Fernando hasta Santa Cruz, recorriendo los valles de viñas y el entorno natural del territorio. Este proyecto

servió también para la revitalización y restauración de los equipamientos para el debido funcionamiento del tren, una locomotora a vapor tipo 57, del año 1913. Sin embargo, este proyecto solo pudo extenderse hasta la estación de Peralillo, el año 2010, por causa del terremoto y los daños provocados a los equipamientos y vías, además de los costos que requería mantener el servicio. Hoy en día la vía se encuentra abandonada junto a muchas de sus estaciones, las cuales han sufrido las consecuencias del abandono, mientras que algunas pocas han logrado restaurarse y usarse nuevamente gracias a la gestión de las autoridades de los poblados y comunidades del territorio.

### 2.3 COMUNA PLACILLA

La comuna de Placilla es una de las 10 comunas pertenecientes a la Provincia de Colchagua, en la Sexta Región del Libertador General Bernardo O’Higgins. Sus comunas limítrofes corresponden a la comuna de San Vicente de Tagua Tagua hacia el norte, la comuna de Chimbarongo hacia el sur, la comuna de San Fernando hacia el oriente y la comuna de Nancagua hacia el poniente.

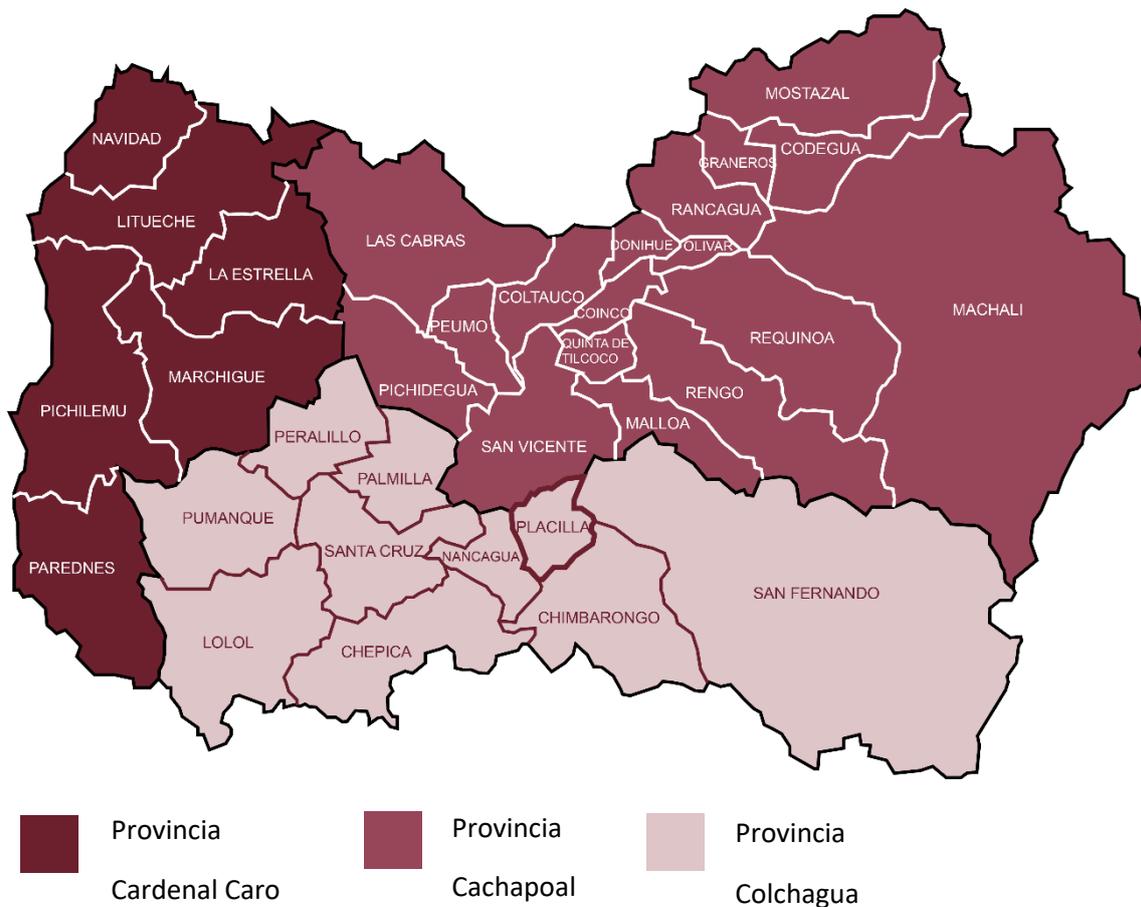


Figura 14. Mapa comunas sexta Región. Fuente: Elaboración propia.

Antes de ser nombrada comuna, Placilla era conocida como un lugar de descanso entre los viajes de Pichilemu a San Fernando y viceversa. La historia hace referencia a placilla por el año 1787, cuando se realizó un censo que dio como resultado 1399 habitantes en este territorio, el cual aún no se consolidaba como una comuna, solo correspondía a una comunidad de personas que se establecieron ahí. En el año 1871 se construye la estación de Placilla perteneciente al Ramal San Fernando – Pichilemu, en su primera fase, que llegaría hasta La Palmilla. Esto debido a que la economía de Placilla siempre ha estado ligada a la agricultura, por las haciendas y terrenos de los terratenientes, quienes debían transportar sus productos en carretas. Con la llegada del ferrocarril al territorio, Placilla pasa a ser uno de los primeros poblados en poder transportar sus productos en tren, principalmente hacia San Fernando, Santiago y Curicó. También amplió las oportunidades de trabajo para muchos habitantes, que podían utilizar el tren de transporte para realizar sus labores en sectores más alejados. Hay que señalar que además de la misma estación de Placilla, en la comuna también se encuentra la estación de Manantiales, en el kilómetro 6,2, la segunda estación del ramal y el paradero La Tuna, en el kilómetro 7,7, entre la estación Manantiales y Placilla.

El 22 de diciembre de 1891, bajó el gobierno de Jorge Montt, se crea el Decreto N°2.297, sobre la creación de Municipalidades, lo que ocasiona la creación de la Municipalidad de Placilla el 6 de mayo de 1894, con su primer alcalde José María Mujica, la cual, estuvo administrada hasta esa fecha, por la Municipalidad de San Fernando.

Ya con una administración propia, Placilla comienza a realizar obras a través de donaciones de terrenos, como de don Alejo Núñez, quien a través de sus donativos se construyen escuelas y el actual estadio municipal. Don José Domingo Fuenzalida dona para la construcción de una iglesia en el año 1895, hoy en día corresponde a la iglesia San Francisco de Asís, del año 1931, ya que la original sufrió daños irreparables con el terremoto del 1 de diciembre de 1928. Don Cipriano Guerrero dona un terreno para un cementerio parroquial en el sector de La Dehesa en 1903. Y una de las construcciones más antiguas de la comuna, la Iglesia de Rinconada de Manantiales de la Inmaculada Concepción, que data de finales del siglo XIX, de la hacienda de Rinconada de Manantiales ligada a la familia Echeverría. A causa de los terremotos de 1985 y 2010, la iglesia sufre graves daños dejándola inutilizable y sin restauración hasta la fecha.



Figura 15. Iglesia San Francisco de Asís, 1931. Fuente: Walter Foral Liebsch. [chile-iglesias-catolicas.blogspot.com](http://chile-iglesias-catolicas.blogspot.com)



Figura 16. Iglesia Inmaculada Concepción Rinconada de Manantiales. Fuente: Walter Foral Liebsch. [chile-iglesias-catolicas.blogspot.com](http://chile-iglesias-catolicas.blogspot.com)

El 1 de febrero de 1928 Placilla deja de ser comuna y se reparte entre las comunas de Nancagua y San Fernando, esto a raíz del Decreto N°8.583: “Artículo 1° Los departamentos en que se divide el territorio nacional constarán de las comunas que se indican a continuación, correspondiendo cada territorio comunal a una subdelegación completa, y equivaliendo la división administrativa denominada comuna a la división política...” (Decreto 8583, Ministerio del Interior, 1927).

Sin embargo, esta situación duró poco tiempo, ya que el 28 de septiembre de 1934, la comuna de Placilla vuelve a consolidarse con los mismos límites que tenía en 1928, gracias a la Ley N°5.487 que reestablece la comuna y subdelegación de Placilla, y también a las gestiones del diputado don Oscar Gajardo, quien logró que se dictara esta ley.

Con el paso del tiempo, Placilla fue aumentando su población y consolidándose como pueblo, con sus edificios principales, servicios, equipamientos y viviendas. A la actualidad, Placilla no ha registrado grandes cambios con relación a sus principales actividades económicas, la agricultura y el cultivo.

## 2.4 ESTACIÓN PLACILLA

---

La Estación de ferrocarriles de Placilla formó parte del Ramal San Fernando – Pichilemu, ubicada en la comuna de Placilla, al sur de la Ruta 90 camino a Pichilemu, Provincia de Colchagua, Sexta Región del General Libertador Bernardo O’Higgins. Ubicada en el kilómetro 13,7 desde San Fernando, a 254 m.s.n.m., corresponde a la tercera estación y se encuentra dentro de la primera etapa de la construcción del ramal, desde San Fernando hasta La Palmilla. Construida en el año 1871, correspondía a un edificio simple, de una sola planta, con estructura y revestimiento en madera, junto a una estructura de cubierta de tijerales de madera con un techo de tejas a dos aguas, predomina su arco principal, un acceso abovedado, ubicado al centro de la fachada sur que recibía a los pasajeros. A el edificio de la estación, lo acompañaba la casa del jefe de estación, que se ubica a unos 100 metros hacia el oriente, construcción de una planta hecha en adobe, que tenía la finalidad de servir de vivienda para el jefe de estación y su familia. Hacia el poniente de la estación, construcciones para carrilanos para los trabajadores que traían los productos en carretas, que también correspondía a una construcción en adobe, bodegas y corrales. Y entre la estación y la casa del jefe de estación, un estanque de agua.

La estación contaba con los siguientes trabajadores: el jefe de estación, grupo de mantención de vías, un cambiador<sup>7</sup> (guardaguas), guarda cruces y un sereno. Las responsabilidades del jefe de estación era la venta de boletos, el servicio de equipaje, los productos y cargas que llegaban a la estación. La estación se emplazaba en las afueras del pueblo de Placilla, hacia el poniente, donde se rodeaba de terrenos y sectores agrícolas.

---

<sup>7</sup> Cambiador: Persona que por oficio se encarga de manejar las agujas en los cambios de vía de las líneas de ferrocarril. (*Oxford Languages*).



Figura 17. Estación Placilla, 1986. Fuente: Voces a toda máquina. Fotografía de Martín Ernesto Guzmán Henríquez

A pesar de que Placilla era un importante exportador de productos y cargamento, otros poblados lo superaban, como se puede apreciar en la siguiente tabla, del movimiento de carga en 1884 (Unidades expresadas en toneladas):

Meses	Manantiales	Placilla	Nancagua	Cunaco	Palmilla
Enero	56,60	64,84	309,34	694,40	1.019,53
Febrero	103,42	85,56	251,81	260,36	1.053,54
Marzo	196,68	110,62	299,95	835,80	700,12
Abril	193,95	139,55	785,86	778,45	848,28
Mayo	183,85	279,34	464,31	494,10	1.342,08
Junio	153,15	236,56	425,80	534,59	908,86
Julio	99,20	115,58	362,68	281,16	628,45
Agosto	80,82	176,21	262,70	260,77	651,12
Septiembre	245,03	254,69	272,05	454,97	811,26
Octubre	128,27	135,72	403,62	419,57	1.214,87
Noviembre	183,16	89,93	275,40	486,69	1.117,39
Diciembre	93,52	134,74	395,29	420,49	1498,38
Totales	1.717,44	1.823,34	4.508,81	5.921,35	11.853,87

Tabla 2. Movimiento de carga en 1884. Fuente: Voces a toda máquina. Historia social del tren de San Fernando a Pichilemu. 1871-1986

En el escalafón de transporte para empleados a contrata, la estación de Placilla era una estación tipo C, esto correspondía a una estación pequeña, tal como era la de Nancagua, Peralillo o Marchigüe. Las estaciones A, correspondían a las grandes, como San Fernando y Rancagua.

Ya en la primera mitad del siglo XX, la comuna de Placilla sufre un incremento en su población y a su vez, en el número de pasajeros que ocupaba el ramal, principalmente en tercera clase, con un 93%, que superaba con creces a los boletos vendidos de primera clase, con solo un 7%, según la siguiente tabla, que muestra el número de pasajeros por estación en el año 1937:



Figura 18. Niños despidiendo al tren en la estación Placilla (1985). Fuente: Archivo de Víctor León. Voces a toda máquina. Historia social del tren de San Fernando a Pichilemu. 1871-1986.

Estaciones	1ª Clase	3ª Clase	Totales
	Nº Pasajeros	Nº Pasajeros	
San Fernando	21.920	201.021	22.750
Manantiales	445	12.902	13.347
Placilla	621	17.306	17.927
Nancagua	2.111	31.208	33.319
Cunaco	1.705	24.574	26.279
Santa Cruz	3.275	39.754	43.029
Palmilla	585	9.297	9.886
Colchagua	679	11.318	11.997
Peralillo	1.006	18.412	19.418
Población	1.110	12.696	13.806
Marchigüe	901	12.837	13.738
Alcones	686	9.070	9.756
Cardonal	77	1.050	1.127
Larraín Alcalde	113	3.630	3.743
Pichilemu	1.863	9.197	11.061

Tabla 3. Cantidad de pasajeros Ramal San Fernando – Pichilemu, 1937. Fuente: Voces a toda máquina. Historia social del tren de San Fernando a Pichilemu. 1871-1986

Tras el terremoto de 1985, el Ramal sufre daños significativos en sus distintas estaciones y edificios, sin embargo, la estación de placilla se mantiene estable y no presenta mayores daños, esto puede deberse en parte a su morfología y estructura de madera.



Figura 19. Pasajeros subiendo al tren a Pichilemu en la estación de Placilla, 1986. Fuente: Archivo de Víctor León Vargas. Voces a toda máquina. Historia social del tren de San Fernando a Pichilemu. 1871-1986.

El 13 de abril del año 1993, bajo el mandato del presidente Patricio Aylwin, según el Decreto Supremo 192, el conjunto de la Estación Placilla es nombrado Monumento histórico, junto a la estación de Colchagua, el túnel El Árbol y el caballo de agua de El Lingue. Sin embargo, esta medida no ayuda a que se restaure o cuide el conjunto de la estación, ya que esta se abandona y sumado a la falta de gestión, queda a disposición de familias de la zona, que construyen viviendas informales y se toman parte de estas construcciones.



Figura 20. Estación placilla. Fuente: Elaboración propia, noviembre 2020.

Tras el terremoto del año 2010, la casa del jefe de estación, junto a la casa de carrilanos se ven altamente afectadas, mientras que la estación, a pesar de que no sufrió daños severos, el abandono y la falta de mantención hace que se encuentre en un estado de deterioro, en su revestimiento, piso, cielo y estructura. La casa del jefe de estación, además del deterioro a raíz del abandono, sufrió grietas y el desprendimiento en gran parte de su muro perimetral de adobe, mientras que los muros de la casa de carrilanos sufrieron una preocupante inclinación, ambos con peligro de derrumbe. A pesar de haber realizado levantamiento de daños el año 2010 post terremoto, y tener ideas de restauración para la estación, a la actualidad no se ha llevado a cabo ninguna. La casa de carrilanos se termina por derrumbar el año 2013 a costa del abandono y el deterioro, posteriormente se instalan viviendas informales en la zona donde se encontraba, lo que deja al conjunto solo con la estación, la casa del jefe y el estanque de agua.



Figura 21. Casa Jefe de Estación. Fuente: Elaboración propia.

Además de los 3 edificios, aún se encuentra el estanque de agua, el buzón de correos, la ventanilla para comprar los boletos, la oficina del jefe de estación y el predominante arco central.



Figura 22. Imágenes conjunto estación Placilla. Fuente: Elaboración propia.

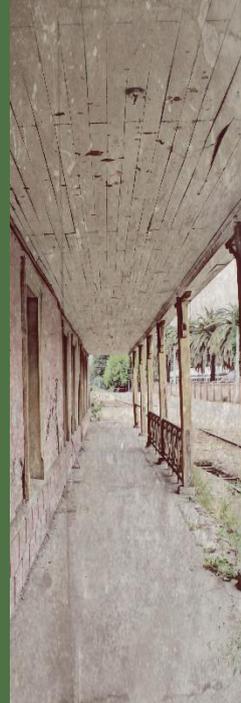
La Estación de Ferrocarriles de Placilla no es solo un edificio más dentro de la comuna de Placilla, es parte de un proceso y una etapa en la historia del país, la etapa dorada del ferrocarril y como causó una revolución, un cambio de vida y de actividades a nivel país. Es un vestigio de la historia, la cual generó grandes cambios e influyó en millones de vidas de manera directa o indirecta, creando cultura y experiencias inolvidables, generando nuevos trabajos y nuevas formas de vida, urbanizando y construyendo comunidades. La Estación de Ferrocarriles generó en ese territorio un núcleo céntrico dentro de la comuna, un punto de interés para las personas de los alrededores y necesario para subsistir. En la actualidad se mira con nostalgia aquellos tiempos en que el tren pasaba por la estación para ir a la playa de Pichilemu, se añora por parte de los adultos mayores que vuelva a pasar, y se tiene la esperanza por parte de las autoridades de poder restaurar, revitalizar y generar un nuevo uso para la estación y sus dependencias, con el fin de que no se pierda un edificio que marcó un antes y un después en el pueblo de Placilla.



Figura 23. Placilla. Fuente: Fotografía de Daniela Sierra.

# 3. CONTEXTO:

## COMUNA DE PLACILLA



### 3.1. DEMOGRAFÍA Y DATOS DE PLACILLA

La comuna de Placilla, perteneciente a la Provincia de Colchagua, distrito 16, en la sexta Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, cuenta con 146,9 km.<sup>2</sup>, de los cuales, un 98,3% es área rural, versus un 1,7% perteneciente al área urbana. Hay que recordar que es una comuna rural que se dedica al sector agrícola. Ésta se divide en los siguientes sectores: Placilla urbano, Placilla rural, San José de Peñuelas, Rinconada de Manantiales, San Luis de Manantiales, Villa Alegre, Taulemu, La Tuna, La Dehesa, El Camarón, Chacarillas, Arica y Lo Moscoso.

Geomorfológicamente, Placilla toma parte de la cordillera de la costa y del llano central fluvio – glacio – volcánico, en la cuenca de Rancagua, con un clima templado cálido con lluvias invernales. La principal fuente de agua en la comuna corresponde al Río Tinguiririca, el cual, junto a sus ramificaciones, hacen de los terrenos de la comuna, apropiados para la actividad agrícola, policultivos o frutales. Sin embargo, este Río también llega a producir severos daños en los meses de invierno a causa de las inundaciones.

La comuna de Placilla cuenta con una población de 8.738 habitantes, 4.306 mujeres y 4.432 hombres, la mayoría en un rango de entre los 45 a 64 años, 2.407 personas, esto debido a que en los últimos años se ha visto una fuerte emigración por parte de la población joven de la comuna, en busca de educación superior y oportunidades de trabajo.

En la actualidad, la comuna presenta solo un consultorio rural, ubicado en el mismo pueblo de Placilla, y dos postas rurales, una se ubica en el sector de la Dehesa, al sur del pueblo de Placilla, y la otra en el sector de Lo Moscoso, al norte del Río Tinguiririca.

Con relación a los establecimientos, la comuna cuenta con 9 establecimientos, 7 municipales y 2 particulares subvencionados. Estos, al contrario de los establecimientos

de salud, se reparten más equitativamente por todo el territorio, cubriendo sectores menos centralizados. Las matrículas registradas el año 2019 en colegios municipales corresponden a 935, versus las matrículas de los subvencionados que corresponden a 104. La comuna no presenta establecimientos de enseñanza técnica o profesional superior.

Con relación a la economía y empresas de la comuna, predominan las micro y pequeñas empresas, con 527 y 115 respectivamente, mientras que las empresas pequeñas presentan la mayor cantidad de trabajadores, en el año 2018.

TAMAÑO EMPRESA	2018
Micro	527
Pequeña	115
Mediana	10
Grande	3

Tabla 4. Número de empresas según tamaño, 2018. Fuente: Estadísticas SII, de BCN.

TAMAÑO EMPRESA	2018
Micro	868
Pequeña	2.248
Mediana	986
Grande	612

Tabla 5. Número de trabajadores según tamaño de empresa, 2018. Fuente: Estadísticas SII, de BCN.

La principal actividad económica que se presenta en la comuna está ligada a la agricultura, al sector vinícola y frutícola, con 373 empresas y 3.358 trabajadores en este rubro, en el año 2018. Utiliza los terrenos centrales de la comuna, donde se encuentran los principales núcleos urbanos. Este tipo de actividades se activan en los meses de verano, generando gran cantidad de empleos y demanda, sin embargo, en los meses de invierno, se nota un notorio desempleo en la comuna, debido a que este tipo de actividades escasea, bordeando un índice de pobreza del 70%, esto refleja la gran dependencia de la comuna a este tipo de actividades. Para ver esto en el territorio se presenta la siguiente imagen con el uso de suelo y recursos vegetales, con 44,7% de uso de suelo agrícola seguido de un 42,4% de bosques (entiéndase zonas naturales), mientras que las áreas urbanas e industriales un 1,6%.

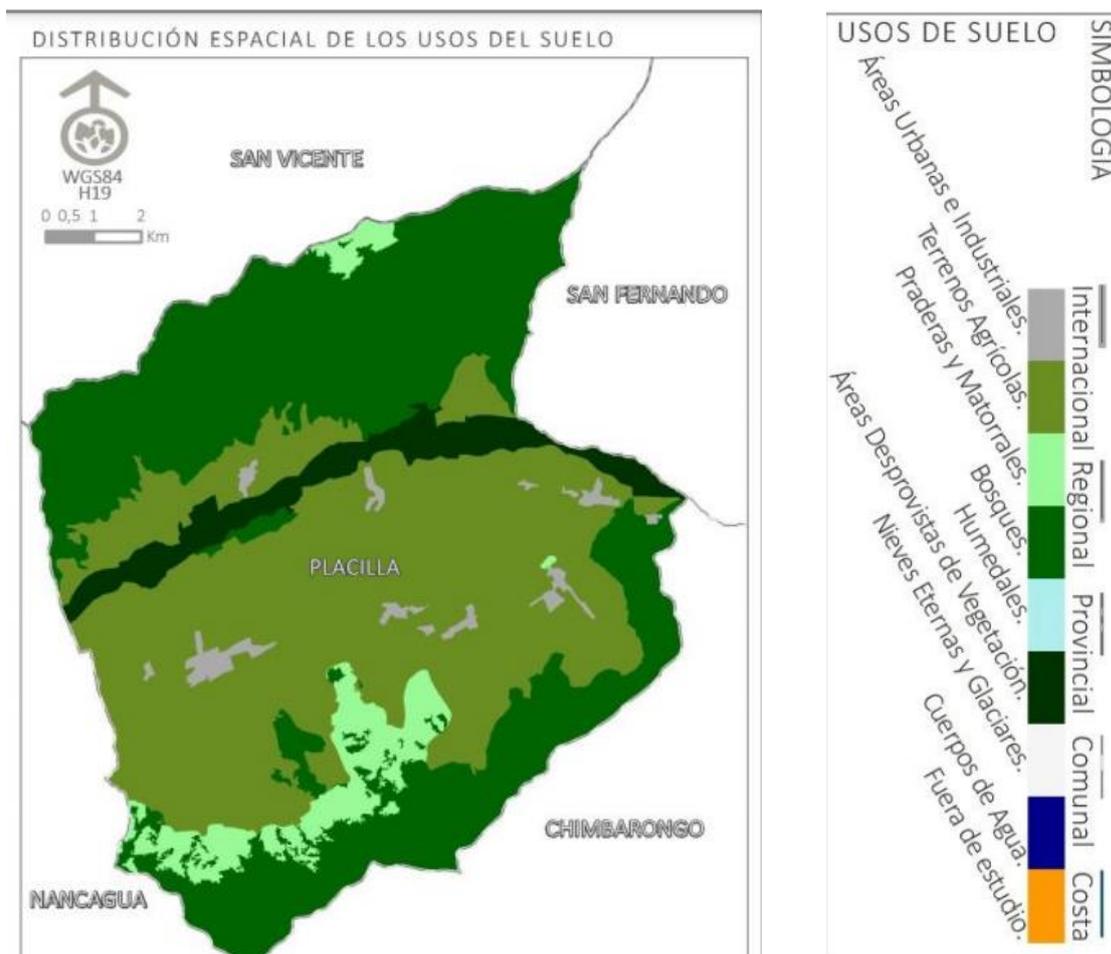


Figura 24. Distribución espacial de los usos de suelo. Fuente: Informe Comunal SIMEF, 2013

Con relación a la seguridad en la comuna, esta no presenta buenos números en comparación al resto de la Región, por un lado, la tasa de denuncias y por otro la violencia intrafamiliar. Por su parte, esta última se ha visto en aumento desde el año 2017 al 2019.

TERRITORIO	2019
Comuna de Placilla	1.418,8
VI Región	1.946,0

Tabla 6. Tasa denuncias c/100.000 hab. Por delito de mayor connotación social, 2019. Fuente: Subsecretaría Prevención del Delito, Min. Interior, de BCN.

TERRITORIO	2017	2019
Comuna Placilla	489,1	895,5
VI Región	512,4	536,9

Tabla 7. Tasa denuncias c/100.000 hab. Por violencia intrafamiliar, 2019. Fuente: Subsecretaría Prevención del Delito, Min. Interior, de BCN.

### 3.2. TURISMO

---

El turismo es un factor fundamental para el debido funcionamiento de muchos servicios y localidades del país, que se sustentan principalmente por esto, a través de sus atracciones, experiencias o lugares únicos e interesantes para el visitante. En el caso de la VI Región del Libertador General Bernardo O’Higgins, los principales lugares turísticos corresponden a las playas del litoral, como Pichilemu o Navidad, el lago Rapel, Alto Colchagua, Alto Cachapoal, estos dos últimos se caracterizan por sus actividades de excursionismo “*trekking*”, Tagua Tagua – Almahue y el Valle de Colchagua.

Según registros de SERNATUR, del año 2018, las comunas con los más altos índices de turismo en la Región corresponden a las comunas de Rancagua y Pichilemu. La primera, por su alto desarrollo urbano y de servicios a nivel Región, y la segunda, por sus diversas playas, atracciones enfocadas al entretenimiento y el surf. Mientras que las comunas con los más bajos índices de turismo en la Región, corresponden a las comunas de La Estrella, Pumanque, Lolol, Peumo, Graneros, Olivar, Coinco, Quinta de Tilcoco y Placilla.

Al igual que en muchas de las comunas y poblados de la VI Región, un factor importante en la comuna de Placilla es el turismo, el cual beneficia y potencia la economía de esta. Sin embargo, el índice de turismo que recibe la comuna se encuentra entre los más bajos de la Región, ya que, a pesar de contar con puntos importantes, estos necesitan ser reconocidos y potenciados. La comuna no cuenta con entidades enfocadas al turismo, por lo que el departamento de cultura debe abordar parte de este tema.



Figura 25. Castillo Aguas Claras Placilla. Fuente: Taringa.net



Al igual que sus comunas vecinas, algunos de los principales lugares turísticos corresponden a los viñedos, como la Viña Ravanal iniciada desde 1936 hasta la actualidad en funcionamiento, o los Viñedos Orgánicos Emiliana, fundada en el año 1986. Casas de importante valor patrimonial de inicios del siglo XX, como la Casona de Alejo Núñez, alcalde de la comuna entre 1939 y 1963, comercio del pueblo, como el Café Suizo, las Iglesias que datan del siglo XX, el Castillo de Peñuelas, el cual nunca fue terminado y el Conjunto de la Estación Placilla. Muchos de estos lugares o edificios no cuentan con la gestión adecuada para ser recorridos y conocidos, no se potencian como posibles puntos de interés turístico.

TIPO DE TURISMO	LUGAR
Agro Turismo, Gustavo Helbert	Rinconada de Manantiales
Piedras Tacitas, Familia Saavedra	Rinconada de Manantiales
Cava subterránea	Rinconada de Manantiales
Trekking Fundo San Luis	San Luis
El Rancho de Villa Alegre	Villa Alegre
Hotel Canta Agua	Peñuelas
Viña La Escondida	La Dehesa
Café Suizo	Placilla Centro
Viña Ravanal	Placilla Centro
Viña Cuatro Hermanos	Lo Moscoso
Viña Emiliana	Lo Moscoso

Tabla 8. Turismo Cultural. Fuente: Plan Municipal de Cultura Comuna de Placilla 2017 – 2020.

El patrimonio cultural inmaterial junto a las festividades logra un mayor impacto en los habitantes y los visitantes, que los ejemplos anteriores, con el área relacionado a la artesanía, la gastronomía y las festividades donde se unen estas dos, junto a los cantautores tradicionales de la zona. Se pueden encontrar festividades en Placilla a lo largo de todo el año, en los meses de febrero, donde destaca la mayor cantidad de festividades, marzo, mayo, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre. Estas se dan en distintas localidades de la comuna, destacando Placilla centro o el pueblo de Placilla. Se aprecia un aumento en el turismo en las festividades de septiembre, a raíz de las fiestas patrias, y febrero, no solo en la comuna de Placilla, sino que, en todo el Valle de Colchagua, por los vacacionistas y el movimiento de la población de la Región Metropolitana hacia el resto de las regiones con fines recreativos.

Como se dijo anteriormente, estas festividades además de ayudar en el área del turismo, incluye también la gastronomía y costumbres de la comunidad, integrándolos en estas actividades recreativas. Sin embargo, los lugares o edificios patrimoniales no se integran del todo a estas festividades, lo cual es una oportunidad para hacerlo y poder generar un proyecto que conlleve no solo las festividades con las tradiciones del pueblo, sino también un espacio patrimonial con valor para la comuna.

FESTIVIDAD	LOCALIDAD	FECHA
Festival de la Voz de los Temporeros San José de Peñuelas	Peñuelas	1ª semana febrero
Fiesta de la huma	Placilla Centro	2ª semana febrero
Semana Villa Alegrana	Villa Alegre	3ª semana febrero
Fiesta San Luisana	San Luis	4ª semana febrero
Fiesta de La Cosecha	Rinconada de Manantiales	1ª semana marzo
Fiesta Camaronina	El Camarón	2ª semana marzo
Fiesta de término de la Cosecha de Lo Moscoso	Lo Moscoso	Mes de mayo
Chao Agosto	Placilla Centro	Último sábado agosto
Fiestas Patrias	Placilla Centro	Septiembre
Domaduras	Villa Alegre	Septiembre
Domaduras	La Dehesa	18 y 19 septiembre
Rodeo Oficial	Las Canchillas	Octubre
San Francisco de Asís	Placilla Centro	4 de octubre
Fiesta de la Cerveza	Placilla Centro	4ª semana octubre
Fiesta de la primavera La Tuna	La Tuma	2ª semana noviembre
Fiesta de fin de año	Placilla Centro	Diciembre

Tabla 9. Festividades y actividades sociales tradicionales. Fuente: Plan Municipal de Cultura Comuna de Placilla 2017 – 2020.

La comuna de Placilla necesita potenciar su patrimonio, gestionarlo y exponerlo tanto a los habitantes como a los visitantes, para esto se requieren proyectos y propuestas que activen estos lugares con programas atractivos y que al mismo tiempo pongan en valor el patrimonio. Como se mostró anteriormente la Comuna de Placilla cuenta con varios elementos con valor histórico, los cuales pueden ser potenciales proyectos y de esta forma activar el turismo y a su vez, la participación comunitaria.

Volviendo a lo que se enfoca el proyecto, el Conjunto de la Estación Placilla junto a la línea ferroviaria se consideran, por parte de la Comuna, elementos importantes y que guardan un valor tanto patrimonial como histórico, solo que no se ha gestionado ni realizado un proyecto para potenciarlos hasta la actualidad. A pesar de que ya se han presentado proyectos de restauración y reutilización, los fondos para estos fines se han destinado a otros proyectos de otras localidades.

### 3.3. IDENTIDAD CULTURAL PLACILLA

A pesar de que la comuna cuenta con edificios y zonas patrimoniales, con valor histórico, donde más se refleja la identidad de la comuna y sus habitantes corresponde al patrimonio cultural inmaterial, como se dijo anteriormente, las festividades junto a los diversos factores que la componen, como la gastronomía, la artesanía o la música, las cuales se han ido heredando y enseñando de generación en generación. Corresponde a tradiciones colectivas que generan un sentimiento de identidad en la población, lo

sienten propio, lo incorporan a sus actividades y lo desarrollan, mostrándolo al resto de los habitantes y visitantes.

Las festividades y sus actividades ponen en valor los lugares donde se realizan, sin embargo, aquí donde se podrían también poner en valor los edificios o zonas históricas de la comuna, no se hace, como es el caso del conjunto de la Estación Placilla. A pesar de que la identidad de Placilla se refleja más en sus tradiciones, estas han ido perdiendo su influencia en la población joven, junto con que no se presentan proyectos que incentiven la enseñanza y puesta en valor de estas tradiciones, como canto, baile, artesanía, entre otros.



Figura 27. Agrupación de artesanía en lana a telar. Fuente: Catalogo cultural Placilla 2016.



Figura 28. Agrupación de cantores a lo divino de Placilla. Fuente: Catalogo cultural Placilla 2016.

Estos distintos grupos, compuestos por parte de la comunidad de Placilla, se forman a partir de la motivación y organización de las mismas personas, que transmiten sus conocimientos de generación en generación y forman una comunidad. A través de sus motivaciones, forman talleres con el fin de no perder esta tradición. También han surgido grupos con nuevas actividades y motivaciones, lo cual habla de una comunidad que esta abierta a aprender nuevas habilidades e interiorizar en temas que no han sido tratados con frecuencia en la comuna. Ejemplo de esto son los grupos ligados al cuidado del medio ambiente, la vida sana y el deporte, los cuales tienen el objetivo de crear una comuna limpia, potenciar la participación colectiva y las actividades al aire libre.

ORGANIZACIÓN CULTURAL	LOCALIDAD
Grupo Medio Ambiente Winculche	Placilla
Grupo Peñuelas Ecológico	Peñuelas
Grupo Juvenil San José de Peñuelas	Peñuelas
Grupo Hijos y Padres mirando hacia el futuro	Placilla
Grupo Folclórico Tradiciones de Placilla	Placilla
Grupo del Medio ambiente por una comuna limpia	Placilla
Grupo cultural folclórico proyección de Rinconada	Rinconada de Manantiales
Grupo cultural punto joven	San Luis
Grupo cultural juvenil Lo Moscoso	Lo Moscoso
Grupo innovación de Placilla	Placilla
Conjunto folclórico Papoal	La Tuna
Conjunto folclórico brotes y raíces	Villa Alegre
Grupo crecer padres en duelo	Placilla
Asociación de desarrollo social las Canchillas	La Tuna
Agrupación vive activa	Placilla
Agrupación de senderismo y ecología	Placilla
Grupo juvenil Ayenhue Rec (ecología y cultura)	Villa Alegre
Agrupación de mujeres artesanas de Villa Alegre	Villa Alegre
Artesanías Huitral, convenio indap prodemu	Placilla
Agrupación cultural Lourdes	Rinconada de Manantiales
Consejo de la sociedad Civil	Placilla
Agrupación cantores a lo divino de Placilla	La Dehesa
Ballet folclórico municipal de Placilla	Placilla
Club de rayuela La Mina	Placilla/ El Camarón
Club de rayuela Placilla	Placilla
Club de rayuela La Tuna	La Tuna
Club deportivo rayuela de La Dehesa Los Grillitos	La Dehesa
Club de rodeo chileno Placilla	Placilla
Club de huasos La Dehesa	La Dehesa
Club de huasos Manantiales	Rinconada de Manantiales
Club de huasos Río Grande	Peñuelas
Club de huasos Las Lomas	Lo Moscoso

Tabla 10.  
Organizaciones culturales y folclóricas.  
Fuente: Plan Municipal de Cultura Comuna de Placilla 2017 – 2020.

Como se aprecia en la tabla anterior, estas distintas organizaciones se distribuyen a lo largo y ancho de la comuna, generando una red de identidad cultural que representa y al mismo tiempo une a la comunidad, fortaleciendo sus valores, ideales y tradiciones.

Con relación al proyecto del Conjunto Estación Placilla junto a la línea férrea, su reciclaje puede derivar en un espacio de reunión y aprendizaje para estas diversas disciplinas, así a parte de generar una comunidad más grande entre ellas mismas en un lugar central de la comuna, se pone en valor al conjunto de la Estación y se le vuelve a dar la importancia que tuvo en sus años dorados, ahora con un servicio a la comunidad y a la participación colectiva. La vía férrea vendría a ser el eje conector que une al Pueblo de Placilla con el resto de la comuna a través de un eje verde o una ciclovía en representación al antiguo paso del tren y de esta forma, incentivar la vida sana y el deporte.

#### 3.4. PATRIMONIO MATERIAL

Anteriormente se nombraron las festividades y actividades culturales y tradicionales de Placilla, en las cuales se puede apreciar la identidad cultural y la participación de la comunidad. Todo esto forma parte del patrimonio inmaterial de Placilla, junto a las personas que realizan estas disciplinas. Sin embargo, Placilla también cuenta con un importante patrimonio material, el cual no se ha aprovechado ni potenciado tanto como el caso anterior, una de estas corresponde al conjunto de la Estación de Placilla, la cual en la actualidad se encuentra abandonada, y así como esta hay otros edificios los cuales no cuenta con programas o proyectos que permitan conocer el patrimonio de Placilla o identificarlo. Pero, así como esta este tipo de edificios, también los viñedos de Placilla son patrimoniales y cuentan con programa turístico para los visitantes.

BIEN MUEBLE / INMUEBLE	UBICACIÓN
Santuario La Dehesa	La Dehesa
Iglesia Rinconada de Manantiales	Rinconada de Manantiales
Parroquia San Francisco de Asís	Placilla Centro
Piedras tacitas	Rincón Alantaña (Sector La Dehesa)
Piedras tacitas	Rinconada de Manantiales
Castillo de Peñuelas	Peñuelas
Castillo Villa Alegre	Villa Alegre
Casa familia Silva	Placilla Centro
Cementerio Municipal	Placilla Centro
Viña Macaya	Placilla Centro
Viña Ravanal	Placilla Centro
Viña Emiliana	Lo Moscoso
Viña Cuatro Hermanos	Lo Moscoso
Viña Escondida	La Dehesa arriba
Fachada edificio Municipal	Placilla Centro
Calle Oscar Gajardo	Placilla Centro
Casa de los Tobar / Alejo Núñez Carranza	Placilla Centro
Estación de Ferrocarriles	Placilla Centro

Tabla 11. Patrimonio Material. Fuente: Plan Municipal de Cultura Comuna de Placilla 2017 – 2020.

Al contrario del patrimonio inmaterial, este al tratarse de edificio y zonas, tienen una ubicación y contexto fijo, lo que genera que, si estos no se integran a la comunidad y a su identidad, terminan siendo olvidados. Los viñedos o los edificios con fines religiosos tienen un funcionamiento en la actualidad, lo que hace que sean un ente activo dentro de la comunidad. Las piedras tacitas forman parte importante del patrimonio tanto de la comuna como del país, ya que datan del período arcaico hace 3.000 años a.C. Estas junto a los castillos de la comuna, son lugares turísticos a los cuales acuden visitantes y hay recorridos a estos lugares. Y para terminar están las grandes casonas de los nobles del siglo XX y el conjunto de la Estación de ferrocarriles de Placilla, los cuales, a pesar de estar aun en pie, no cuentan con programas ni gestión para poder visitarlos y recorrerlos por dentro, ni para identificarlos como patrimonio de lo Comuna.

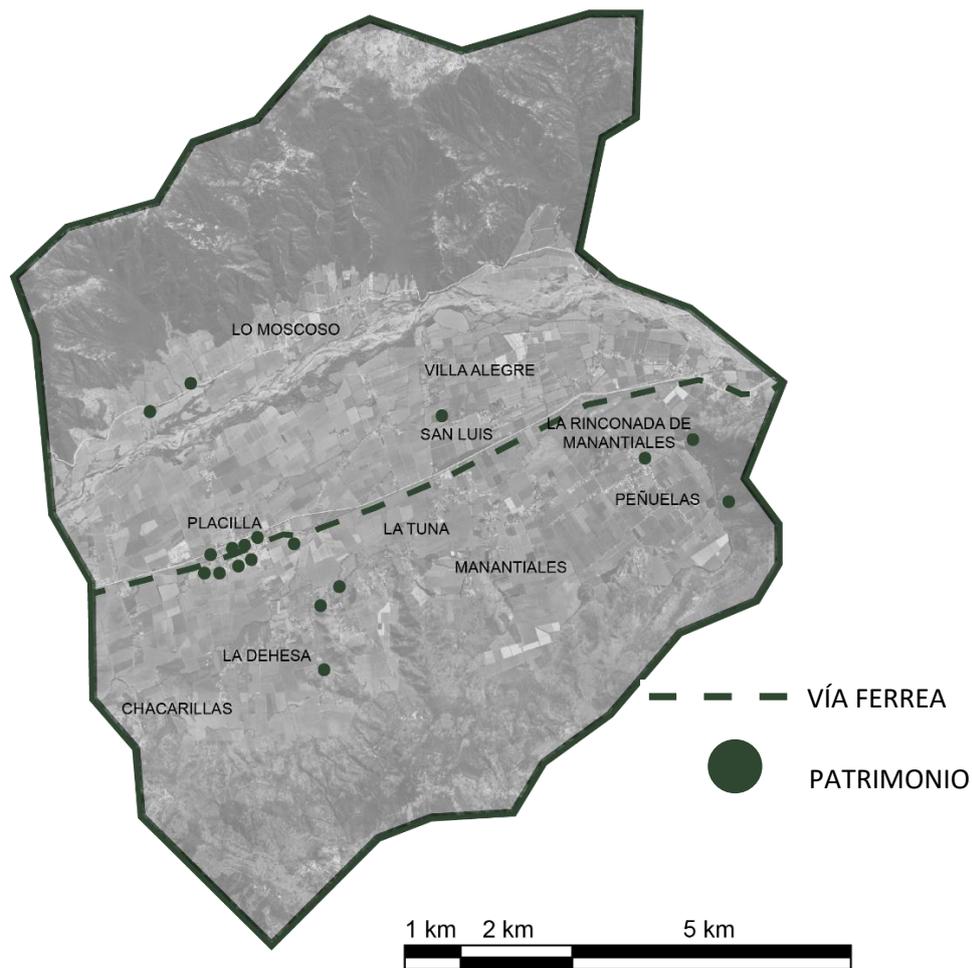


Figura 29. Patrimonio Material Comuna de Placilla. Fuente: Elaboración Propia a partir de Google Maps.

En la imagen anterior se puede apreciar cómo hay un conjunto de edificios patrimoniales en el pueblo de Placilla, mientras que los demás se dispersan por los otros sectores de la comuna, pero se mantienen en el valle central. Estos patrimonios se encuentran dentro de un rango de 3 km. de la línea férrea, hacia el norte y hacia el sur.

Al considerar también la línea férrea como complemento al proyecto, esta puede generar una red patrimonial dentro de la comuna, ya sea a través de un corredor verde el cual se recorra a pie, o una ciclovía, la cual sería bien acogida por los pobladores ya que, a raíz de la escala y las distancias de la comuna, la bicicleta es un medio de transporte importante y con posible potencial en Placilla, además de promover el transporte limpio y sano. A partir de esto se puede generar un proyecto de red que no solo aproveche la vía férrea que pasa por los principales puntos urbanos de la comuna, sino también que se ramifique, al igual que lo hace una vía férrea principal con sus ramales, y llegue a las distintas zonas y edificios patrimoniales que tiene la comuna, y así, poner en valor el patrimonio de Placilla.

# 4. ESTUDIO LUGAR: ESTACIÓN PLACILLA



## 4.1. POLÍGONO Y VÍA FERROVIARIA

El sector a intervenir para el proyecto corresponde al polígono del Conjunto de la Estación Ferrocarril de Placilla, el cual se ubica en el pueblo de Placilla, y el tramo de la línea ferroviaria del Ramal San Fernando – Pichilemu que pasa por la comuna de Placilla.

Además del edificio de la Estación, esta también cuenta con la casa del jefe de estación y el estanque de agua. Según el estudio de levantamiento de lesiones realizado por el MOP, se establece que el único edificio que puede ser recuperado para un nuevo destino, corresponde al edificio de la Estación, ya que el del jefe de estación presenta daños irreparables, mientras que las vías del ferrocarril se presentan tapadas por la vegetación y con elementos faltantes, como los durmientes.

Además de lo anteriormente nombrado, la comuna también cuenta con uno de los paraderos del Ramal, La Tuna, el cual ya no existe, y la estación Manantiales, la cual fue vendida a privados en 1963, y en la actualidad tiene un uso de vivienda.



Figura 30. Paradero La Tuna inexistente y Estación Manantiales habitada. Fuente: Google Maps 2013

La vía ferroviaria del Ramal que pasa por la comuna de Placilla, al igual que el conjunto, es un elemento importante a considerar para el proyecto, ya que, además de cruzar la comuna por el centro, de lado a lado y conectar con las comunas vecinas, puede ser un incentivo para las otras comunas a seguir el ejemplo e intervenir esta vía olvidada, que además conecte con los puntos patrimoniales y de valor comunal del Ramal. El tramo de la vía en la comuna tiene una longitud aproximadamente de 13 km. la cual pasa por los principales puntos urbanos de la comuna.

## COMUNA PLACILLA



Figura 31. Comuna de Placilla, Ramal San Fernando - Pichilemu. Fuente: Elaboración Propia a partir de Google Earth.

El Pueblo de Placilla es el principal centro urbano dentro de la comuna y es el lugar que cuenta con mayor cantidad de servicios además de la Municipalidad de Placilla y la Plaza de Armas de Placilla. La Estación se encuentra hacia el sector poniente del pueblo rodeada de terrenos agrícolas y viviendas informales. Por su parte, la línea ferroviaria pasa por el pueblo, no es un elemento que divida al pueblo en dos sectores como ocurre

en otras localidades del Ramal, pero si genera un eje, el cual está deteriorado y consumido por la vegetación silvestre. La longitud de la vía ferroviaria que pasa por el pueblo corresponde a 3 km. aproximadamente en sentido este – oeste. Una de las vías más importantes que pasa por el pueblo es la Ruta CH- 90, la cual conecta San Fernando y Pichilemu, ubicandose al sur de esta ruta, los principales servicios del pueblo.

Los límites del pueblo han ido mutando a medida que van construyendose viviendas que se ubican en las periferias del pueblo y formando pequeños núcleos de viviendas.

## PUEBLO DE PLACILLA



Figura 32. Pueblo de Placilla. Fuente: Elaboración Propia a partir de Google Earth.

Los principales equipamientos del pueblo se encuentran en el centro, como la Municipalidad de Placilla, la Plaza de Armas, el consultorio, entre otros. Desde la Plaza de Armas, hasta la Estación de ferrocarriles hay 568 metros aproximadamente. El polígono a intervenir se encuentra en el lado poniente del pueblo de Placilla, con 8.280 m<sup>2</sup>, encontrando en el, los tres edificios del conjunto, más el estanque de agua. Los dos equipamientos más cercanos a la estación corresponden a la estación de bomberos de Placilla y el Liceo San Francisco.

## PUEBLO DE PLACILLA

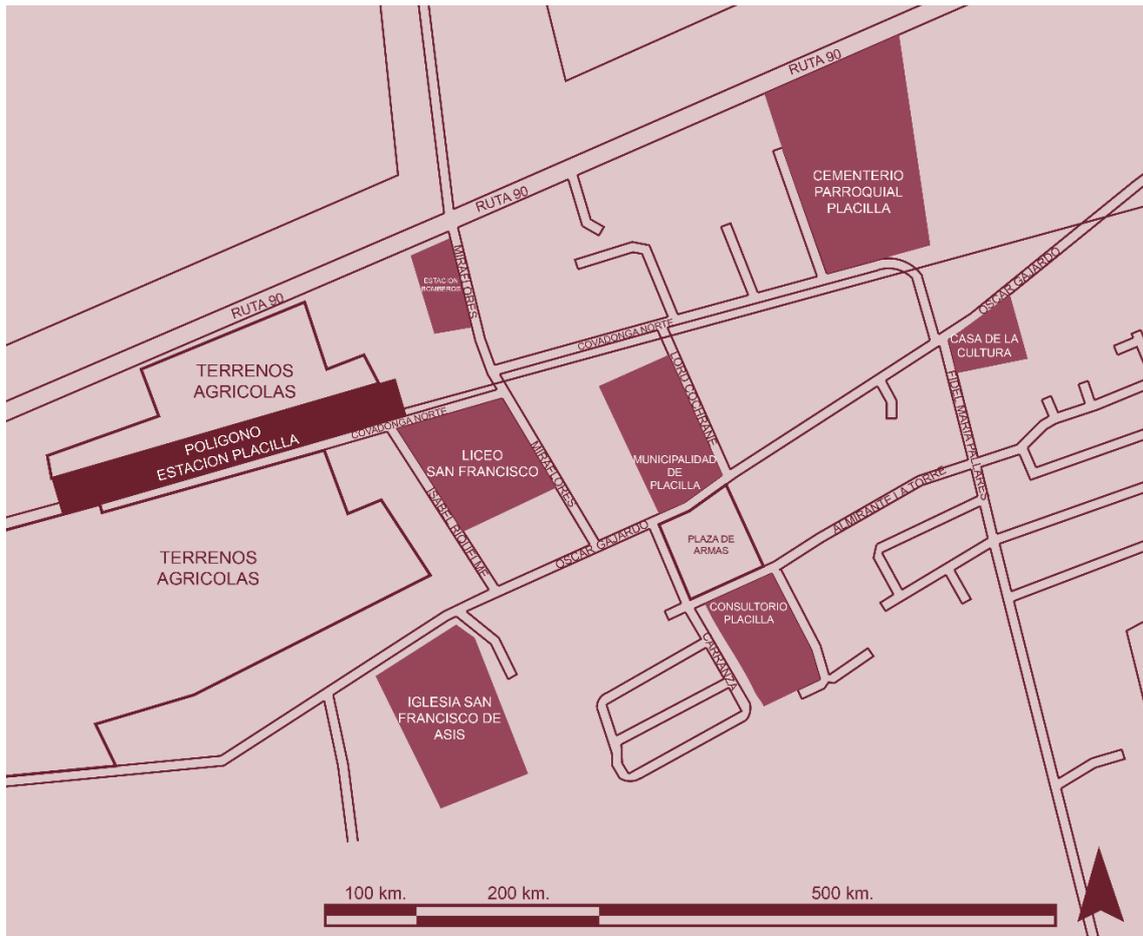


Figura 33. Pueblo Placilla, Polígono Estación y vía férrea. Fuente: Elaboración propia

El contexto de la Estación se caracteriza por los terrenos de cultivo aledaños y vegetación (la cual también ha causado deterioro en el edificio), el camino que pasa por fuera no está pavimentado, y las líneas del tren han quedado cubiertas por la maleza y la tierra, los durmientes ya no se encuentran en la línea. Con el paso del tiempo se han ido instalando viviendas, tomándose los terrenos aledaños a la estación y usando sus dependencias para suplir sus necesidades, a causa del abandono que ha sufrido el edificio y sus terrenos por parte del municipio. En la actualidad, la municipalidad de Placilla les permite a estas familias habitar las dependencias de la Estación, ya que aún no cuentan con un proyecto el cual involucre el reciclaje de esta, junto con una solución a estas familias (alrededor de 12). Por parte de la comunidad de Placilla hay opiniones y sugerencias de querer recuperar la Estación, no solo por un tema de nostalgia hacia un edificio que fue parte de la historia del pueblo y su gente, sino también porque con la expansión del pueblo, tarde o temprano a la Estación se le dictará un destino, si la restauración o la demolición. Un reciclaje del edificio y sus dependencias, aparte de revitalizar el sector, podría dar solución a estas familias que se encuentran en los terrenos de la estación.

CASA JEFE ESTACIÓN



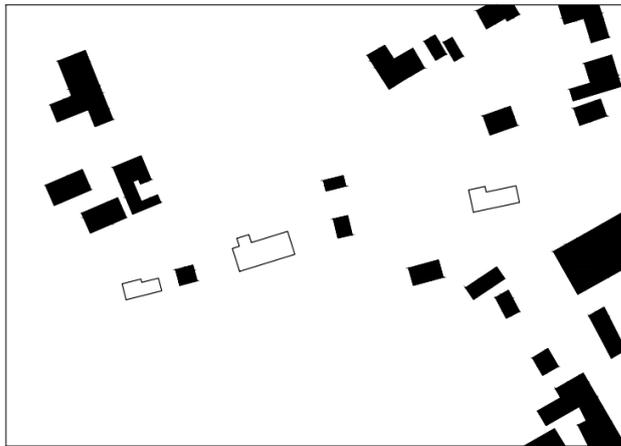
ESTACIÓN PLACILLA



ESTANQUE DE AGUA

Figura 34. Polígono. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

En los siguientes planos Nolly se presenta la evolución del terreno del Conjunto de la Estación Placilla, estos corresponden a los años 2004, 2013 y 2020.



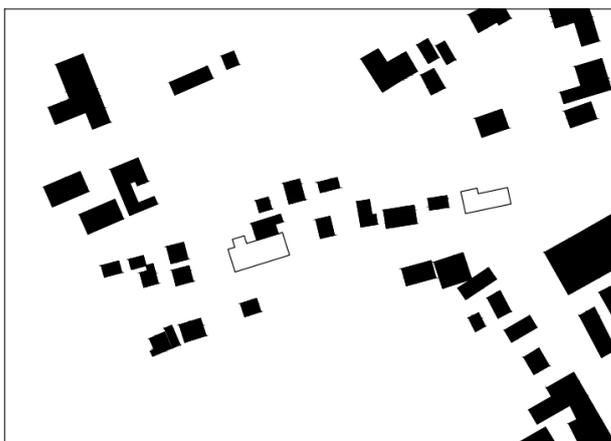
Conjunto 2004:

Aquí se apreciaban los tres edificios del conjunto, de izquierda a derecha, la casa de carrilanos, la estación Placilla y la casa del jefe de estación. Las edificaciones informales presentes en el conjunto son mínimas y de material ligero.



Conjunto 2013:

En el 2013 se derrumba la casa de carrilanos, quedando solo la estación de Placilla y la casa del jefe de estación. Aparecen edificaciones nuevas en los terrenos vecinos. Se establecen viviendas informales en el conjunto por un tiempo corto.

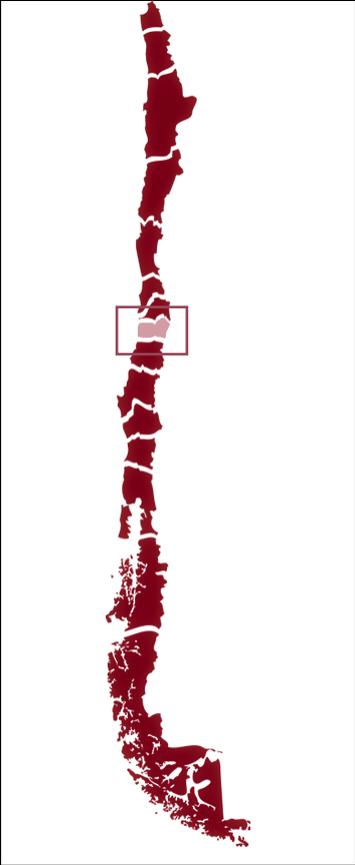


Conjunto 2020:

Desde el año 2018 ha habido un incremento de viviendas informales en el terreno del conjunto, ocupando el sector donde se hallaba la casa de carrilanos y adhiriéndose a la estación y la casa del jefe de estación. Se cuenta un total de 11 viviendas.

Figura 35. Nolly Conjunto Estación Placilla, 2004 – 2013 – 2020. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

#### 4.2. ESTACIÓN FERROVIARIA DE PLACILLA

<p>CHILE</p> 	<p>SEXTA REGIÓN GENERAL LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS</p> 
<p>COMUNA PLACILLA</p>	<p>ESTACIÓN PLACILLA</p>
	

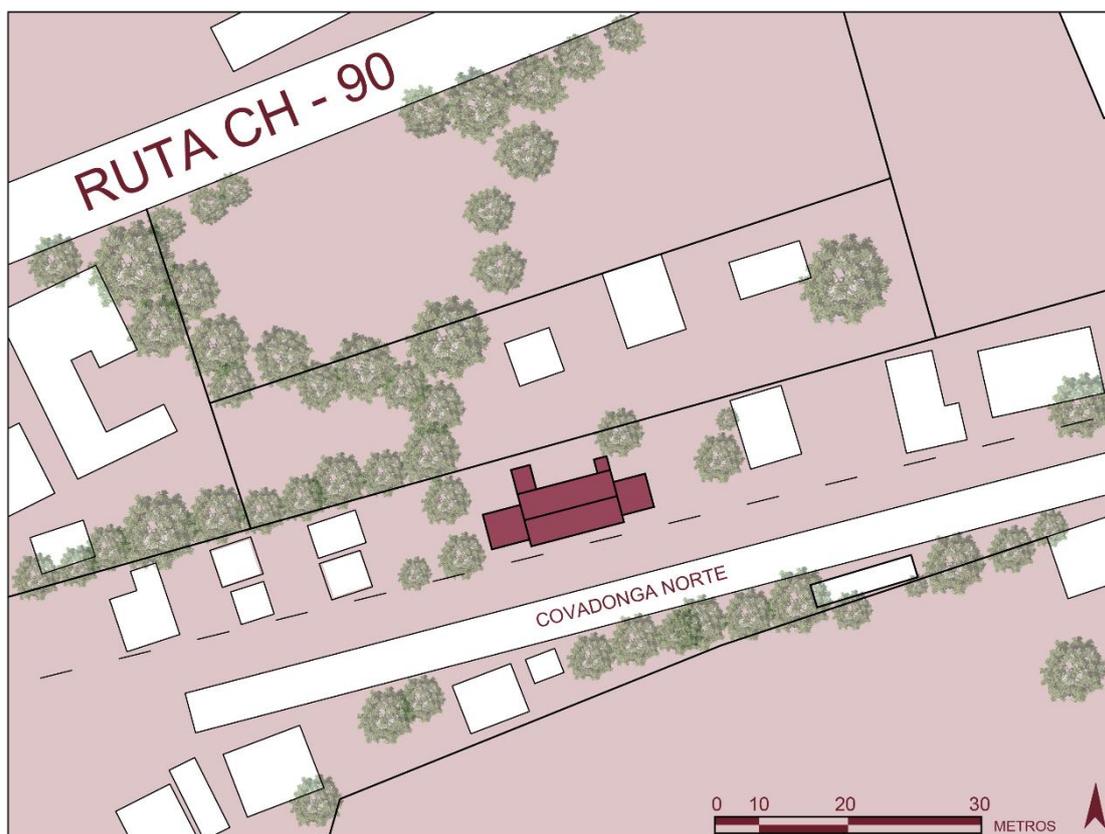


Figura 36. Estación Placilla, contexto inmediato. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth, 2020.

FICHA TÉCNICA	
Nombre	Estación de Ferrocarriles de Placilla
Año de inauguración	1871
Uso actual	Vivienda informal
Propietario	E.F.E.
Monumento histórico	1993
Área	348 m
UBICACIÓN	
Región	Del Libertador Bernardo O'Higgins
Provincia	Colchagua
Comuna	Placilla
Dirección	Covadonga, kilómetro 13,7 del Ramal San Fernando - Pichilemu

Para llevar a cabo el proyecto se considera la restauración y reciclaje del edificio de la Estación Placilla junto a su terreno. Tras el levantamiento de daños realizado por el MOP el año 2010, el edificio de la estación estaba en un estado regular, quiere decir que, a pesar de no comprometer elementos estructurales, si presenta daños en elementos secundarios como revestimientos, suelos, cielos, entre otros. Muchos de estos

elementos secundarios presentan deformaciones a causa de los factores climáticos y del ambiente, lo que puede conllevar a rehacer estos elementos para su uso.



Figura 37. Estación Placilla. Fuente: Francisco Alberto Ruz Román, memoriafotograficaplacilla.cl

La estación Placilla en la actualidad presenta ampliaciones que se han ido agregando a lo largo de los años, estos son de material ligero con fines de bodega, hoy en día utilizados como vivienda. Estos se encuentran en la fachada oriente, poniente y parte de la norte, además, el mismo arco que se encuentra en la fachada sur, se encontraba también en la fachada norte, pero se construyó un muro de material ligero, con una puerta y una ventana. Otro de los cambios corresponde a la cubierta, que en la actualidad está compuesta con planchas de zinc, cuando en el pasado era de tejas. Hay sectores donde el cielo y el entablado de piso están ausentes dejando expuesta la estructura del edificio.

A continuación, se presenta la planimetría de la Estación Placilla, destacando los elementos que fueron agregados con el tiempo. Estos, a pesar de no pertenecer al edificio original, pueden servir para el nuevo uso que se le asigne al edificio, por lo que su eliminación se debe evaluar.



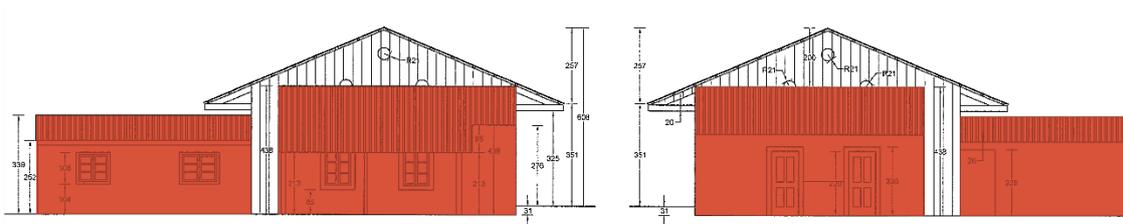


Figura 41. Elevación Poniente y Oriente, Estación Placilla, ampliaciones. Fuente: Elaboración propia a partir de MOP.

ESTRUCTURA ESTACIÓN DE PLACILLA		
<b>MUROS</b>	Muros de 16 cm. Revestimiento exterior con tablas tingladas de 1" x 8" en vertical y revestimiento interior con tablas machihembradas de 1" x 3". Estructura de tabique de madera.	
<b>PISO</b>	Tablas machihembradas de 1" x 3" sobre envigado de piso sobre cimientos de cemento.	
<b>CIELO</b>	Tablas machihembradas de 1" x 3".	
<b>CUBIERTA</b>	Estructura de madera con cubierta de planchas de zinc.	
<b>PUERTAS Y VENTANAS</b>	Puertas de madera. Ventanas de madera con puertas de madera.	

Tabla 12. Elementos constructivos Estación Placilla. Fuente: Elaboración propia a partir de MOP.

En la actualidad la Estación de Placilla ha sido tomada por dos familias, las cuales, a lo largo de los años, han intervenido y adherido ampliaciones a la estación, para poder cubrir sus necesidades. Al no haber un cuidado hacia la estación, esta muestra deterioro principalmente en su revestimiento, cielo y cubierta. Algunas de las ampliaciones informales presentes, corresponden a tomas anteriores, las cuales son aprovechadas por los nuevos residentes.

Una familia habita el ala poniente de la estación, la cual cuenta con una ampliación en la fachada norte y otra más antigua en la fachada poniente, de la cual se tiene registro de los años 80. Mientras que la segunda familia habita el ala oriente de la estación, la que al igual que el ala poniente, cuenta con una ampliación de material ligero en la fachada norte y otra en la fachada oriente. Al contrario del ala poniente, esta presenta una visible falta de elementos, como el cielo, el revestimiento interior de los muros perimetrales, tabiques interiores y suelo, además de presentar en los elementos restantes alto deterioro. A pesar del deterioro, la estructura del edificio se presenta en buenas condiciones a simple vista, sin embargo, sin tener un revestimiento que la proteja, puede derivar en futuros problemas estructurales sino se interviene a tiempo.

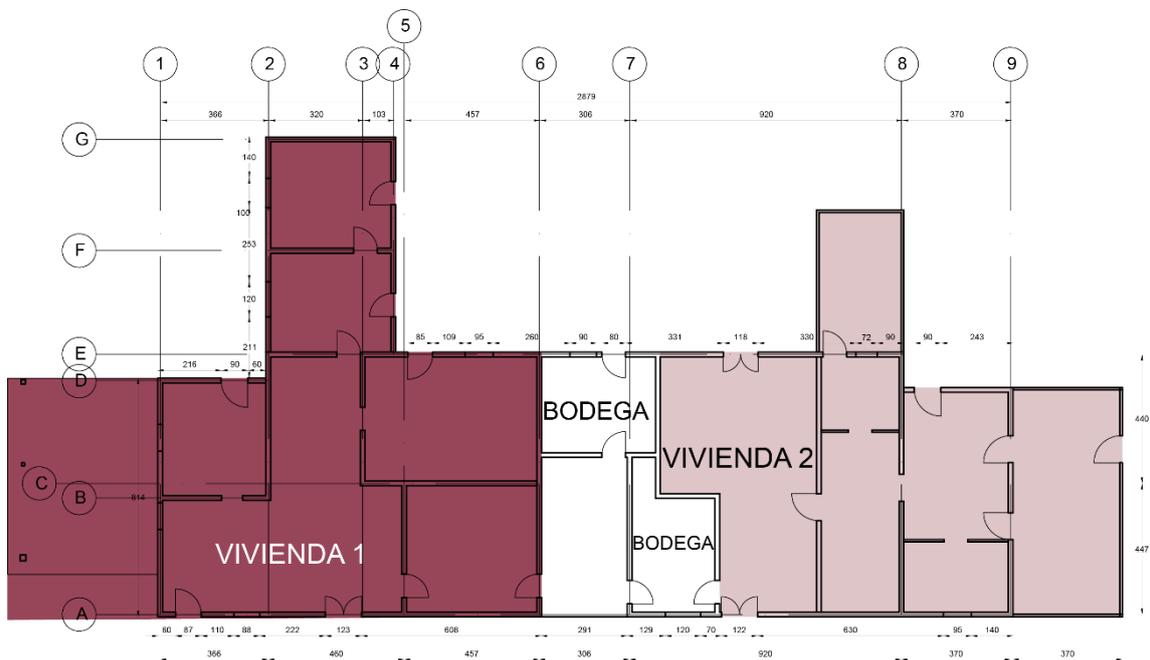


Figura 42. Viviendas en Estación Placilla, 2021. Fuente: Elaboración propia a partir de visita a terreno.

### 4.3. LEVANTAMIENTO DE DAÑOS

En el año 2010 post terremoto, el MOP de la Región de O'Higgins realizó un levantamiento de daños del conjunto de la Estación Placilla, con el fin de evaluar el estado y los posibles daños generados por el terremoto. Los resultados del estudio establecieron a la Estación como el único edificio con potencial para una futura restauración y posible reutilización, ya que la casa de carrilanos junto a la casa del jefe de estación presentaron graves daños con peligro de derrumbe. La casa de carrilanos presentó una notoria inclinación de sus muros perimetrales hacia un lado, mientras que la casa del jefe de estación presentó importantes grietas en sus muros perimetrales de adobe, dejando la estructura en peligro y al edificio inutilizable.

Ya con 11 años de ese acontecimiento, se realiza un nuevo levantamiento de daños visual, con el fin de conocer el estado del conjunto en la actualidad, año 2021. A continuación, se describirá el estado de los distintos edificios del conjunto, además del entorno y los elementos que lo componen.

### CASA DE CARRILANOS

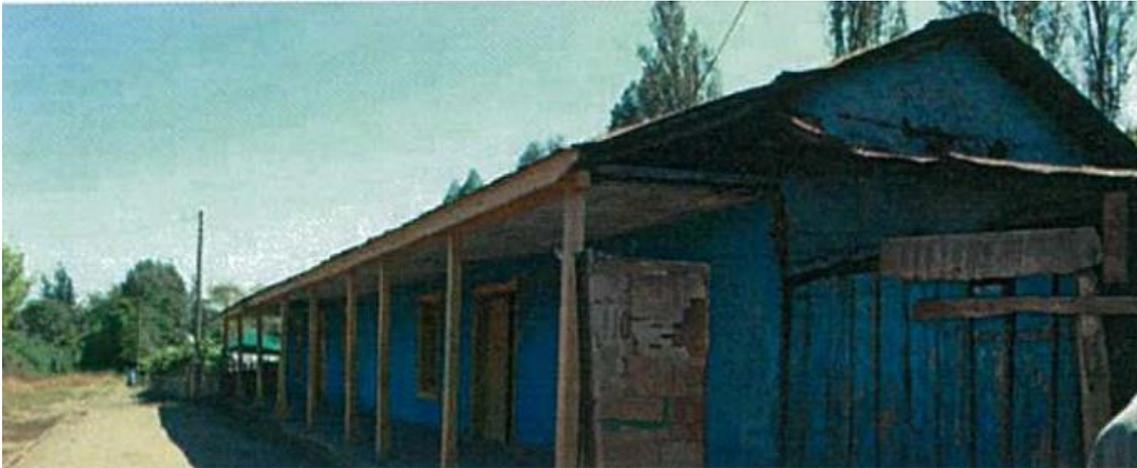


Figura 43. Casa de Carrilanos. Fuente: MOP, Patricio Basaéz.

La casa de carrilanos correspondía a un edificio bodega, en donde se guardaba la carga de las diversas carretas del sector que llegaban a la estación, y también se guardaban las cargas que llegaban en el ferrocarril, provenientes de otras partes. Posterior a su uso de bodegaje, el edificio se comenzó a utilizar como vivienda por parte de tomas informales. Para el año 2010 esta construcción presento graves daños en sus muros perimetrales, con una notable inclinación en ellos y peligro de derrumbe. Para el año 2013 la casa de carrilanos se derrumba y se establecen viviendas informales en el espacio, hasta hoy en día, año 2021.



Figura 44. Viviendas informales conjunto estación. Fuente: Elaboración propia.

## CASA JEFE DE ESTACIÓN



Figura 45. Casa del Jefe de Estación. Fuente: Elaboración propia, 2021.

La casa del jefe de estación correspondía a un edificio con sus muros principales de adobe de 70 cm. en el perímetro y 25 cm. en el interior. Esta cumplía la función de vivienda para el jefe de la Estación de Placilla junto a su familia. Tras el terremoto del año 2010 se presentaron gritas, derrumbes y desaplomes de elementos, lo que puso a la casa en un estado de peligro y posible derrumbe. Este edificio fue el más afectado del conjunto, con grandes grietas y desprendimiento del muro perimetral, sin embargo, ahora en el año 2021, aun se encuentra.



Figura 46. Casa del Jefe de Estación, grietas. Fuente: Elaboración propia, 2021.

En la actualidad los muros de adobe están a la vista, en muchas partes, el cielo y la cubierta se han desplomado en las habitaciones del lado norte y algunos muros de la fachada norte ya no existen, lo que deja al interior de la casa expuesta a los factores climáticos del entorno. El peligro de derrumbe sigue existiendo y una futura restauración involucraría un proceso insustentable ya que los elementos que se pueden reutilizar son mínimos.

Para un futuro proyecto en el polígono, lo más recomendable sería hacer una limpieza y retirar los elementos que estén en estado grave con posibilidad de derrumbe, con el fin de evitar futuros daños. Los elementos que se pueden rescatar del edificio se deben proteger y dejar en el lugar, dándole al edificio un fin simbólico que represente lo que fue alguna vez, un destino de museo cultural, enfocado al ferrocarril.



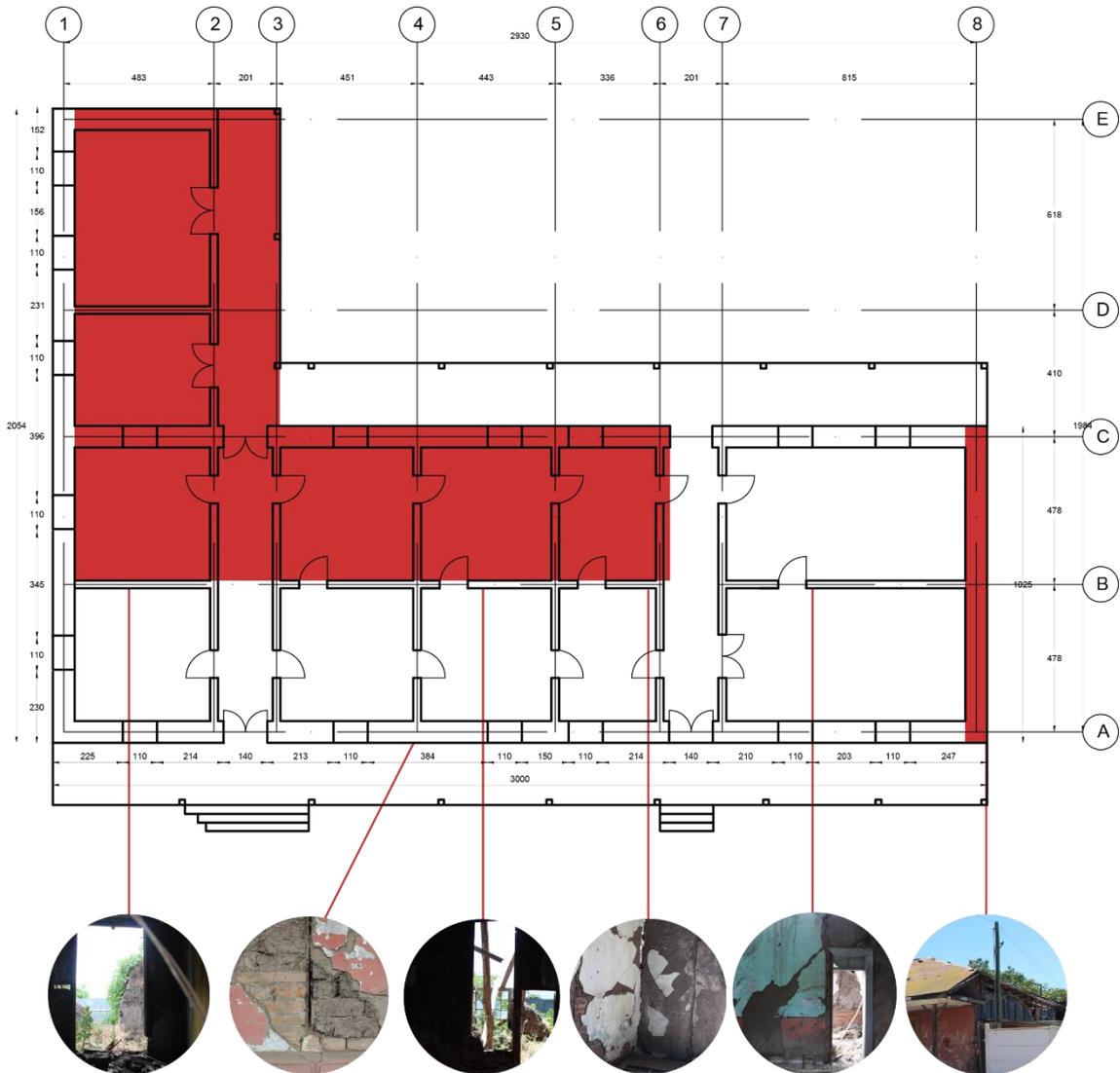
Figura 47. Baranda Fachada Sur. Fuente: Elaboración Propia.



Figura 48. Detalle Pilar Corredor. Fuente: Elaboración Propia.

En la actualidad el edificio se encuentra abandonado y en desuso, por el peligro de derrumbe. Muchos de sus muros, cielos y cubiertas se han desplomado, principalmente en la fachada norte.

### PLANTA CASA JEFE DE ESTACIÓN



ELEMENTOS INEXISTENTES

Figura 49. Esquema daños. Fuente: Elaboración Propia.

La casa del jefe de estación podría cumplir la función de museo cultural dentro de una posible intervención de restauración y reutilización en el polígono, relacionado al ferrocarril y su historia en Placilla, sin la necesidad de invertir grandes energías y

recursos en la reconstrucción del edificio completo, sino que cumpla una función más enfocada a lo simbólico, y que a través de sus elementos rescatables y espacio existente, muestre al visitante lo que algún día fue la casa del jefe de estación.

## ESTACIÓN DE PLACILLA



Figura 50. Estación Placilla. Fuente: Elaboración Propia.

La Estación de Placilla correspondía al edificio principal del conjunto, donde los viajeros subían y bajaban del tren, compraban boletos, esperaban, llegaban productos, entre otras actividades. En la actualidad ha sido tomada por dos familias, de forma informal, por lo que se le ha dado un uso de vivienda, lo que ha acelerado el deterioro del edificio. La estación presenta deterioro principalmente en sus elementos secundarios como tabiques interiores, revestimientos exterior e interior, cielos, cubierta, suelos, puertas y ventanas, pero la estructura del edificio visualmente se encuentra en buenas condiciones y no ha sufrido daños importantes a simple vista, lo que ha mantenido al edificio en pie.

Para una intervención futura se requiere un cambio de los elementos secundarios, todos los tableros de revestimiento interiores y exteriores, las tablas de cielo de todo el edificio y las tablas de suelo, ya que a pesar de que aún se presentan en gran medida en el edificio, todas presentan deterioro a causa de las condiciones climáticas y la falta de

mantención. Las puertas y ventanas, a pesar de que les faltan los vidrios a muchas de ellas, los marcos y puertas visualmente se ven en buenas condiciones, por lo que al evaluar cada una de estas, se podrían rescatar varias. Mientras que la estructura habría que revisar cada elemento para ver si es necesario reemplazar algunos, visualmente se ve en buenas condiciones, por lo que se podría usar para una futura intervención. Con relación a las ampliaciones, el levantamiento del 2010 realizado por el MOP, especificó que, para una futura intervención de la estación, estas ampliaciones se debían retirar, dejando solo el edificio original de la estación. A pesar de que parece ser una buena estrategia (Ya que las ampliaciones no forman parte del patrimonio), algunas de estas corresponden a bodegas que servían a la estación en sus años de funcionamiento hace más de 40 años, lo que ha creado una imagen mental de la estación en la memoria de los habitantes de Placilla, considerándolas como parte de esta, por ende, habría que evaluar si retirarlas en su totalidad o no.

### ESTADO CIELO – ESTACIÓN PLACILLA

El cielo de la estación está compuesto con tablas machihembradas de 1" x 3" en sentido transversal a la estación. A pesar de que se encuentra deteriorado en toda la estación, hay habitaciones en las que hay desprendimiento de estas tablas, mientras que otras ya no presentan cielo. El cielo en el ala poniente se ha mantenido hasta hoy en día por el uso de vivienda que se le ha dado, sin embargo, en el ala oriente, por la falta de cubierta, el cielo se ha desplomado.

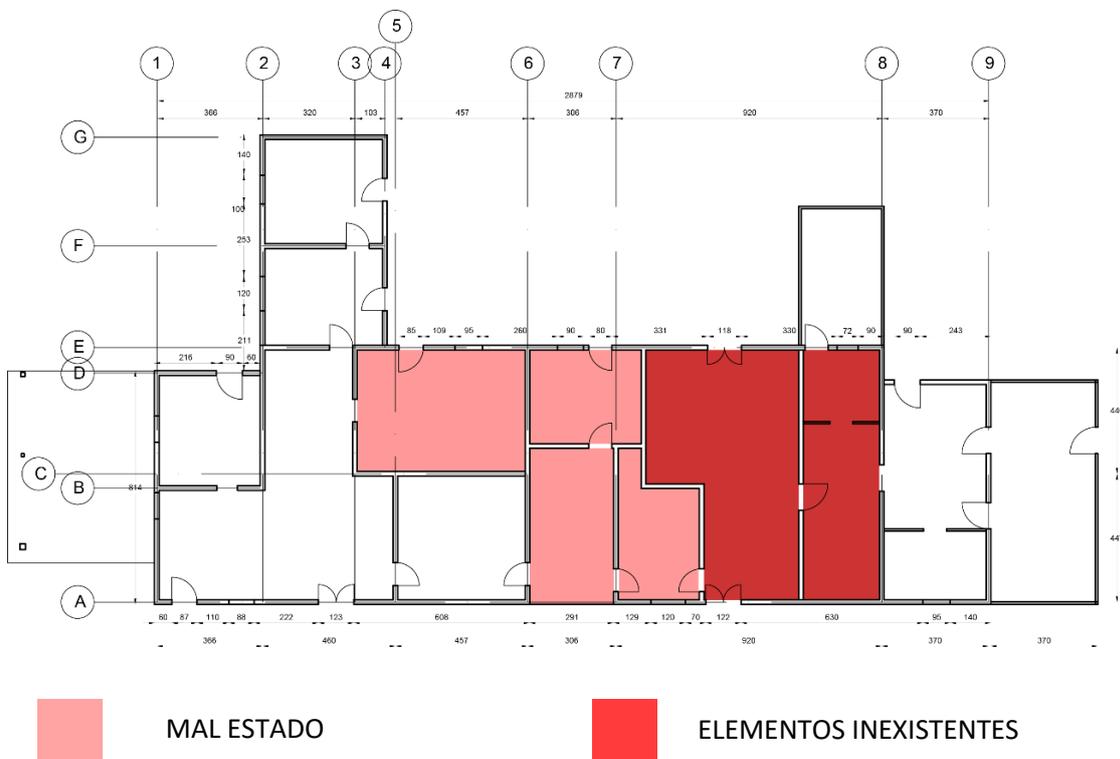


Figura 51. Esquema daños, Cielos. Fuente: Elaboración Propia.

A pesar de que la estación aun presenta cielo en algunas habitaciones, se recomienda el cambio de todas las tablas, como se dijo anteriormente, además se propone extender el cielo hacia los aleros, con el fin de proteger los tijerales estructurales. También, para una futura intervención y utilización del edificio, es importante agregar aislamiento sobre el cielo.



Figura 52. Cielo Estación Placilla. Fuente: Elaboración Propia.

## ESTADO DE CUBIERTA – ESTACIÓN PLACILLA

La cubierta actual de la estación corresponde a planchas de zinc, las cuales, a causa de la falta de mantenimiento, junto a los factores climáticos, a generado deterioro, oxidación y desprendimiento de las planchas, lo que a su vez provoca problemas en los otros elementos de la estación, por infiltraciones. En el ala oriente de la estación parte de la cubierta no está, lo que puede ser la razón por la que el ala oriente corresponde al lado de la estación más dañado y deteriorado.

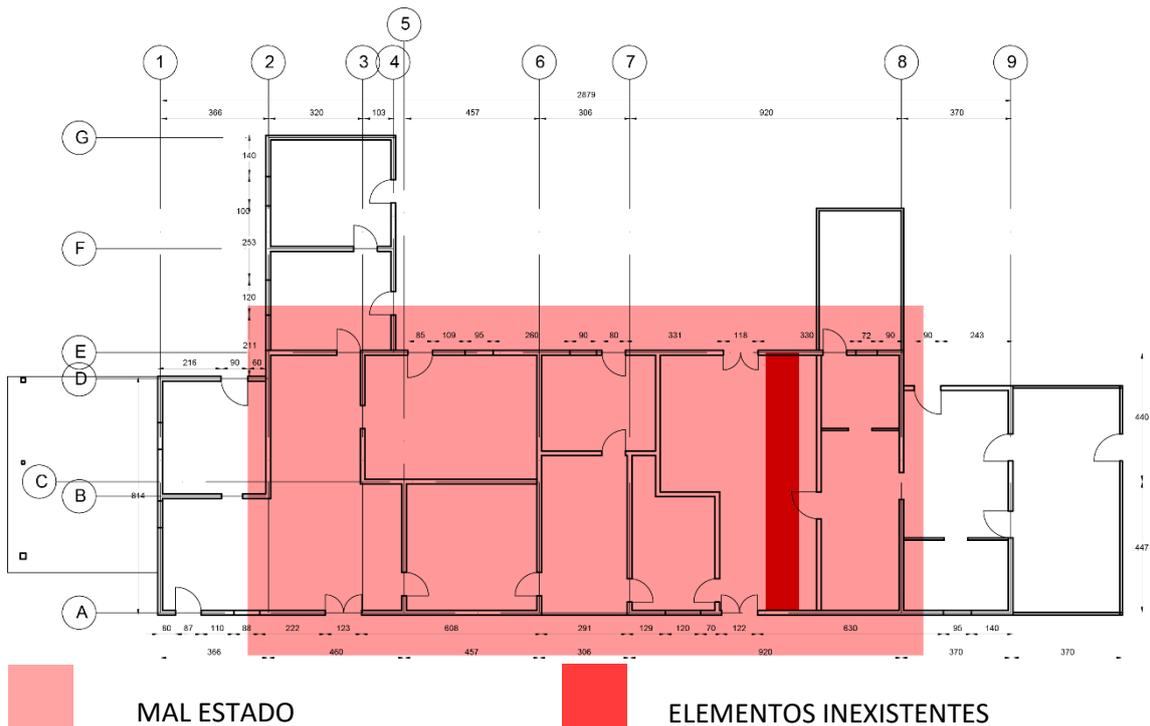


Figura 53. Esquema daños, Cubierta. Fuente: Elaboración Propia.

Para una futura intervención de la cubierta se recomienda retirar todas las planchas de zinc y reemplazarlas por una cubierta más representativa de la zona, de tejas, las cuales también formaban parte del proyecto estación original.



Figura 54. Cubierta Estación Placilla. Fuente: Elaboración Propia.

### ESTADO DE PISO – ESTACIÓN PLACILLA

El piso de la estación está compuesto por tablas machihembradas de 1" x 3" sobre envigado de madera con cimientos de cemento. Al igual que el cielo, las tablas de piso se encuentran deterioradas en toda la estación, presentándose en mal estado en algunas habitaciones e inexistente en otras. Al igual que el caso anterior, se presenta mayor deterioro e inexistencia de piso en el ala oriente. Además, el pavimento del corredor, ubicado en la entrada de la estación, fachada norte, presenta mal estado, vegetación y desprendimiento en algunas partes.

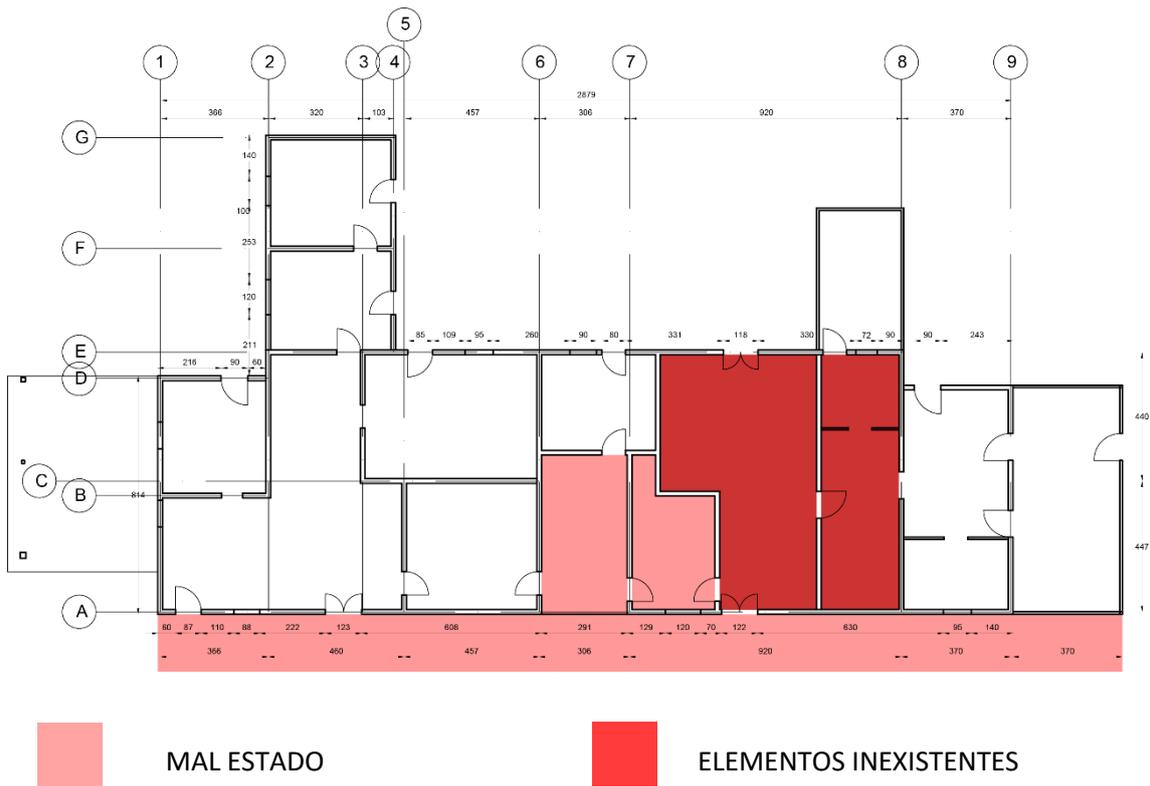


Figura 55. Esquema daños, Piso. Fuente: Elaboración Propia.

Para una futura intervención se recomienda retirar todo el piso del edificio, con el fin de evaluar el estado del envidado de piso y los apoyos de cemento, además, a pesar de que el piso se presenta en varias habitaciones, este presenta humedad y deterioro, por lo que si es necesario reemplazarlo. También se recomienda agregar aislante y protección al piso, para evitar la humedad y el deterioro.



Figura 56. Esquema daños, Suelo. Fuente: Elaboración Propia.

## ESTADO MUROS – ESTACIÓN PLACILLA

La estación cuenta con muros de 16 cm. de espesor, revestimiento exterior con tablas tingladas de 1" x 8" en vertical y revestimiento interior con tablas machihembradas de 1" x 3" en horizontal. En el interior, los muros cuentan con una estructura de tabique de madera con pilares y vigas de 10 x 10 cm. y listones de 10 x 5 cm. El revestimiento exterior presenta deterioro a raíz de la exposición a la intemperie, la humedad y la erosión, el revestimiento interior también presenta deformaciones y deterioro, además de que ya no se encuentra en varias habitaciones del ala oriente de la estación, exponiendo la estructura. Con respecto a los tabiques interiores, muchos han sido removidos o intervenidos por los habitantes que han usado la estación desde que quedó en desuso.

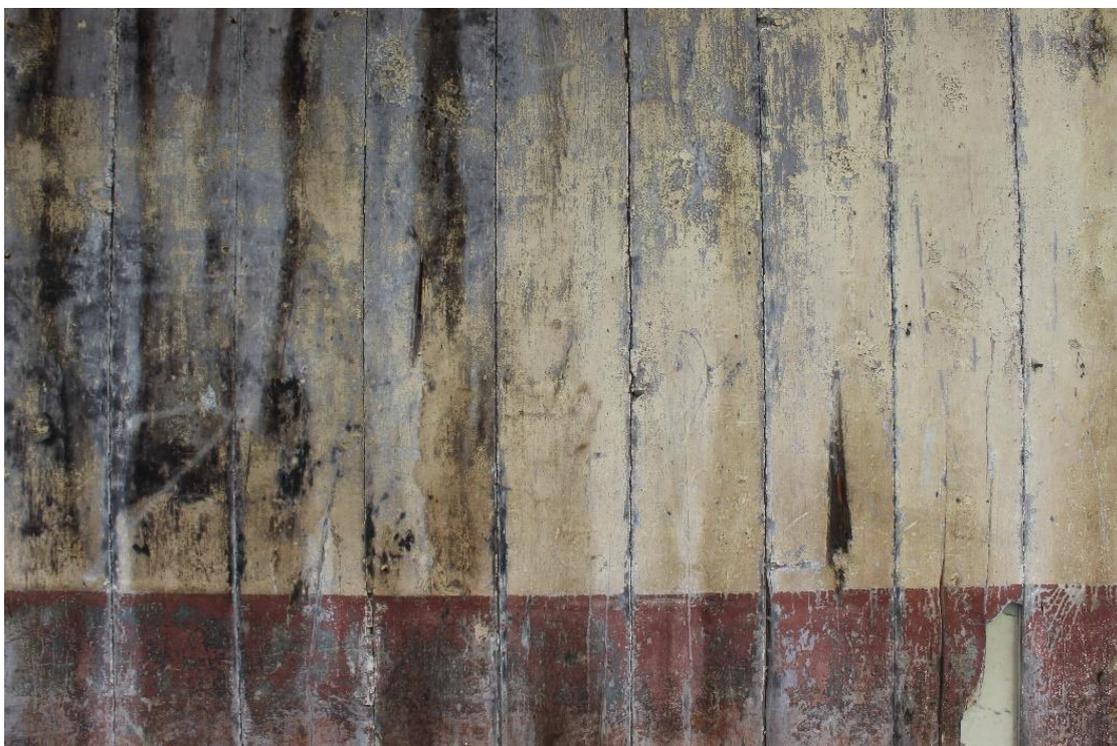


Figura 57. Muro Fachada sur. Fuente: Elaboración Propia.

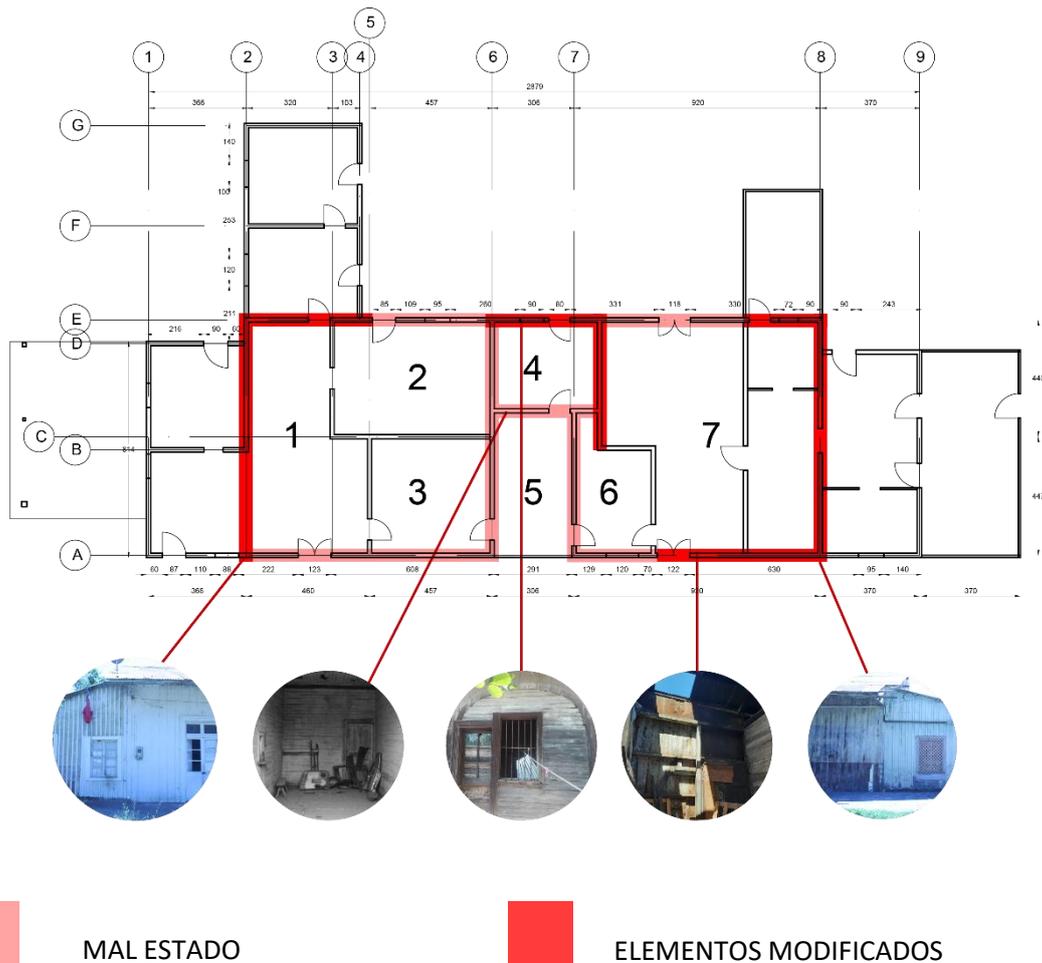


Figura 58. Esquema daños, Muros. Fuente: Elaboración Propia.

Una de las intervenciones más significativas, aparte de las ampliaciones adheridas a la estación, corresponde al arco rebajado en la fachada norte, el cual, fue cerrado por un muro con puerta y ventana (Habitación 4). En la actualidad este espacio tiene la función de bodega, por parte de los habitantes. Los muros adyacentes a las ampliaciones también han sido modificados, con el fin de generar accesos a estos espacios por dentro (Habitación 1 y 7).

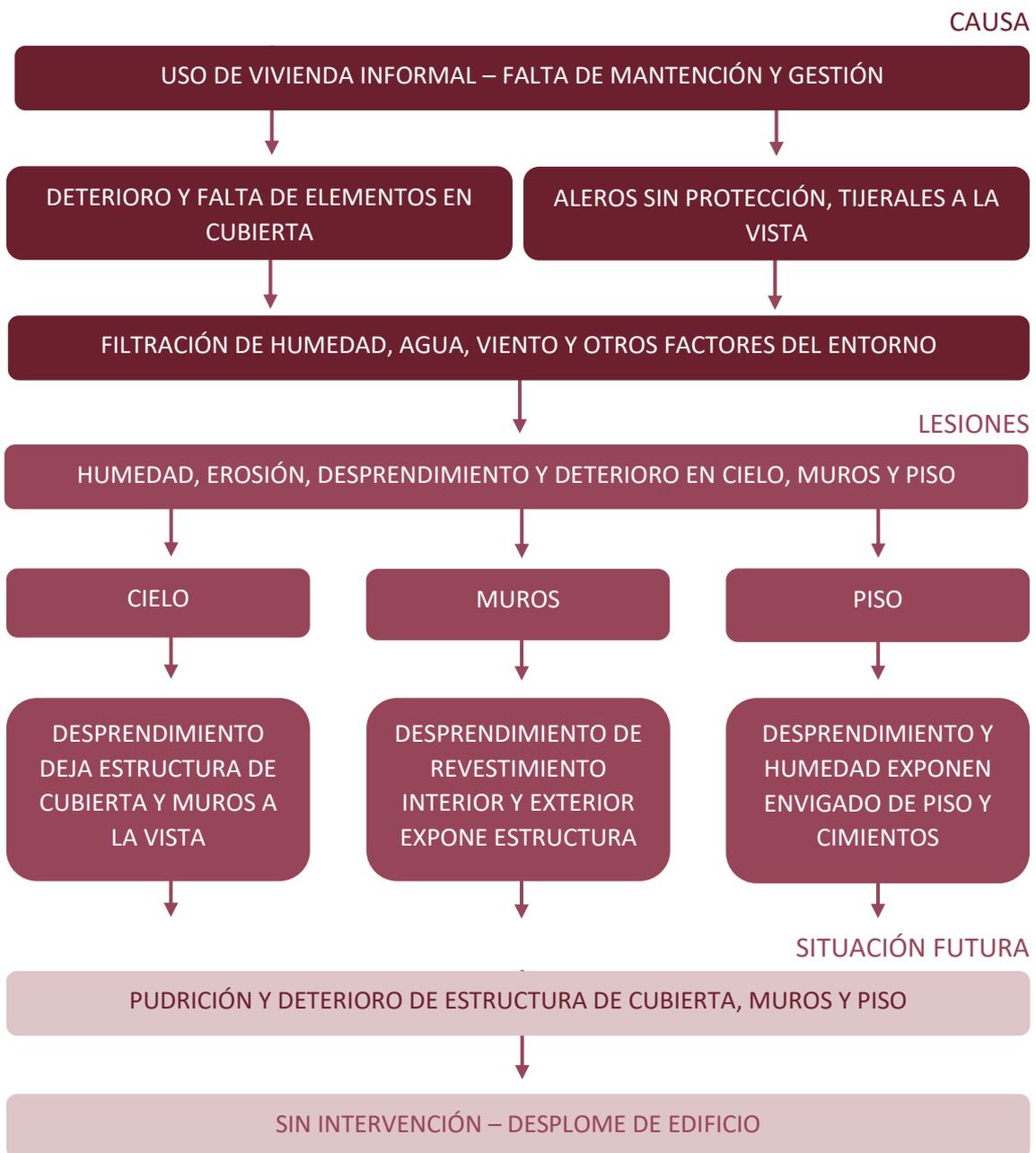
Para una futura intervención se recomienda el retiro del revestimiento interior y exterior con el fin de evaluar el estado de la estructura de los muros, y por el deterioro que el revestimiento presenta. También se deben reconstruir los muros de la envolvente que han sido intervenidos, con el fin de dejarlos como el edificio original. La estructura de los muros hecha en tabiquería de madera ha hecho que el edificio se mantenga en pie hasta la fecha, resistiendo a sismos y factores climáticos, sin embargo, requieren una evaluación.



Figura 59. Muros, Estación Placilla. Fuente: Elaboración Propia.

## CONCLUSIÓN LEVANTAMIENTO DE DAÑOS

Como conclusión, la estación placilla se encuentra en un estado regular, ya que a pesar de que requiere el cambio de la mayor parte de sus componentes, la estructura y los cimientos parecieran estar en buena forma. Con el fin de seguir un lineamiento sustentable para realizar tanto la restauración como reutilización, se recomiendan materiales y productos de la zona, con el fin de reducir los impactos ambientales, transporte, energía, entre otros. Y, por otro lado, fomentar el comercio local. Esto reduce los gastos y costos de energía a la vez que fomenta el uso de materiales y técnicas de la zona.



#### 4.4 PROPUESTA: PARTIDO GENERAL

En el Plan Municipal de Cultura Comuna de Placilla 2017 – 2020, desarrollado en 2017, se presenta una investigación y un levantamiento sobre el área cultural en la comuna de Placilla, con los problemas que presenta y posibles propuestas para solucionarlas. Aquí se propone la restauración de la Estación Placilla.

Dentro de las problemáticas que presenta el documento, se rescatan las siguientes, que podrían verse resueltas a través de la restauración y nueva utilización del conjunto Estación Placilla.

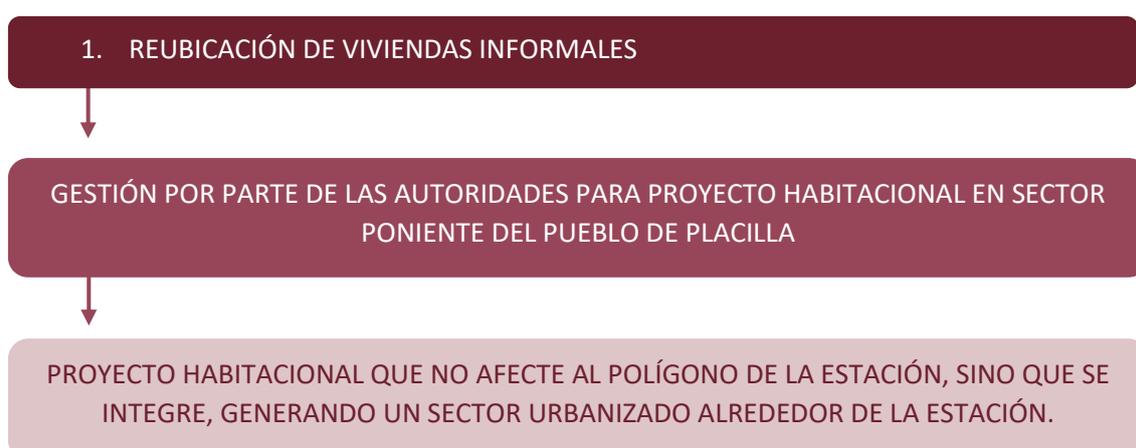
	PROBLEMA / NECESIDAD	PROPUESTA
<b>CREACIÓN ARTÍSTICA</b>	Falta formación de disciplinas artísticas.	Realizar ciclos de charlas, clínicas y laboratorios para los creadores.
	Falta formación de los artistas en el área de autogestión.	Realizar capacitación en gestión y vías de financiamiento.
	Faltan espacios especializados de exhibición.	Ampliación de la casa de la cultura para incorporar zonas de exhibición de artes visuales.
	Falta de talleres artísticos en los colegios que motiven la práctica de instrumentos musicales y disciplinas artísticas.	Crear un Plan de Trabajo entre el Daem y el Departamento de Cultura que motive el desarrollo artístico de los niños y jóvenes.
<b>PARTICIPACIÓN CIUDADANA</b>	Casa de cultura con escasa información estimulante que atraiga visitantes.	Instalar sistema de ampliación permanente dirigida a la calle, con música, audio libros, poesía, cantos populares, sacar los talleres a la calle para intervenir el espacio público, una vez cada dos meses.
	No hay visibilidad de los espacios públicos en los sectores y su administración por parte de los vecinos es intermitente, hay descuido y no se implementan acciones que promuevan la vida en comunidad.	Catastrar espacios como sedes, multicanchas, campos deportivos, establecer ubicación, condiciones de uso responsables y acciones que definan cada espacio como un punto de encuentro permanente para promover el Compartir en Comunidad.
	Escaso transporte público después del horario de trabajo para asistir a eventos culturales.	Gestionar transporte devuelta para las actividades que el Departamento de cultura desarrolla.
<b>PATRIMONIO</b>	No se visualiza claramente el patrimonio comunal.	Crear catastro comunal de patrimonio. Proyecto de señalética de los edificios patrimoniales.
	Escasa oferta turística en la comuna.	Crear oficina Municipal de Turismo.
	Desconocimiento de oficios tradicionales.	Generar instancias de formación y traspaso de conocimientos a las nuevas generaciones. (DAEM).

		Realizar un diagnóstico y materializar en un catálogo.
	Desconocimiento de nuestra gastronomía típica.	Realizar investigación de nuestra dieta ancestral (Prehispánica) y su evolución en el tiempo, para luego difundir mediante talleres focalizados y de corta duración. (Programa principalmente dirigido a niños y jóvenes).
	No existe asociatividad entre los grupos folclóricos.	Crear una asociación de cantores y folcloristas de la comuna.

Tabla 13. Problemas de la comuna, ámbito cultural. Fuente: Plan Municipal de Cultura Comuna de Placilla 2017 - 2020

El proyecto consistiría en restaurar el edificio con sus elementos y técnicas originales, para posteriormente poder reutilizarlo. Este nuevo uso también involucra a todo el polígono, a pesar de que la casa del jefe de estación no pueda reutilizarse, esta puede quedar como punto cultural / histórico. La vía ferroviaria, se puede destinar a una ciclo vía, un eje que conecte los distintos puntos de la comuna, además de ser un simbolismo de la antigua ruta que recorría el tren, pasando por los puntos patrimoniales del Ramal y núcleos urbanos. Esto a su vez puede servir de influencia para otras comunas por donde pasa la vía ferroviaria y generar una red más grande. Placilla ya ha tenido proyectos de esta envergadura, como la limpieza y mantención del tramo del río Tinguiririca, que pasa por el sector norte de la comuna de Placilla.

## PROPUESTAS DE PROYECTO



## 2. RESTAURACIÓN ESTACIÓN PLACILLA

RETIRO DE PARTES EN MAL ESTADO QUE NO PUEDAN RECICLARSE Y EVALUACIÓN DE ESTRUCTURA Y ELEMENTOS QUE PUEDAN REUTILIZARSE

RECONSTRUCCIÓN DE ELEMENTOS FALTANTES DE LA ESTACIÓN, CON MATERIALES DE LA ZONA Y TÉCNICAS ORIGINALES.

## 3. NUEVO USO DE LA ESTACIÓN PLACILLA

ADAPTACIÓN E INTERVENCIÓN A LA ESTACIÓN PARA ESTABLECER UN NUEVO USO EN EL EDIFICIO

APROVECHAR LOS FACTORES DEL AMBIENTE Y CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO PARA GENERAR UN FUNCIONAMIENTO SUSTENTABLE

USO ENFOCADO EN LO QUE FALTA Y DEMANDA EL PUEBLO DE PLACILLA, PARA GENERAR PARTICIPACIÓN COMUNITARIA Y ALTO IMPACTO

## 4. INTERVENCIÓN POLÍGONO

ADAPTACIÓN DE TERRENO ENTRE LA ESTACIÓN Y LA CASA DEL JEFE DE ESTACIÓN, PARA GENERAR ESPACIOS MULTIUSO Y RECREACIONALES, DISPONIBLES A LA COMUNIDAD

POTENCIAR LAS ACTIVIDADES AL AIRE LIBRE, GENERAR PARTICIPACIÓN COMUNITARIA Y PONER EN VALOR UN ESPACIO PATRIMONIAL

LIMPIEZA CASA DE JEFE DE ESTACIÓN, RETIRAR ELEMENTOS EN MAL ESTADO Y DEJAR ELEMENTOS QUE SE PUEDAN REUTILIZAR

DARLE UN ENFOQUE CULTURAL HISTÓRICO LIGADO AL FERROCARRIL, CON LOS RESTOS RESCATABLES DEL CONJUNTO

## 5. INTERVENCIÓN LÍNEA FERROVIARIA

REALIZAR UNA CICLOVÍA EN LA LÍNEA FERROVIARIA, QUE SE PROLONGE POR TODA LA COMUNA DE PLACILLA.

APROVECHAR UN ESPACIO HOY EN DÍA INUTILIZADO. CONECTAR LAS DISTINTAS ZONAS DE LA COMUNA ATRAVÉS DE UN EJE LIMPIO. POTENCIAR LA VIDA SANA Y ACTIVIDAD DEPORTIVA, Y GENERAR UN SIMBOLISMO DEL ANTIGUO RECORRIDO FERROVIARIA

## 6. LINEAMIENTO SOSTENIBLE

UN PROYECTO DE RECICLAJE DE UN CONJUNTO QUE EN LA ACTUALIDAD SE ENCUENTRA ABANDONADO POR SUS DUEÑOS Y PRESENTA UN GRAN POTENCIAL DENTRO DE LA COMUNA Y LA PROVINCIA DE COLCHAGUA PARA GENERAR UN PROYECTO CULTURAL

DARLE UN USO ALTAMANETE DEMANDADO POR LOS HABITANTES DE PLACILLA QUE TENGA ALTO IMPACTO A NIVEL COMUNIDAD Y MINIMO IMPACTO A NIVEL MEDIO AMBIENTAL, APROVECHANDO LAS CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO Y DE SU ENTORNO, ADEMÁS DE CONSIDERAR MATERIALES Y ESTRATEGIAS SOSTENIBLES

La Casa de Cultura de Placilla, visualiza una alta demanda de interés de la población hacia las costumbres y tradiciones de la comuna, y como estas se han ido perdiendo, porque no hay espacios en donde estas disciplinas se puedan enseñar y transmitir a las generaciones más jóvenes. Un proyecto enfocado a la recreación y actividades para la comunidad, a través de talleres y clases de distinta índole, con el fin de cubrir el mayor número de participantes es una solución que no solo abarca el tema cultural, sino también el económico, ya que esto además de generar empleos, vendría a ser una de las atracciones turísticas y comerciales de la comuna. El hecho de que además del edificio estación también se cuente con el terreno, es un potencial para más variedad de actividades, que se puedan realizar en un espacio abierto. Un proyecto de reciclaje del conjunto podría servir para complementar La Casa de la Cultura, a través de un centro cultural de exposición donde los taller y cursos puedan presentar sus trabajos, generando un proyecto que no solo ponga en valor la historia y los patrimonios del pueblo, sino también sus costumbres y productos.



Para la propuesta también se considera una entrada desde la Ruta CH – 90 camino a Pichilemu, ruta altamente transitada, que conecta con la estación, con el fin no solo de que el proyecto sirva para la comunidad (que es lo principal), sino también que en los meses de alto turismo (principalmente septiembre y meses de verano), el proyecto sea un punto de interés en donde compartir y conocer las costumbres, actividades e historia del pueblo. Esta vía proyectada desde la Ruta CH – 90 se propone en la actualización del plan regulador, el cual aun no se aprueba.



- ZE-1 Zona de equipamiento de servicio público
- ZES-2 Zona especial de actividades productivas
- ZU-1 Zona de carácter mixto
- ZUR-2 Zona de restricción por resguardo de infraestructura
- ZAV Zona área verde

Tabla 60. Plan Regulador, no aprobado. Fuente: Elaboración Propia a partir de MOP 2010

Con esta propuesta de una vía desde la Ruta CH – 90 se pueden generar espacios o zonas para la reubicación de las viviendas en un proyecto habitacional. Esto además de ayudar a las familias que se ubican en el polígono, urbanizaría una zona que se encuentra abandonada y se refleja el deterioro y paso del tiempo.

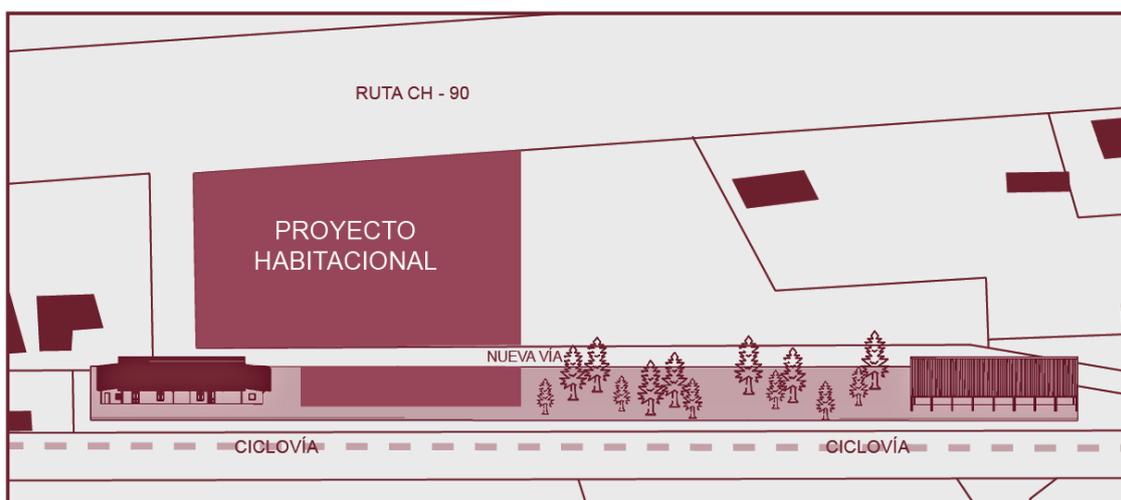


Figura 61. Problemas de la comuna, ámbito cultural. Fuente: Plan Municipal de Cultura Comuna de Placilla 2017 - 2020

## CONCLUSIÓN

Como primera etapa de investigación, se concluye que el reciclaje del polígono de la Estación de Placilla es un proyecto que puede potenciar varias aristas del pueblo, desde la cultura, pasando por el patrimonio histórico, hasta las actividades en comunidad, puntos que en la actualidad requieren ser valorizados.

La Municipalidad de Placilla, junto a la Casa de Cultura, tienen como objetivo el recuperar y restaurar la estación, además de haber agregado a sus intereses el tema del cuidado al medio ambiente, la sustentabilidad y la vida sana, lo que se refleja en los intereses de la comunidad y se pueden abordar desde el proyecto

El reciclaje arquitectónico sostenible es una estrategia que aprovecha los esfuerzos de los antepasados para generar nuevamente comunidad en sus dependencias, y si a esto se le suma un efecto positivo en los intereses de la comunidad aún mejor. No solo se puede generar un programa actual que responda a las necesidades de los habitantes, sino también sirve de ejemplo y se anticipa a que localidades rurales pierdan su patrimonio y valor cultural. El hecho de tener que reconstruir muchos de los elementos del conjunto para su reciclaje también ayuda a que no se olviden y pierdan las técnicas constructivas de años atrás.

Se valoriza un conjunto abandonado el cual tiene un simbolismo para las personas, hay que hacer que se vuelvan a sentir identificadas y parte de el patrimonio de su pueblo y su arquitectura, no solo reflejar esto en las actividades, sino que hacer que la comunidad sienta estos espacios como propios y vuelva a utilizarlos como en la época dorada del ferrocarril.

# BIBLIOGRAFÍA

- Allende Edwards, M. (s.f.). La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913. <http://revistas.uach.cl/pdf/racs/n5/art13.pdf>
- Andersen, C. (2017). REUTILIZACIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LAS EDIFICACIONES ABANDONADAS DE LA POBLACIÓN RAPEL, LAGO RAPEL, CHILE. (Claudio Andersen ed.). Claudio Andersen.
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2020). Placilla Reportes Estadísticos | 2020. [www.bcn.cl](http://www.bcn.cl).  
[https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas\\_v.html?anno=2020&idcom=6308](https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2020&idcom=6308)
- CIREN & SITRURAL. (2016). REGIÓN DEL LIBERTADOR GENERAL BERNARDO O'HIGGINS, PROVINCIA DE COLCHAGUA COMUNA DE PLACILLA RECURSOS NATURALES Y PROYECTOS. [https://www.sitrural.cl/wp-content/uploads/2020/03/Placilla\\_rec\\_nat\\_proy.pdf](https://www.sitrural.cl/wp-content/uploads/2020/03/Placilla_rec_nat_proy.pdf)
- Consejo de Monumentos Nacionales de Chile. (11d. C.). CATEGORÍA MONUMENTOS HISTÓRICOS. <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/definicion/monumentos-historicos#:~:text=Son%20Monumentos%20Hist%C3%B3ricos%20los%20lugares,y%20previo%20acuerdo%20del%20Consejo>.
- Cornejo Acuña, J., & Cornejo Torrealba, J. (2020). Historia del ramal San Fernando - Pichilemu. Amigos del tren. <https://www.amigosdeltren.cl/historia-ramal-san-fernando-pichilemu>.
- DRAWDOWN. (2020). DRAWDOWN. <https://www.drawdown.org/>
- Departamento de Cultura, Ilustre Municipalidad de Placilla. (2015). Placilla Rescatando lo Nuestro. <https://repositorio.cultura.gob.cl/bitstream/handle/123456789/3913/Catalogo%20Cultura%20Placilla%202016.pdf?sequence=5&isAllowed=y>

- Enciclopedia Colchagua. (s. f.). Placilla (comuna). museo.auroradecolchagua.cl. Recuperado 1 de febrero de 2021, de [http://museo.auroradecolchagua.cl/wiki/Placilla\\_\(comuna\)#Historia](http://museo.auroradecolchagua.cl/wiki/Placilla_(comuna)#Historia)
- Enkel (2020a). ¿QUÉ ES EL CARBONO INCORPORADO? ENKEL. <https://www.enkelgroup.com/2020/03/26/que-es-el-carbono-incorporado/>
- FORAL LIEBSCH, W. (2019). IGLESIA SAN FRANCISCO DE ASIS PLACILLA (San Fernando). chile-iglesias-catolicas.blogspot.com. <http://chile-iglesias-catolicas.blogspot.com/2019/05/iglesia-san-francisco-de-asis-placilla.html>
- GreenFacts (2020a). Parts per million. [www.greenfacts.org](http://www.greenfacts.org). <https://www.greenfacts.org/glossary/pqrs/parts-per-million-ppm.htm>
- Global Monitoring Laboratory (2020a). Monthly Average Mauna Loa CO2. Global Monitoring Laboratory. <https://www.esrl.noaa.gov/gmd/ccgg/trends/>
- GRUPO EFE. (s. f.). Historia. efe.cl. Recuperado 1 de febrero de 2021, de <https://www.efe.cl/corporativo/historia/>
- Hannah Ritchie (2020) - "Impactos ambientales de la producción de alimentos". Publicado en línea en OurWorldInData.org. Obtenido de: '<https://ourworldindata.org/environmental-impacts-of-food>' [Recurso en línea]
- Ilustre Municipalidad de Placilla. (2017, mayo). Plan Municipal de Cultura - Placilla 2017 - 2020. [https://issuu.com/bastiansanchezrojas/docs/pmc\\_placilla](https://issuu.com/bastiansanchezrojas/docs/pmc_placilla)
- Ilustre Municipalidad de Placilla. (s. f.). Nuestra Historia. [site.muniplacilla.cl](http://site.muniplacilla.cl). Recuperado 1 de febrero de 2021, de <https://site.muniplacilla.cl/comuna/nuestra-historia>
- Marín Vicuña, S. (2013). Los ferrocarriles de Chile (Rafael Sagredo Baeza ed.) [Libro electrónico]. Rafael Sagredo Baeza. <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/colecciones/BND/00/SM/SM0000609.pdf>
- Memoria Chilena. (2018). El primer ferrocarril de Chile Ferrocarril Caldera-Copiapó. [www.memoriachilena.gob.cl](http://www.memoriachilena.gob.cl). <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-3401.html>
- Memoria Chilena (s.f.) El ferrocarril y la economía nacional. Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-553520.html>
- Museo virtual Ramal San Fernando a Pichilemu. (s. f.). Estación Placilla. [www.museoramalsanfernandoapichilemu.cl](http://www.museoramalsanfernandoapichilemu.cl). Recuperado 1 de febrero de 2021, de <https://www.museoramalsanfernandoapichilemu.cl/p/estacion-placilla.html>
- Sahady, A., & Gallardo, F. (2002). En edificios de ayer, funciones de hoy. La vivienda: una constante histórica. INVI No 45, 17(INVI), 69-81.
- SERNATUR. (2018). Informe de Intensidad Turística y Definición de Destinos Turísticos (2018). <http://www.subturismo.gob.cl/wp-content/uploads/2015/09/Informe-de-Intensidad-Tur%C3%ADstica-y-Definici%C3%B3n-de-Destinos-Tur%C3%ADsticos-2018-1.pdf>

- SERNATUR. (2018). Plan de acción regional del Libertador General Bernardo O'Higgins sector turismo 2014 - 2018. <https://www.sernatur.cl/wp-content/uploads/2018/10/20150709-Plan-de-Accio%CC%81n-Ohiggins-1.pdf>
- SISTEMA DE MONITOREO DE ECOSISTEMAS FORESTALES. (2017). COMUNA DE PLACILLA INFORME COMUNAL. Simef. <https://simef.minagri.gob.cl/bibliotecadigital/bitstream/handle/123456789/84/R06308-INFORME%20COMUNAL%20PLACILLA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Sostenibilidad para todos. (s. f.). ¿QUÉ ES LA SOSTENIBILIDAD? sostenibilidad.com. Recuperado 1 de febrero de 2021, de [https://www.sostenibilidad.com/desarrollo-sostenible/que-es-la-sostenibilidad/?gclid=Cj0KCQiA0MD\\_BRCTARIsADXoopbZgAWm70D98mojShw9P50Pru9oUcdpi--kyEZp8lQKzWXsLXCi38laAIOfEALw\\_wcB](https://www.sostenibilidad.com/desarrollo-sostenible/que-es-la-sostenibilidad/?gclid=Cj0KCQiA0MD_BRCTARIsADXoopbZgAWm70D98mojShw9P50Pru9oUcdpi--kyEZp8lQKzWXsLXCi38laAIOfEALw_wcB)
- Thomson, I. (s. f.). Los ramales ferroviarios en Chile: Auge y agonía. amigosdeltren.cl. Recuperado 1 de febrero de 2021, de <https://amigosdeltren.cl/ramales-ferroviarios-auge-y-agonia>
- Trenzando. (s.f.) Acerca de Trenzando. <https://www.trenzando.com/acerca>
- Valenzuela, C. (2014). Voces a toda máquina Historia social del tren de San Fernando a Pichilemu (1871-1986). Catherine Valenzuela M.

