

De la estación a la carretera:

Los nuevos portales urbanos de la ruta del valle de Colchagua

Estudiante: Matías Cornejo Gálvez | Profesor: Mauricio Baros Townsend



Seminario de licenciatura

Línea: Teoría y crítica

**De la estación a la carretera: los nuevos portales
urbanos de la ruta del valle de Colchagua**

Estudiante: Matías Cornejo Gálvez

Profesor guía: Mauricio Baros Townsend

Departamento de arquitectura

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Universidad de Chile

Semestre otoño2022

Dedicado:

A la gente de campo que poco reconocimiento tienen a nivel nacional, a las zonas postergadas geográficamente en donde aún no llegan los servicios básicos y a su historia no registrada que muere con las personas.

Agredemientos:

A mi familia en Santiago por todo lo entregado durante los años de carrera.

A mi familia en Marchigüe por el amor y la educación entregada.

A mis amigos por el ánimo y los buenos momentos durante la carrera.

A mi profesor guía por la libertad para desarrollar el seminario según mis tiempos e intereses durante todo este año de trabajo.

CONTENIDO

1. Introducción	6
1.1 Presentación del problema	7
1.2 Definición área	7
1.3 Planteamiento del problema	7
1.4 Preguntas de investigación	7
1.5 Hipótesis	8
1.6 Objetivos	8
1.7 Metodología	8
2. Contexto histórico	10
2.1 Organización social previa a la llegada del tren	11
2.2 Los inicios del tren en Chile	11
2.3 Construcción del ramal San Fernando – Pichilemu	11
2.4 Aspecto productivo en torno al tren	14
2.5 Conectividad	15
2.6 La estación y la consolidación de poblados	16
2.7 Tejido social y ferroviario	17
2.8 Popularización del tren	19
2.9 Fin de una era	20
2.10 Nuevos sistemas viales	22
2.11 Vino y turismo	23
3. Discusión teórica	28
3.1 Los nuevos portales urbanos	29
3.2 Área urbana	29
3.3 Imagen turística de los poblados	30
3.4 Portales urbanos	32
3.5 Simbolismo y percepción	33

4.Casos de estudio	36
4.1 Referentes extranjeros	37
4.2 Referentes nacionales	38
4.3 Casos de estudio en valle de Colchagua	41
a. Placilla	42
b. Nancagua	48
c. Santa Cruz	54
d. Palmilla	60
e. Peralillo	66
f. Marchigüe	72
4.4 Clasificación de los portales	73
5. Entrevista	80
6. Conclusiones	84
7. Anexos	88
7.1 Conceptos claves	89
7.2 Entrevista	91
Bibliografía	93

1 INTRODUCCIÓN



1.1 PRESENTACIÓN DEL PROBLEMA

Este tema de investigación surge en mi cotidiano viaje entre Santiago y mi casa en Marchigüe en la región de O'Higgins, durante este viaje siempre me llamó la atención los diferentes portales, bienvenidas o monumentos que marcan el inicio de zonas urbanas. Estos elementos de las ciudades que he ido descubriendo están formados por elementos escultóricos, paisajísticos, topográficos, urbanos y algunas veces, las menos, arquitectónicos. En estas observaciones durante los viajes pude notar cómo sólo algunos espacios se integran a localidades, como estos buscan representar la identidad local o como desde el diseño se le da una utilidad más allá de lo contemplativo, transformando estas portadas en parques, plazas o integrando otros programas que involucren a la comunidad, por lo que la investigación busca comprender el antes y el ahora de estos objetos o espacios en la ciudad.

1.2 DEFINICIÓN ÁREA:

El antiguo ramal ferroviario San Fernando - Pichilemu fue el articulador de diferentes poblados en la región de O'Higgins, este se trazó uniendo diferentes localidades importantes del valle de Colchagua y ayudó a consolidar otras localidades menores o que se construyeron en torno a la línea de tren. Durante mucho tiempo este medio de transporte fue el principal conector de las zonas rurales con la ciudad (San Fernando, Rancagua, Santiago) cada una de las 16 estaciones se transformó para los viajeros en la puerta principal o bienvenida a cada pueblo. Con el declive de la red de ferrocarriles y el auge de los automóviles las carreteras se volvieron la nueva ruta que une estas localidades, sin embargo estas rutas no conservaron completamente la línea que seguía el tren por lo que el trayecto varió en la llegada o interior de algunas comunas, en ese sentido cada pueblo comenzó de manera directa o indirecta a establecer pórticos, portadas, o bienvenidas que buscaban establecer identidad o representación del poblado cercano y que así se logre llamar la atención a posibles visitantes.

1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

Los portales en la ciudad son expresiones que siempre existieron, en un inicio en la zona las estaciones de trenes fueron los portales urbanos de cada poblado, ya que era la principal zona de acceso, pero los nuevos portales urbanos que comenzaron a marcar el inicio en cada poblado en la carretera tienen una gran variedad de expresiones, desde las formales con un trabajo urbano, de paisajismo o escultórico, hasta las que se han consolidado en el inconsciente colectivo con hitos simbólicos, geográficos, culturales o religiosos, sin que ellas tengan el objetivo de portal urbano, pero que los habitantes así lo han considerado. Estos últimos podrían haberse transformado en portales de manera inconsciente, en base a una percepción colectiva y a lo que los propios habitantes fueron estableciendo, por ende representan genuinamente la cara de los pueblos, pero los portales que surgieron bajo un diseño, un mandato o un incentivo no siempre logran consolidarse como un hito representativo, identitario o que realmente se entienda como el inicio de una zona, por lo tanto se ve como muchos portales preconcebidos con una intención identitaria o representativa y que llame la atención de los viajeros estableciendo límite en las diferentes localidades finalmente solo terminan pareciendo un cartel publicitario.

1.4 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

- ¿Cuáles eran los portales urbanos en el periodo ferroviario en el valle de Colchagua y que rol cumplían en los poblados?
- ¿Actualmente son necesarios los umbrales urbanos en la diversidad de accesos y medios de transporte en las comunas? ¿Son estos portales urbanos solo parte de una división política?
- ¿Existía identidad en los portales urbanos desarrollados en torno al tren y los poblados? ¿Existe identidad en los nuevos portales urbanos y las comunas? ¿cómo se ve representada y cómo se potencia la identidad comunal?
- ¿Existe una relación entre la funcionalidad y la identidad de estos portales para el habitante? ¿Cómo se potencia el portal con un diseño que sea de utilidad para un usuario y deje de ser solo un elemento visual?

1.5 HIPÓTESIS

Los portales pueden tener un fin más allá de lo visual y de la delimitación política de los territorios, pueden ser un elemento importante en la ciudad si se establecen como un espacio programático, es decir, que las personas vean utilidad en el elemento, y así estos se consoliden como un hito importante y representativo para los habitantes, pero también para los viajeros, los portales que solo funcionan como un cartel publicitario podrían perder el sentido de pertenencia e identidad.

movilidad y la pertinencia de estos portales en la pasada época ferroviaria y la actual época vehicular, marcada por el turismo agroindustrial. En una segunda instancia haremos un levantamiento en base a la información existente del estado actual y de las dinámicas del habitar en cada lugar, como los principales accesos y salidas de las comunas, la ubicación de los portales, el diseño de estos y la relación utilidad-simbolismo de estos espacios y las comunidades.

1

1.6 OBJETIVOS

Objetivo general:

- Comprender la pertinencia de los portales urbanos en los asentamientos urbanos ferroviarios y contemporáneos.

Objetivos específicos:

- Identificar los portales urbanos de la época ferroviaria y como fueron claves en la consolidación de poblados en el valle de Colchagua
- Evaluar la vigencia de los portales urbanos en las comunas de la ruta comprendida entre San Fernando y Pichilemu.
- Identificar las características simbólicas de cada portal urbano.
- Reconocer el uso e importancia para la comunidad de estos portales y entender cuál es el aporte del diseño arquitectónico para potenciar el rol de portal urbano.

1.7 METODOLOGÍA

El desarrollo de la investigación tendrá un enfoque cualitativo, en la cual el análisis de información histórica y la observación de casos en vigencia nos darán pie para obtener información que permita comprender el fenómeno de los portales urbanos en nuestro país. Para esto nos acotaremos a un territorio, el valle de Colchagua, donde seleccionaremos los portales urbanos de cada una de las comunas que comprenden la ruta San Fernando - Pichilemu como casos de estudio. Haremos una revisión de los antecedentes históricos que nos permitan entender la formación histórica de los poblados, las dinámicas de cada poblado en torno a la

2 CONTEXTO HISTÓRICO



Estación Pichilemu. Autor Ian Tompson, 1986.

2.1 ORGANIZACIÓN SOCIAL PREVIA A LA LLEGADA DEL TREN.

La zona central desde la época precolombina ha sido una zona de interés agrícola, las tierras eran trabajadas bajo cosmovisiones indígenas de cooperación y de producción comunitaria, pero con la llegada de sistemas culturales europeos y una visión más territorial y urbana particular nació en Chile en el siglo XVII, un concepto que daba cierto marco y seguridad jurídica a las tierras, este concepto es “la hacienda”.

La hacienda era una forma de organización social y productiva muy presente en la zona central de Chile, pilar fundamental de la estructura social, que tenía como orden jerárquico a los patrones, mayordomos, inquilinos y peones, en la época de independencia la hacienda como sistema social ya se encontraba consolidada y durante dos siglos fue muy importante en la zona central y específicamente en la zona del valle de Colchagua. Otros sistemas, con características similares, nacieron junto con la hacienda, *el fundo*¹ como una posesión agrícola más pequeña, menos a 5.000 hectáreas y *la chacra*² sitios aún más pequeños dedicados a la horticultura. Las haciendas o fundos como “El carrizal” “Rinconada de manantiales” “Cunaquito” “Peralillo” y varias otras concentraban la actividad de los habitantes de la zona, el trabajo, la vivienda, el ocio y la religión.

2.2 LOS INICIOS DEL TREN EN CHILE

Las motivaciones que trajeron las primera líneas férreas en Chile fueron exclusivamente con fines económicos, el capital extranjero, principalmente de Inglaterra fue el inversor que permitió construir el primer trayecto en el país *“el estado no tuvo mayor injerencia en la inversión realizada en la zona, razón por la cual, el ferrocarril se instauró como una empresa de capitales privados, concentrándose primero en el norte chico y luego expendiéndose al norte grande”* (León Donoso & Valenzuela Marchant, 2014). Este primer tramo que conectaba las ciudades de Caldera y Copiapó fue inaugurado el año 1851 y permitía la carga principalmente de productos mineros. La expansión de las vías férreas fue hacia el extremo norte con el transporte de salitre y luego vino la expansión hacia el sur con en zonas como Concepción a Curanilahue, Lebu a Los Sauces o Maquehua a Bahía de Arauco con el transporte del carbón. El tren que conectó por primera vez Valparaíso con Santiago terminó sus obras en septiembre de 1863 y redujo los tiempos

de desplazamiento de 24 horas a caballo a solo 6 horas con 40 minutos entre la capital y la zona portuaria.³

De Santiago al sur el territorio no notaba gran avance *“el paisaje no se había modificado desde el período colonial. El “camino real” atravesó la depresión intermedia, y junto a él nacieron otros caminos aledaños que unieron los distintos poblados de la zona central, Pelequén, Rancagua y Rengo entre otros. Las carretas se encargaban de transportar personas y la carga por caminos polvorientos, en dónde esporádicamente aparecían bandidos. Las rutas sufrían de cortes por varios días debido al aumento del caudal de los ríos (desde mayo a octubre), por lo cual, algunas zonas quedaban aisladas.”* (León Donoso & Valenzuela Marchant, 2014) La demanda de tren en el centro sur del territorio nacional comenzó por el sector hacendado que se dedicaba principalmente a la producción de trigo y productos agrícolas, pero la presión más grande venía desde el norte y la minería que necesitaban abastecimiento alimenticio para sus trabajadores. El primer tramo de Santiago a Rancagua se completa en diciembre de 1859 con la compleja misión de cruzar el río Maipo *“El impacto que causó la llegada del ferrocarril a Rancagua es rápido, transportando 1154 viajeros diarios en promedio en los primeros seis meses.”* (León Donoso & Valenzuela Marchant, 2014) continuar de Rancagua al sur significaba nuevamente problemas geográficos ya que el caudal del río Cachapoal era mayor al del río Maipo. Los problemas financieros no permitieron terminar el proyecto Santiago-Curicó planificado inicialmente, por lo que la línea llegó solo a San Fernando en 1862, el proyecto estuvo detenido por varios años hasta que en 1866 recién un ferrocarril pudo llegar de Santiago a Curicó.⁴

2.3 CONSTRUCCIÓN DEL RAMAL SAN FERNANDO – PICHILEMU

Los caminos que unían a San Fernando y Pichilemu en su gran mayoría estaban en mal estado, eran de origen colonial y algunos incluso precolonial. La mantención de estos dependía de los recursos públicos que entregaba el estado, pero también los particulares ya que estas vías tenían un uso mayoritario de parte de los terratenientes, por lo que pagaban a cuadrillas que mantuvieran en buenas condiciones los principales caminos comerciales. El descontento de los terratenientes lo hacían saber al intendente de la ciudad de San Fernando y a la prensa

¹ En Bauer, Arnold. La Sociedad Rural Chilena. p.42.

² Ídem

³ En León Donoso & Valenzuela Marchant. Voces a toda máquina. P.35

⁴ En León Donoso & Valenzuela Marchant. Voces a toda máquina. P.42

“personas que me merecen entera fe han puesto en conocimiento de la Intendencia que en el camino público de Nancagua desde la ribera sur del Tinguiririca hasta Cunaco, se encuentran a cada paso grandes derrames de aguas provenientes de los fundos vecinos i los puentes en general en completo estado de abandono.” (El Colchagua, 1868).

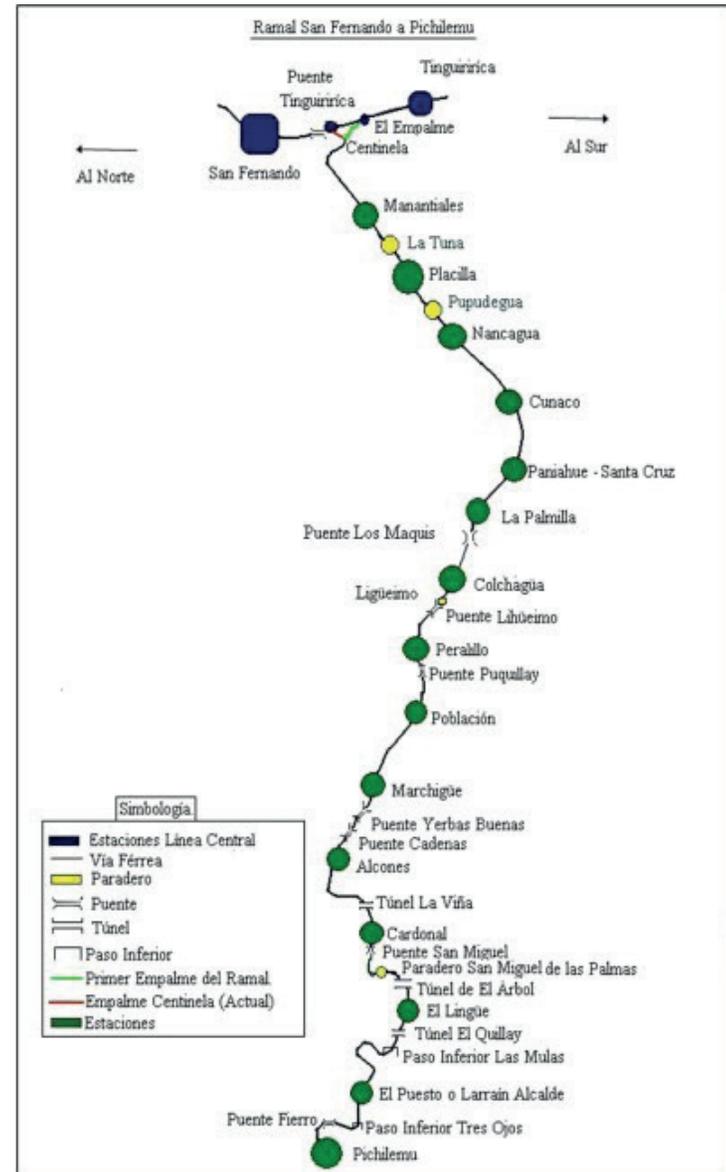
La presión del área productiva, privados dueños de haciendas y fundos, hizo que entre 1869 y 1870 se generara una discusión parlamentaria, sin embargo, al no pertenecer a la red central de ferrocarriles la ley no obligaba al Estado a financiar el ramal de Colchagua. Finalmente, y luego de más de un año de discusión, el congreso aprobó un presupuesto de \$300.000 y un compromiso de privados de \$50.000⁵, este financiamiento era solo para un primer tramo del proyecto que pretendía llegar hasta el también planificado puerto de Pichilemu, que finalmente nunca se llevó a cabo.

2

Las tres grandes etapas de construcción fueron, en primer término, los tramos Centinela – Palmilla (1869-1872), esta se estableció por la costa del río Tinguiririca, la zona más fértil del valle de Colchagua. Luego viene el tramo Palmilla – Alcones (1888-1893) este segundo tramo de terrenos más sinuosos y relieves que generaron mayor problema que el primer tramo. El último tramo Alcones – Pichilemu (1900-1926) fue el trayecto de mayor dificultad ya que debía pasar a través de la cordillera de la costa.

El primer año de marcha del ramal que iba de cordillera a costa funcionaba de manera intermitente, estuvo habilitado solo tres meses durante ese año, el segundo año comenzó a tomar continuidad transportando cereales principalmente y pasajeros. Todos los días se realizaban dos viajes de pasajeros y el tren de carga funcionaba todas las mañanas. *“Llega a San Fernando todos los días a las 7.10 am. Los días lunes, miércoles i viernes a las 3.30 pm y los martes, jueves, sábados, domingo a las 11.45 am. Sale de San Fernando los días lunes, miércoles y viernes a las 9.55 am, y a las 5.15 pm, los martes, jueves, sábado y domingo a las 7.35 am y a las 1.40 pm”* (La Juventud San Fernando, 1873)

El segundo tramo de Palmilla a Alcones tuvo más dificultades para su construcción, no solo problemas de presupuesto o financiamiento, sino también conflictos entre los diferentes sectores que pedían que la línea se extendiera pasando por su localidad. Se barajaron opciones como que el tren continuara de Palmilla a Peralillo y luego se desviara hacia



Trazado del ramal San Fernando Pichilemu. www.amigosdeltren.cl

⁵ En León Donoso & Valenzuela Marchant. Voces a toda máquina. P.42

Pumanque y Paredones, para finalizar en la caleta de Bucalemu o Cahuil, era un tramo más largo, pero menos accidentado geográficamente. Finalmente se optó por el tramo que llegaba a Alcones y luego conectaría con Pichilemu, a pesar de su complejidad y mayor costo, pero se dice que la cercanía que tenía el presidente de la época Manuel Balmaceda con ferrocarriles hizo inclinar la balanza por este tramo que traería mayor beneficio social y económico aun cuando la inversión inicial fuera mayor.

El proyecto del segundo tramo que contemplaba 82 kilómetros se llevó acabo sin mayores complejidades, comenzó la construcción en Palmilla el 14 de junio de 1889 y conectó las localidades de Colchagua, Peralillo, Población, Marchigüe y Alcones, cada una de ellas con una estación respectiva. Las obras de este trayecto se finalizaron en 1893 y mantuvieron la estación de Alcones como estación terminal por 33 años, esto ocasionó que además de estación también se convirtiera en hogar ferroviario y lugar de mantenimiento de ferrocarriles⁶.

El tercer tramo Alcones - Pichilemu contemplaría además un proyecto de puerto en el muelle que existía hasta la época, pero tras la revolución de 1891 el muelle quedó destruido y el Estado trató de compensar reconstruyéndolo ya que era de total importancia para la época y no se podía esperar a un proyecto mayor, por lo que ya no tuvo sentido destruir el muelle recién reconstruido para hacer un puerto de mayor envergadura. La difícil misión de traspasar la cordillera de la costa con el tercer tramo contempló tres túneles, el más largo el túnel “El Árbol” con 1.950 metros de largo demoró seis años, desde 1900 a 1906, el retraso se debió al terremoto que en esa época afectó al centro del país y los diferentes accidentes fatales que en los seis años sufrieron los trabajadores. El financiamiento fue un factor importante en la demora que tuvo el tramo final, durante varios periodos las obras estuvieron detenidas debido a que la complejidad del territorio generaba que los recursos entregados se gastaran más rápidamente que otros tramos de la red. “El financiamiento de la construcción fue irregular. Desde el año 1909



Estación Pichilemu. Archivo de Benedicto González V. 1937.

⁶ Historia del ramal San Fernando – Pichilemu. Juan Cornejo Acuña y Juan Cornejo Torrealba. 2017.

la construcción no recibió aportes para terminar. Sólo en el año 1917 encontramos en la prensa un acuerdo para volver a inyectar capitales” (León Donoso & Valenzuela Marchant, 2014) “se ha acordado invertir un millón 58 mil 216 pesos en la terminación del ferrocarril de Larraín Alcalde a Pichilemu” (El Imparcial San Fernando, 1917).

2.4 ASPECTO PRODUCTIVO EN TORNO AL TREN

El ramal funcionó principalmente para la carga de productos que la zona generaba, es decir el proyecto del ramal San Fernando-Pichilemu se gestó por motivaciones u objetivos netamente económicos, más específicamente de fomento al área agrícola. El trigo fue el principal producto cultivado en el valle de Colchagua, la producción permitió suplir la demanda local pero también la exportación a otras zonas del país. El transporte previo a la construcción de la línea de tren se efectuaba en caminos en mal estado debido a condiciones climáticas y también con problemas de seguridad debido a bandas de cuatrerros que solían interceptar transportes con mercancías, la llegada del ramal ferroviaria pudo suplir ambas problemáticas. “El funcionamiento de la vía fue dando impulso al comercio y conectando los pueblos vecinos “por líneas férreas que se trasladan hacia el centro de la república sus productos i su industria”. El valle agrícola lentamente mostró los beneficios , “ha

ido progresando desde que se realizara el proyecto de unir a la Palmilla por medio de una línea férrea, con la cabecera del departamento de San Fernando”. (León Donoso & Valenzuela Marchant, 2014). Palmilla en una primera fase de funcionamiento fue una estación cabecera del ramal ya que llegaba a transportar producción de fundos vecinos de El Huique y Santa Cruz.

Según recuerdan sus habitantes, la estación de la comuna de Marchigüe se caracterizaba por la producción ovina, la carne de cordero y la lana llenaban trenes en su mayor época de producción, pero también el trigo y carbón solían cargarse desde esa estación.

Por otra parte, el funcionamiento de las estaciones también eran fuente de trabajo como telegrafistas, conductores, funcionarios de estación, entre otros, solo el primer tramo de San Fernando a Palmilla contemplaba 27 funcionarios repartidos en estas seis primeras estaciones.

El trabajo no solo surgió en suelo firme, en el interior de los vagones también se crearon oportunidades laborales, el comercio fue una actividad que se incrementó exponencialmente, en cantidad y diversidad. Con la red ferroviaria, la venta en los carros fue una de las actividades comerciales que surgió en este medio de transporte, los vendedores ambulantes recorrían todos los trenes durante el día, se subían en una estación y llegaban a alguna de las estaciones cabezales ofreciendo sus



Tren de carga con madera, proveniente desde el Lingue, parado en la estación de Marchigüe. Archivo de Víctor León Vargas, 1986.

mercancías, en la estación final esperaban los recorridos de regreso para volver y ofrecer sus productos; bebestibles, sándwich, pasteles, maní, entre otros⁷. Los artistas también se hicieron recurrentes en los recorridos, principalmente de la época estival o feriados durante el año, cantores y músicos en general amenizaban los viajes, con el fin de obtener algunas monedas, el estilo musical principal; las rancheras y mejicanas, además del folclore nacional. Los niños de las estaciones extremas (Pichilemu o San Fernando) también encontraron un nicho dentro de los ferrocarriles para combatir de pobreza de la época, ellos conseguían algún dinero ofreciendo su servicio de cuidador de asientos, llegaban tempranamente a los vagones de tercera clase y se sentaban “reservando” el puesto para el viajero que llega cercano a la hora que el tren emprendía marcha.



San Fernando se fue transformando en una ciudad que los habitantes de la zona costera del valle de Colchagua visitaban con el fin de comprar mercadería de mayor manufacturación y no solo alimentos, también calzado, vestuario, tecnología de la época y productos para el hogar.

⁷ Según relatos y entrevistas a usuarios de tren.

⁸ Ídem.

El área agrícola como ya se ha señalado fue el eje productivo del ramal, personas conocidas como *enganches* eran quienes se trasladaban en época de cosecha y se instalaban en diferentes fundos por un tiempo para la toma, almacenamiento y carga de la cosecha. Los fundos donde llegaban a trabajar estas personas armaban *conventos*, que eran construcciones de bajísima calidad donde podían alojar los temporeros, quienes muchas veces debían llevar sus propias camas.⁸

En una época avanzada de la historia ferroviaria la carga productiva se diversificó, comenzó la importación y exportación de madera de las forestales, minerales, como el carbón o el cuarzo, y animales vivos y faenados a las grandes ciudades.

2.5 CONECTIVIDAD

La conectividad dada por este sistema ferroviario de transporte permitiría un desarrollo local aumentando la comunicación de la zona, ese fue uno de los argumentos usados en el congreso para la aprobación del proyecto de uniría Palmilla con la ciudad de San Fernando y la red central de ferrocarriles *“el ferrocarril va a servir desde la Placilla a todo el valle de Nancagua i, siguiendo más adelante, va a servir a un gran número de fundos de particulares en la parte en que sus terrenos son más feraces, en que hai una inmensa población”* (Reyes, 1870).

Un policía que recorría el ramal además de mantener la seguridad también informaba de anomalías y el estado de los caminos a lo largo de todo el valle de Colchagua. La correspondencia comenzó a llegar en un principio a edificios gubernamentales como municipios, escuelas y centros de salud, pero con el tiempo el envío de cartas y encomiendas se generó también de parte de los habitantes de la zona.

Antes de la llegada del tren los habitantes de los diferentes poblados no se alejaban demasiado de sus lugares de nacimiento, hombres y mujeres morían donde nacían, por lo que el tren permitió desplazar personas. Esto no fue un proceso exclusivo que involucrara a las clases acomodadas, sino que también los sectores populares comenzaron a realizar viajes de larga distancia.

La llegada del tren al valle de Colchagua generó que los sistemas de trabajo se modificaran, pasando de un sistema en torno a la hacienda a otro con jornada laboral más clara y un sueldo estable, de manera que lentamente se fue dando una transición de una sociedad de hegemonía agrícola a una que da sus primeros pasos a la sociedad industrial.



Trabajadores ferroviarios en Alcones. Archivo Miguel Franco N. Fecha desconocida.

2.6 LA ESTACIÓN Y LA CONSOLIDACIÓN DE POBLADOS

Las diferentes estaciones a lo largo del ramal se fueron convirtiendo en el centro social de los diferentes poblados. Pues eran lo primero que los viajeros veían al llegar, era ahí donde estaba concentrada la atención de la población, las personas, paseaban en las cercanías de las estaciones a la hora de arribo del tren para ver la llegada y partida de los viajeros. En particular el recorrido del tren llamado “el excursionista”, como recuerdan sus habitantes: “nosotros tomábamos once para venir a ver el Excursionista, lo veníamos ver pasar, yo vivía relativamente cerca, la estación se llenaba para ver pasar el tren, y harta gente que iba hacer lo mismo, a ver si el tren iba lleno, yo recuerdo que cuando viajaba en el tren

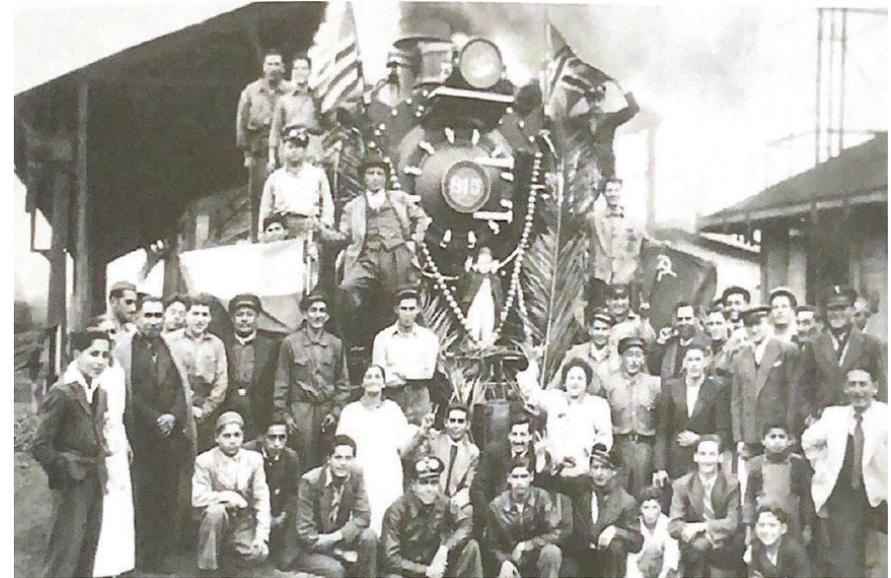
había una vuelta entonces uno sacaba la cabeza y miraba la cola del tren y miraba todo, era tan larga esa vuelta, era muy entretenido” (Gajardo, Girasol. Entrevista realizada en Peralillo (León Donoso & Valenzuela Marchant, 2014). También las personas se informaban en las estaciones ya que era el punto donde llegaban los diferentes diarios de circulación nacional y la correspondencia de instituciones públicas y personas naturales, además de servir como medio para saber información de la contingencia de las localidades a lo largo del recorrido contada en primera persona por los maquinistas y trabajadores de cada recorrido, como así también el estado de las vías y caminos paralelos a la línea de tren. Como señalara un testimonio de la época: “..recuerdo, que todos nos juntábamos aquí en la estación, el jefe de estación hacía sonar una campana que anunciaba el tren de la estación anterior, así que todos veníamos a ver pasar el tren, daba lo mismo si esperabas o no a alguien, era la necesidad de saber quién llegaba o se iba... además en el tren llegaba el diario para saber las noticias de lo que pasaba en el mundo, y llegaba el correo, así que le pasaban las cartas al niño del correo, el caminaba al frente de la estación y leía la lista de quienes le había llegado carta. Por eso la estación era para nosotros: todo.” (Hurtado, Miriam. Entrevista realizada en Marchigüe, 23 de marzo 2013). Cabe destacar también el hecho de que comenzaron a formarse zonas de comercio en torno a las estaciones, ya sea con productos locales que esperaban ser vendidos a quienes llegaran, como también productos de otras zonas del valle de Colchagua y el país. Las localidades populares, que podríamos decir fueron la mayoría, usaban la estación como lugar de entretención, donde se bebía alcohol y se apostaba en juegos azar, la excepción se dio en la ciudad de San Fernando donde la estación y la zona comercial se encontraba separada de la zona residencial.

En zonas como Nancagua, Cunaco, Palmilla, Peralillo, Población, Marchigüe y Pichilemu la estación fue trascendental en la conformación de la trama urbana, ya que a partir de estas construcciones ferroviarias los centros urbanos rápidamente se consolidaron y permanecen hasta el día de hoy, en la mayoría de los casos. Por ejemplo, en Marchigüe el pueblo se consolidó en torno a dos calles, una paralela y contigua a la línea del tren, y una perpendicular a la anterior que remataba en la estación. “Marchigüe no tiene una gran extensión urbana. En el año 1973 continuó siendo un pequeño poblado de tres calles, 2.000 habitantes, 56 comerciantes, correo, escuela, plantaciones agrícolas, estación de ferrocarril y su máximo orgullo, el complejo de la Empresa Nacional Avícola ENAVI” (En viaje “Santiago de Chile” N°467, 1973)

2.7 TEJIDO SOCIAL Y FERROVIARIO

Las pésimas condiciones laborales de toda la red ferroviaria del país dieron paso a la conformación de sindicatos de trabajadores ferroviarios en el ramal. Las primeras organizaciones agruparon maquinistas, limpiadores y fogoneros, su demanda principal se daba por los sueldos diferenciados entre trabajadores nacionales y extranjeros, principalmente maquinistas estadounidenses e ingleses que ganaban considerablemente más que quienes realizaban la misma labor siendo chilenos. Estos grupos de trabajadores ferroviarios organizados a nivel nacional tenían como ideario la formación de una clase trabajadora austera, disciplinada, laboriosa y respetuosa, por lo que pusieron énfasis en la educación creando un periódico llamado *La Locomotora* publicado por primera vez en 1901 y en sus artículos plasmaban sus ideales del “obrerismo ilustrado chileno”. A pesar del esfuerzo por transmitir las ideas a todos los trabajadores, la poca educación de la mayoría hizo que resultara difícil esparcir los ideales que las cúpulas sindicales trataron de generar. Las banderas de lucha que siempre estuvieron presentes fueron el aumento de salarios, buenas condiciones laborales, la adecuada mantención de la maquinaria y la capacitación del personal, este último punto fue el primer gran logro sindical, en 1884 se crea la empresa Ferrocarriles del Estado y con esto la búsqueda de una instrucción y calificación adecuada del personal “*El trabajador no sólo recibió una enseñanza informal, sino que también sumó conocimientos de las escuelas. Se volvió a vincular a la Escuela de Artes y Oficios a Ferrocarriles, reclutando personal desde las familias ferroviarias, ya que estos estarían familiarizados con los oficios, las normas de la institución y especialmente con la disciplina industrial. Así la Escuela de Artes y Oficios aportaría los conocimientos tecnológicos, y la familia la disciplina industrial.*” (Guajardo, 1990). Fue así como los trabajadores y sus familias formaron una cultura entorno al tren, en donde la disciplina, capacitación e identidad fueron importantes en el trabajo diario.

La organización obrera ferroviaria cada año se iba consolidando y ganando más adherentes, tanto así que las últimas décadas eran un gremio muy activo en la política contingente nacional, sumándose a campañas de personajes políticos, tal fue el caso de la campaña del presidente Salvador Allende, en donde los trabajadores, principalmente los ligados a los partidos socialista y comunista, buscaron el voto de la gente de la zona. “*Con el programa me subí a la línea pa allá y seguí un día, como cinco días andando por los cerros pa allá, a donde había casas, pidiéndoles el voto pa Allende con el compromiso de que pararía el tren donde lo necesitaran los campesinos.*” (Luis Orellana. 1973)

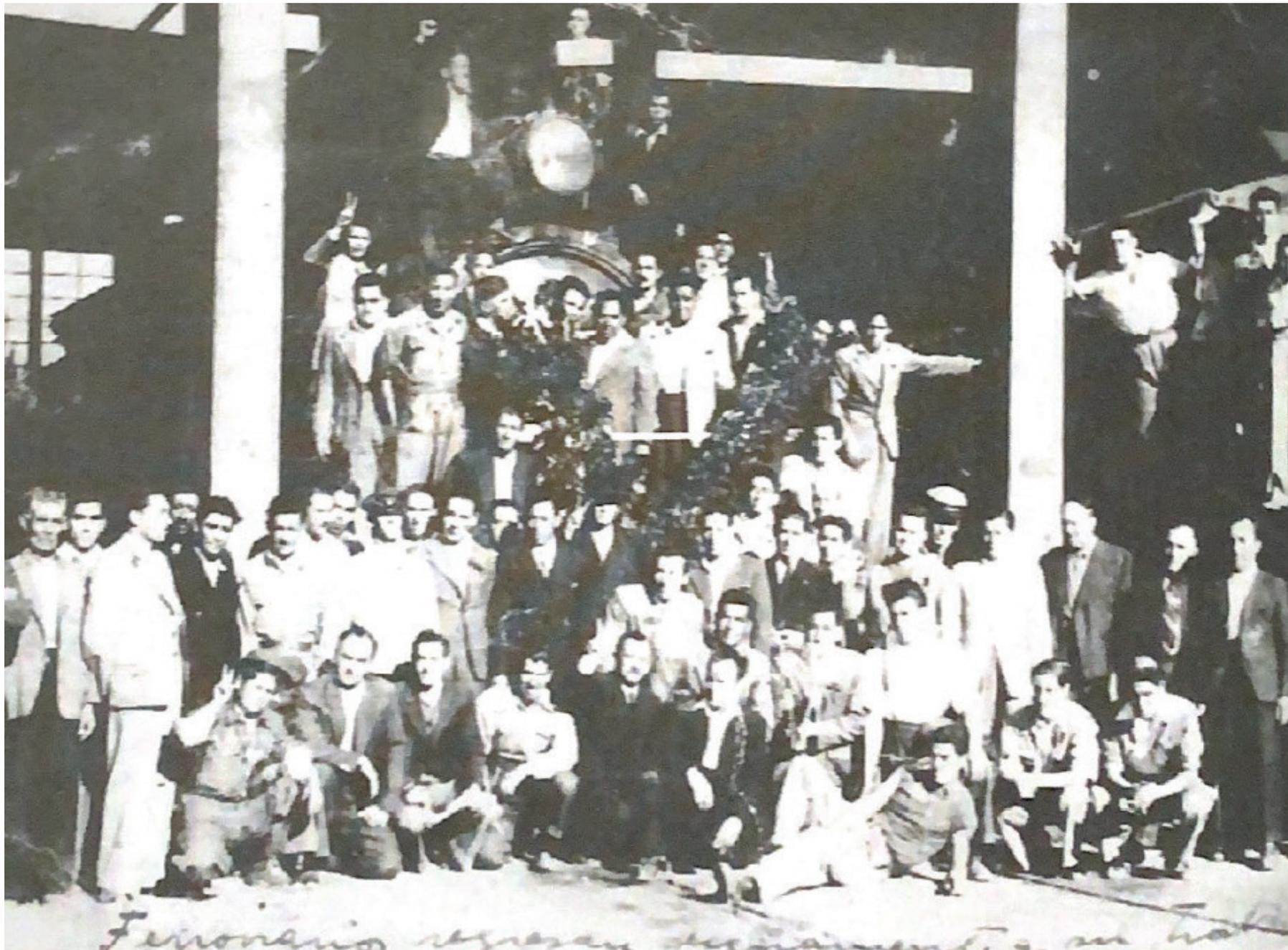


Personal de la estación de San Fernando festejando el fin de la 2da guerra mundial. Archivo de Juan Vargas V. 1945.

Los consejos de obreros llevaron a que dirigentes del ramal San Fernando – Pichilemu llegaran a puestos de representación nacional en los años 70' donde existía un fuerte interés político y social, el poder popular de los trabajadores llevaron a que obtuvieran beneficios de salud, económicos, alimenticios, de mejoramiento de espacios públicos de las diferentes localidades como plazas o canchas de fútbol, pero el más importante logro obtenido por los ferroviarios organizados en la zona fue la vivienda: “*...pelearon con el futre hasta que les dio, no sé, la escritura, no sé cómo sería la cuestión, el hecho es que lo hicieron.... trazaron las calles. Así que, cinco ferroviarios de Alcones los metimos aquí.... otros de Pichilemu, y de ahí se armó la población.*” (Luis Orellana, 1950) Esto era lo que señalaba un testimonio de uno de los trabajadores que pudo construir una vivienda en la población de los ferroviarios en la localidad de Palmilla.⁹

Dentro del mundo ferroviario existió una identificación especial por pertenecer a este rubro, lo cual caló en el ramal de Colchagua, generando que los habitantes más ligados al mundo agrícola también sintieran respeto por este oficio, el transporte de su producción y la población permitió generar una unidad dentro de la comunidad cultural y laboral.

⁹ Entrevista citada, de revista “En viaje”. Santiago de Chile. 1973.



Trabajadores ferroviarios en casa de máquinas de San Fernando luego de la huelga. Archivo de Osvaldo Jorquera A. Enero de 1940.

2.8 POPULARIZACIÓN DEL TREN

El desarrollo económico de la zona permitió un avance social importante, comenzó a llegar gente a trabajar y la gente de la zona pudo optar a trabajos fuera de su lugar de residencia, el poder adquisitivo de los habitantes aumentó, lo que significó que las familias pudieran mandar a sus hijos a estudiar a otras zonas de la región y permitió los viajes por ocio como vacaciones, visitar familiares, acudir a otros centros de comercio, lo que significó que el uso del ferrocarril transitara de una función de carga agrícola a ser un medio de transporte masivo y popular en la zona. *“En Chile, la posibilidad de viajar fue principalmente de la elite en el siglo XIX. Luego, se abrió a los sectores populares y los sectores medios, masificándose lentamente en el transcurso del siglo XX. Posterior a la Segunda Guerra Mundial cuando este ir y de venir se hace constante, el viaje se relaciona con el concepto de turismo como una empresa rentable.”* (León Donoso & Valenzuela Marchant, 2014).

El recorrido a primera hora del lunes y última hora del viernes fue conocido como el “tren de los estudiantes” ya que tanto secundarios como universitarios repletaban estos recorridos cada semana, alrededor de diez meses al año, estaciones como Santa Cruz o San Fernando eran el destino principal de escolares, y para los de educación superior el destino final era Santiago, teniendo que hacer transbordo en la estación precordillerana de San Fernando.

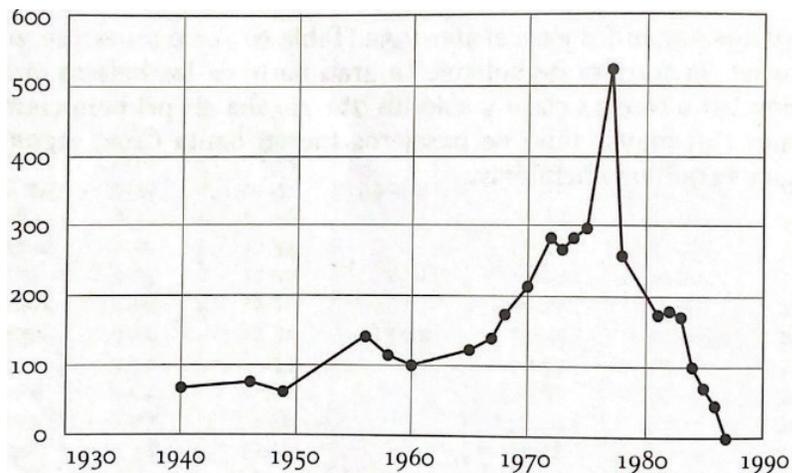


Gráfico de pasajeros ramal a Pichilemu. Autor: Ian Thomson

De costa a cordillera la masa estudiantil llenaba el primer recorrido los días lunes y de saliente a poniente lo hacían los días viernes. Una cantidad no menor de secundarios ocupaba la vía a diario, sin embargo, lo hacía en tramos cortos, Peralillo- Santa Cruz, Nancagua – Santa Cruz, Manantiales – San Fernando o Placilla – San Fernando. La tarifa de estudiantes era rebajada y servía para hacer conexión con otro tipo de transporte.

La transición del uso que se le daba al ramal San Fernando – Pichilemu que, comenzó siendo carga de producción agrícola, pasó a una de transporte de cotidiano de muchas personas; a sus fuentes de trabajo, a sus lugares de estudio, para visitar parientes, como así también convertirse en costumbre para la salida a vacacionar, *“De tal manera, se construyó el concepto de viaje por el ramal de San Fernando a Pichilemu, en torno a la movilidad y no como un término asociado a las vacaciones.”* (León Donoso & Valenzuela Marchant, 2014). El costo del viaje en este trayecto fue una de las características que permitieron el surgimiento del turismo de la zona, ya que el precio del pasaje era uno de los más económicos, pues *“el costo de los viajes es tres, cuatro y hasta cinco veces superior al que significa viajar en Chile.”* (Ferrocarriles del estado, 1941).

La aparición del turismo generó que ferrocarriles integrara nuevos programas de viaje, así es como nace el “excursionista” un recorrido acotado a la fecha estival y días festivos que permitía a las personas pasar el día en la playa. El recorrido se inauguró el 31 de enero de 1926 permitiendo aprovechar los días festivos de los trabajadores, administrativos, comerciantes y obreros de la zona en un principio, pero luego masificándose a turistas de todo el país. Sin duda Pichilemu se volvió la estación cabecera y destino principal, transformándose esta estación en la puerta de entrada a la avenida que llevaría al balneario, los hospedajes, el parque y el casino Ross. En los primeros veranos la municipalidad se encargaba de recibir de la mejor forma a sus visitantes, instalando grupos musicales en Av. Ortúzar amenizando la llegada de turistas y su tránsito hacia la playa.

De este modo el tren no solo tenía un fin productivo, también afiató relaciones entre los habitantes de un mismo territorio, el valle de Colchagua, que hasta hace algunas décadas no tenía mayor conexión entre ellos y menos se sentían parte de una población conectada con el país.



Tren el excursionista. Primeros años de la década del 80, autor: Sergio Palacio B.

2.9 FIN DE UNA ERA

Los recuerdos de la época ferroviaria en Colchagua están cargados de nostalgia tal como los usuarios recuerdan, de esta manera los viajes fueron hechos importantes en la vida del mundo campesino y usuarios de las diferentes localidades rurales.

“los caminos en ese tiempo eran infernales y largos, ásperos, caminos casi no habían.... en cambio, en el tren era maravilloso, la gente esperando en las estaciones, en las estaciones de cada pueblo, Palmilla, Alcones, Peralillo, todos por allá, eran verdaderos acontecimientos. íbamos estrechos, apretujados la gente estrecha, mientras más apretujados, más calor humano, bonito, aquí en la estación de temprano lleno, venían las roscas porque se peleaban los asientos, yo no peleaba, porque era así el viaje con sacrificio, y nos arrinconábamos, y había que llevar bacínica para las niñitas por sus necesidades, y botábamos por la ventana, todo lo que podíamos... Bonito... y cantando. De Santa Cruz pa' allá, comenzaba la tole-tole, y toda la gente feliz, lo que más se cantaba era lo mexicano” (Olivares, 2013)

Problemas sindicales generaron discontinuidad de los recorridos, lo que muchas veces perjudicó las cadenas de producción local, molestia y

pérdidas económicas generaron que los productores comenzaran a optar por otros métodos de carga, principalmente vehículos motorizados que empezaron poco a poco a ganar terreno en los caminos rurales del país.

Sin embargo, la dictadura fue la época en que se le puso fin al ramal del valle de Colchagua, en su objetivo de reducir a lo mínimo el Estado, las líneas de tren y el equipamiento ferroviario se vieron duramente afectados con la reducción de presupuesto, lo que generó que se redujeran recorridos y la calidad empeorara cada vez más, de hecho, en ese periodo se culminó con 22 ramales de la red de Ferrocarriles del Estado. La lápida del tramo San Fernando – Pichilemu fue puesta por el terremoto (7,8° Richter) del 3 de marzo de 1985 donde gran parte de la infraestructura del ramal quedó en ruinas, así lo describe el maquinista del recorrido “el excursionista” que ese mismo día vivió su último recorrido:

“el tren N°44 salió de Pichilemu a las 18 horas. El maquinista era Osvaldo Jorquera y su ayudante Rojas. Venía con seis piezas, venía además con un automotor alemán, equipo remolcado de los alemanes, no tenían motor y se ocupaban como coches. Y llegamos a Marchigue a las 19.06 y estábamos parados y comienza el terremoto. Ahí estaba de jefe de Estación Andrés Cortés. La bodega en el techo estaba llena de piedras, porque la gente tiraba piedras a los techos de las bodegas y se movía tanto que las piedras saltaban y la polvareda... el tren se movía. Luego seguimos el viaje y nos vinimos, sin ningún problema a Población, Peralillo, Colchagua, llegamos a Palmilla y estuvimos parados en Palmilla, más o menos como diez para la ocho y viene una réplica. Y la gente muy asustada. Además, las estaciones estaban llenas porque la gente decía que el túnel se había caído arriba del tren, que estaban todos muertos, donde no había comunicación. Llegamos a Santa Cruz y estaba el Muñoz de Jefe de Estación, y nos dicen “no se pueden ir, porque no tengo comunicación ni con San Fernando, ni con Cunaco, ni carabineros, con nadie... así que yo no puedo despachar el tren por qué no sé lo que pasa más allá.” Y nosotros le dijimos que era lamentable pero nos íbamos a ir con precaución igual no más, porque íbamos repleto de gente, y le dije “yo soy Jefe de Estación de San Fernando, yo me hago responsable y nos vamos no más

“nos fuimos y llegamos a Cunaco y estaba un pedazo de estación en el suelo y lleno de gente. Seguimos pa’ allá, llegamos a Nancagua y estaba la mitad de la estación en el suelo, y llegamos a Placilla la estación estaba normal. Y seguimos, pero teníamos miedo en el Corte, y era de noche ya, pero pasamos sin ningún problema. Pero luego nos demoramos porque llegamos a las 22 horas a Centinela, y no podíamos salir porque el sistema eléctrico no funcionaba para dar vuelta el cambio” (González, 2013)

El susto y preocupación de las personas con el terremoto no le tomó el interés debido al hecho que el tren dejara de funcionar, entendible podría ser que la reconstrucción de viviendas y otros edificios fuera la prioridad. Esto sumado a la masificación de automóviles y locomoción colectiva motorizada, como micros, taxis y colectivos, la flexibilidad en horarios y recorridos de estos generó que el ramal no fuera una prioridad y se pudiera prescindir de este medio de transporte.



Ruinas estación Cardonal. Foto de Juan Cornejo 2010.

Sin embargo, aún existía una población nostálgica del tren que generó presión para que el tren volviera, las peticiones generaron que se reiniciara un recorrido en los meses de verano, pero que no tuvo el éxito y la sostenibilidad económica necesaria, por lo que el 9 de marzo de 1986 terminó definitivamente la época dorada del ferrocarril en Colchagua. *“Para un número importante de poblados del ramal, el tren fue el centro de la vida social. Ante el cierre de la vía muchas personas vieron partir la comunicación con más gente del pueblo, imponiéndose la vida privada y el no conocer al resto de las personas que vivieron en el pueblo.” (León Donoso & Valenzuela Marchant, 2014).*



Partida del último tren desde Pichilemu. Archivo de Víctor León Vargas, 9 de marzo 1986.

2.10 NUEVOS SISTEMAS VIALES

El aumento de los vehículos motorizados dio paso al crecimiento de la red de carreteras en Chile. La red vial nacional (de tuición del Ministerio de Obras Públicas) tiene 85.984 kilómetros de extensión, según datos del año 2020. La extensión pavimentada es de 21.289 kilómetros de extensión, lo que representó el 25% del total de kilómetros de red vial nacional en ese año. La red vial pavimentada fue de 10.759 kilómetros de extensión en 1990, lo que representó el 14% del total de red vial nacional en ese año¹⁰.

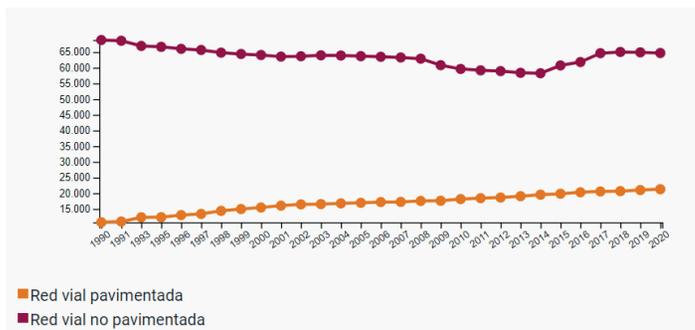


Imagen intervenida en base a mapas.mop.cl Red vial nacional según categoría (kms).

Fuente: observatoriologistico.cl

Con la eliminación del tren en el valle, los caminos y carreteras tomaron la posta en el transporte público y privado en la zona, la carretera I-90 (antes también llamada I-50) se transformó en el eje cordillera-costa en este tramo del país. Junto a esta carretera de dos carriles en un inicio, y hoy doble vía en su primer segmento, se han consolidado muchos caminos que conectan los poblados cabecera de ruta: San Fernando, Placilla, Nancagua, Santa Cruz, Palmilla, Peralillo, Marchigüe y Pichilemu, con localidades de menor tamaño pertenecientes político-administrativamente a estas.

El transporte por carretera es el medio más utilizado actualmente, los vehículos motorizados ya sea de carácter colectivo o individuales, y estos a la vez públicos o privados, tienen características importantes que los hacen tan populares, a diferencia de otros, estos son: 1) Flexibles: es decir el conductor controla horarios de salida y llegada, también permite parar las veces que sea necesario, permite el transporte de puerta a puerta, con algunos casos son una gran capacidad para equipaje y puede tener

variedad de rutas y terminales para un mismo destino. 2) Economía: más barato en comparación a otras formas de transporte como el avión o barco, o también dentro de los sistemas público-privado. 3) Innovación: continuas mejoras en aspectos como seguridad, comodidad consumo de combustible, opciones de infraestructura vial y las formas de alojamiento propias como las casas rodantes. No obstante a lo anterior, cabe señalar que también el exceso de vehículos genera problemas de congestión y contaminación.

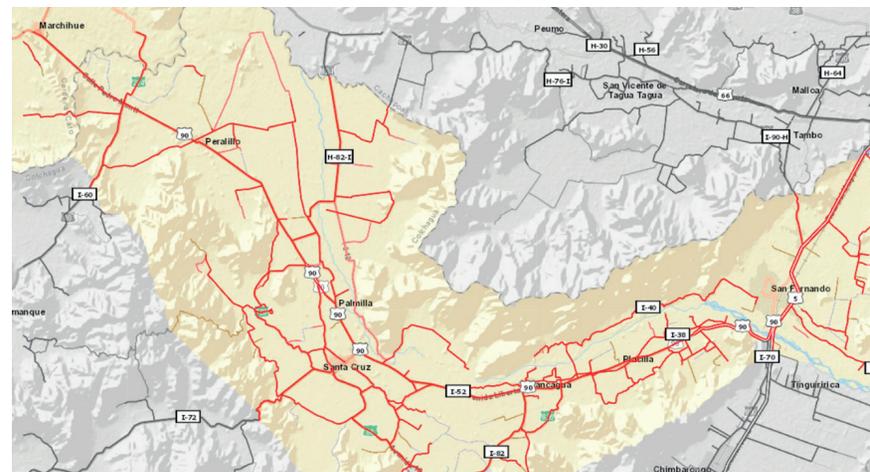


Imagen intervenida en base a mapas.mop.cl. 2022

Desde el auge de la red vial vehicular en el país en los años 80', los caminos en nuestra área de estudio poco o nada han variado, el trazado y ancho de los caminos se han mantenido y su escala aun provincial había funcionado de buena manera, pero en la última década se ha iniciado un proceso de ensanche de la columna vertebral, convirtiendo la ruta I-90 en una de doble carril por cada sentido de circulación. Actualmente este proceso planificado por tramos ya se ha concretado desde la ruta 5 sur hasta el sector de Manantiales, pero se ha encontrado con la resistencia en los habitantes de los poblados que se verán intervenidos, ya que alegan que esta nueva carretera de alta velocidad y cuatro carriles romperá la trama urbana e impondrá una escala regional en poblados de carácter local. Como se señaló más arriba, se debe considerar que la ruta I-90 nació al alero del ramal de ferrocarril y los pueblos a la vez se formaron en torno a esta ruta, por lo que incorporar una carretera de cuatro carriles y de alta velocidad implicará romper la trama urbana de las comunas y las relaciones entre localidades y entre sectores.

¹⁰ Dirección de Vialidad. Ministerio de Obras Públicas (MOP)

2.11 VINO Y TURISMO

La actividad agroindustrial comenzó a tomar fuerza desde la década de los 80' en adelante, de esta forma la actividad agrícola de pequeña escala ya sea familiar, de chacra, fundo o de hacienda se tecnificó y especializó productivamente, con esto aparecieron las empresas con producción de vinos, aceites, madera, frutales, entre otras. La región continuó siendo una zona de fuerte economía agrícola, y se ha mantenido así hasta hoy, ubicando la actividad como la segunda de mayor importancia en la zona, solo superado por la minería de cobre desarrollada en la cordillera de la región¹¹.

Rubro	Región (ha)	Cultivo/Región	País (ha)	Región/País
Plantaciones forestales	141.023,0	38,8%	2.706.038,8	5,2%
Frutales	78.275,6	21,5%	310.046,5	25,2%
Cereales	56.627,2	15,6%	480.602,6	11,8%
Viñas y parronales	35.876,4	9,9%	130.440,8	27,5%
Forrajes	17.232,2	4,7%	513.190,8	3,4%
Hortalizas	13.134,3	3,6%	95.953,7	13,7%
Semilleros y almácigos	11.935,2	3,3%	42.511,1	28,1%
Cultivos industriales	5.295,2	1,5%	69.998,0	7,6%
Leguminosas y tubérculos	3.636,9	1,0%	71.389,6	5,1%
Viveros	419,8	0,1%	3.103,1	13,5%
Huertos caseros	262,5	0,1%	16.138,2	1,6%
Flores	117,0	0,0%	2.176,4	5,4%
Total	363.835,2	100,0%	4.441.589,7	8,2%

Principales actividades agrícolas en la VI región. Elaborado por Odepa a partir de información del VII Censo Nacional Agropecuario y Forestal; Odepa - INE, 2017

El vino es una de las actividades más reconocidas en Colchagua a nivel nacional e internacional, es una región productora de vinos de alta calidad y que a partir de paisajes rurales que integran y potencian el entorno natural, las tradiciones culturales y las propuestas productivas han podido posicionarse como destino turístico nacional e internacional. El valle presenta ciertas características geográficas que conducen a cultivos con condiciones climáticas específicas, resultando cada vez mejor para la viticultura¹².

El reconocimiento internacional en esta área no es solo gracias a los privados dueños de las empresas de la zona, el Estado también ha

propiciado el desarrollo vitivinícola, “Se tenía a principios del 2004, que solo la producción de uva vinífera en Colchagua generaba 1.250.000. jornadas, a las cuales se les ha de sumar lo relacionado a la producción del vino, transporte, abastecimiento e insumos y todo lo concerniente al clúster del vino. Por este motivo el sistema público entre los años 1998 al 2002, a través de CORFO intervino en forma importante en el sector vitivinícola regional, cofinanciado y apalancando recursos por casi US\$30.000.000, con clara opción por el territorio de Colchagua” (Parra, 2009). Es así como del trabajo colaborativo público/privado a fines de los 90', nace la primera ruta del vino de Sudamérica, precisamente en el valle de Colchagua, comenzando así la consolidación de un paisaje natural y cultural en la zona. En aquella época seis empresarios del rubro fueron hasta California en EEUU donde existía la ruta del vino en el valle de Napa, para conocer y aprender de este circuito productivo-turístico y poder aplicarlo en la zona de su producción. Hay que tener en cuenta que la producción de uva y vino en la región viene de muchos siglos atrás, lo que ha ido dejando huella paisajística, se tienen registros que la primera exportación de vino se realizó hacia el Perú en 1795, que la incorporación de cepas francesas comenzó en 1870 y que la incorporación de tecnología en la zona para un completo ciclo productivo, cosecha, recogida, fermentación y embotellado, se produjo en 1980¹³.

El proyecto Tren del Vino del Valle de Colchagua, se define como “un producto turístico de interés especial, inédito, respecto de la actual oferta nacional”¹⁴; sin embargo, se debe agregar que nace bajo el pensamiento innovador de promover aún más la labor realizada por la Ruta del Vino del Valle de Colchagua, como también rescatar y potenciar: “La riqueza de la cultura Huasa presente en Colchagua; El notable desarrollo del vino en la zona; La recuperación y el uso de nuestro patrimonio ferroviario” (Corporación tren del vino, 2006). Ligado a este último punto para San Fernando, se propuso la creación de un Centro Ferroviario Interactivo, que además de ser un punto para hacer confluir el patrimonio ferroviario existente, sirva además, como lugar de visita para la comunidad local; así se pensó en parte del ramal estructurar una red de estaciones para detención y otras para su visita, que servirán como soporte de servicios para el tren y su recorrido¹⁵. En este aspecto, se restauran las estaciones de Santa Cruz y Peralillo. Dentro de las entidades que estuvieron insertas en este proyecto, se mencionan a

¹¹ Publicación de la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias (Odepa) del Ministerio de Agricultura, Gobierno de Chile.

¹² “Colchagua. Un país ordenándose en torno al vino” Carlos Muñoz Parra. 2009.

¹³ Ídem.

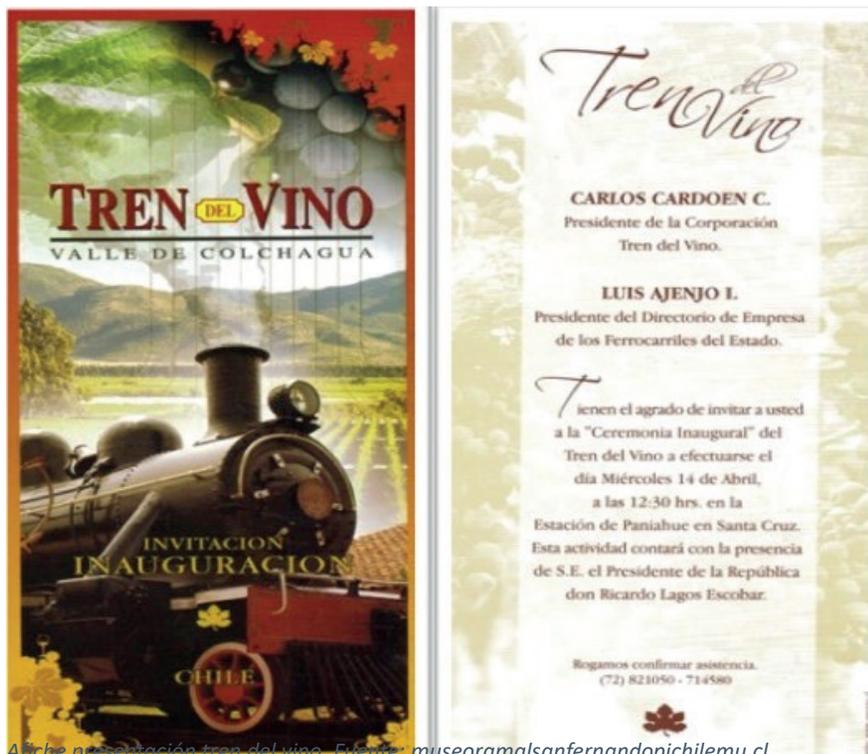
¹⁴ Corporación tren del vino, 2006.

¹⁵ Ídem.

“Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), Fundación Cardoen, Ruta del Vino, Profo Viñas de Colchagua, Ilustres Municipalidades de: Santa Cruz, Placilla, Nancagua, Peralillo, San Fernando, Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACPF), Gobierno Regional, entre otras¹⁶.

el ramal Pichilemu, los vinos, entre otras cosas. Según lo indicado por sus trabajadores, este tren turístico fue el que tuvo mayor operatividad a nivel nacional, aún más, impulsó la llegada de ferro aficionados extranjeros a ver cómo todavía funcionaba una locomotora a vapor con sus respectivos coches.

2



Afiche presentación tren del vino. Fuente: museoramalsanfernandopichilemu.cl

Durante el trayecto de San Fernando a Panihue (entrada de Santa Cruz), los pasajeros disfrutaban de degustaciones de los más importantes vinos de la zona, quesos finos, además de un folclorista que amenizaban con payas y canciones típicas del folclore chileno el viaje desde San Fernando a Santa Cruz. A medida que se desarrolla el viaje, un guía/traductor español – inglés, relata todo lo relacionado con el valle de Colchagua,



Tren del vino. Fuente: museoramalsanfernandopichilemu.cl

Producto del lamentable terremoto del 27F el cual sacudió a la zona centro - sur de nuestro país, se dañó considerablemente la vía férrea y algunos lugares que estaban insertos dentro del paquete turístico del Tren del Vino. A pesar de esto, continuó sus funciones hasta tan solo la estación Placilla, pero en abril de 2010, se decidió detener sus operaciones con la finalidad de que se reparara la vía férrea y reconstruyeran los sitios deteriorados por el sismo. En mayo los coches son expuestos en el día del Patrimonio en Estación Central, luego regresan a la casa de máquinas de San Fernando. En septiembre de 2010, son llevados los coches hacia Santiago, quedando tan solo la locomotora en San Fernando. En noviembre del mismo año, se realiza una revisión de la vía, luego de la reparación, entrando la locomotora n° 607. No obstante, en 2012 es trasladada a la Maestranza San Eugenio¹⁷.

La ruta del vino no solo generó un desarrollo tecnológico en el proceso productivo del vino para potenciar la calidad y la variedad, también

¹⁶ Corporación Tren del Vino, 2006

¹⁷ Idem.

generó un interés en los espacios arquitectónicos que permitían la producción vitivinícola, desde las viejas bodegas y las casonas de los dueños de viñedos vista como una arquitectura de interés patrimonial, hasta los edificios nuevos que se generaron para el turismo y su intervención en el paisaje productivo. La construcción de espacios no solo fue para la producción del vino, sino también para generar todo un ambiente y recorrido para la naciente actividad enoturística. *“Con esto se quiso valorizar la dimensión cultural y estética del paisaje, rescatando el camino de la historia recorrido en las intervenciones del habitante y emprendedor del valle, el cual como ser físico, biológico y espiritual construyó espacios habitables que integraron sus características, desarrollándose además esa arquitectura en un paisaje que configuró a satisfacción de sus requerimientos humanos para ser habitables, haciéndolo poseedor de una validez que lo hace acreedor de la calificación de arquitectónicas o paisajísticas”* (Parra, 2009). El trabajo conjunto de instituciones públicas y privadas no solo sirvió para dar el primer impulso a esta ruta del vino, durante años se siguió una estrecha colaboración, se generaron conversatorios con las comunidades, seminarios, instancias de discusión y capacitación para que no solo las empresas vitivinícolas fueran parte del proyecto, sino también la gente que se desarrollaba en otras áreas pero que se consideraba podía ser un aporte para potenciar aún más la imagen agroturística del valle de Colchagua.

Patrimonio y progreso van de la mano, bien lo entendieron los organismos encargados de potenciar la imagen turística del lugar, y la economía es un factor inevitable que sabe sacar provecho no solo de la venta de vino, también del patrimonio arquitectónico y natural de la zona, *“el turismo ofrece la posibilidad de romper rutinas, de alejar tedios, de abrir una ventana hacia mundos nuevos e ignotos”* (Torres Jofré, Woerner Rudloff, Sahady Villanueva, & Núñez Escobar, 2003).



Hotel Terra Viña. Fuente: [tripadvisor.cl](https://www.tripadvisor.cl)

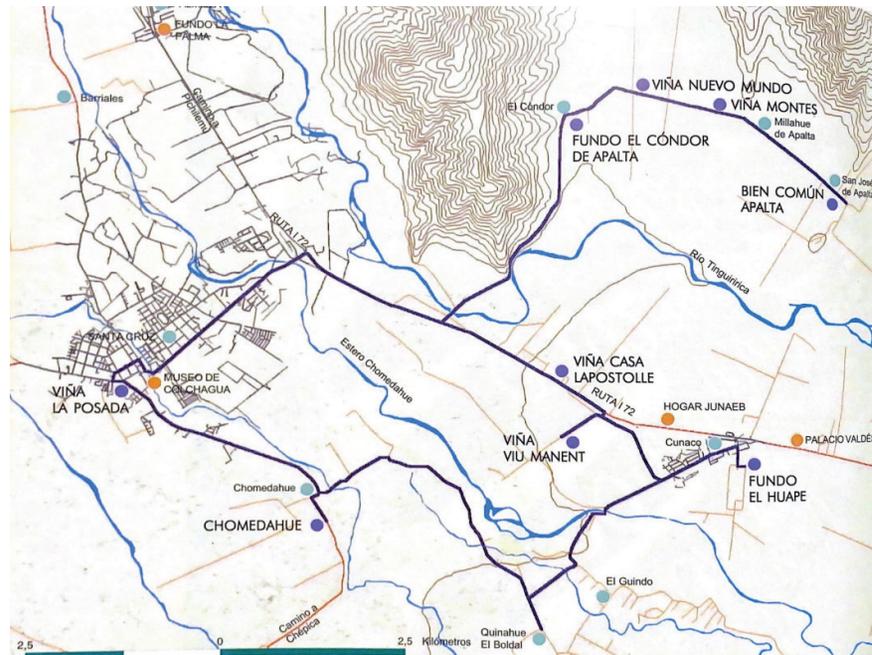
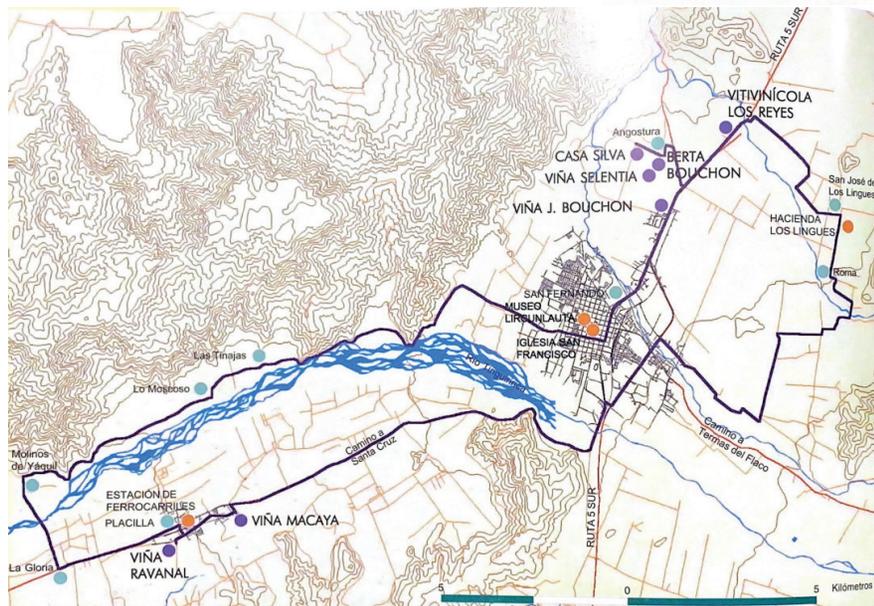
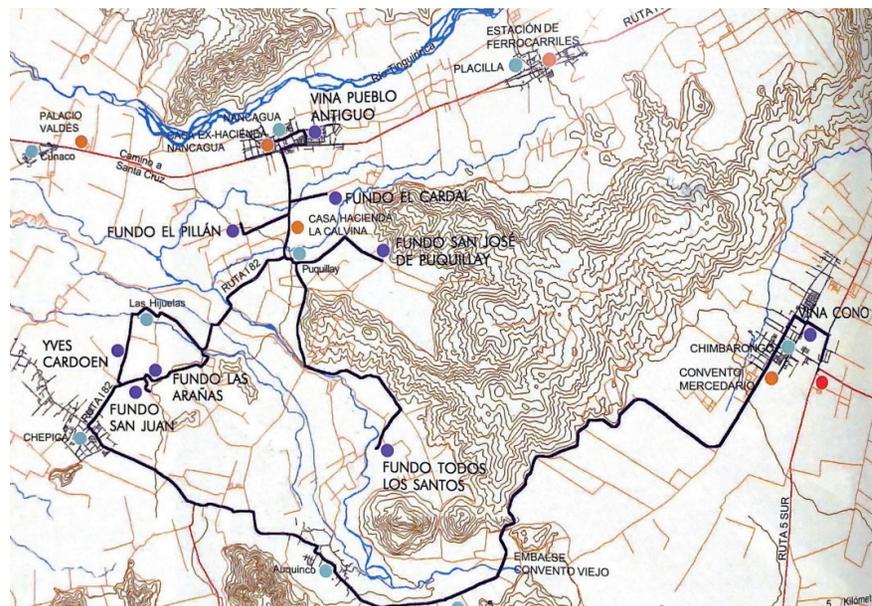


Viña Montes. Fuente: [santacruzturismo.cl](https://www.santacruzturismo.cl)

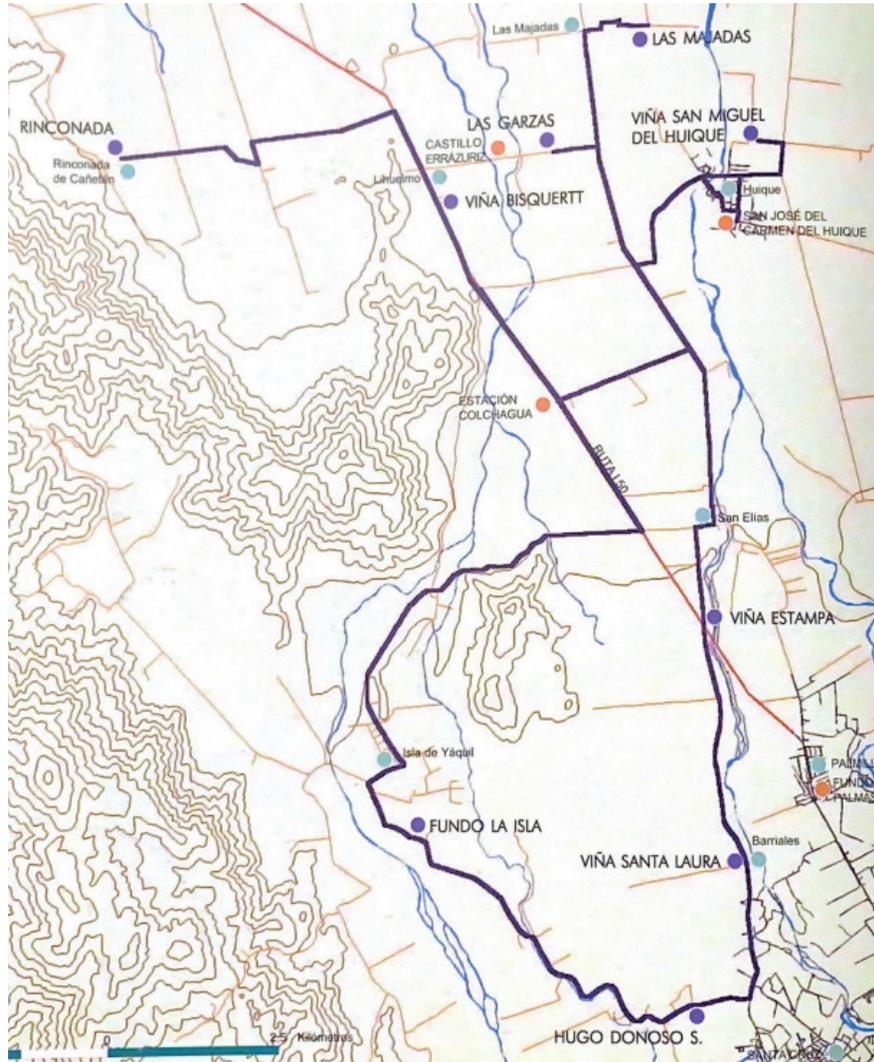
La ruta del vino comprende todo el valle de Colchagua, desde San Fernando por el oriente hasta Marchigüe, última comuna antes de la cordillera de la costa por el poniente. Cada una de las comunas, tiene a su alrededor varias viñas que componen este recorrido turístico. En la siguiente secuencia muestra los diferentes pueblos, ciudades, viñas y lugares de interés cultural en torno a la ruta del vino¹⁸.

2

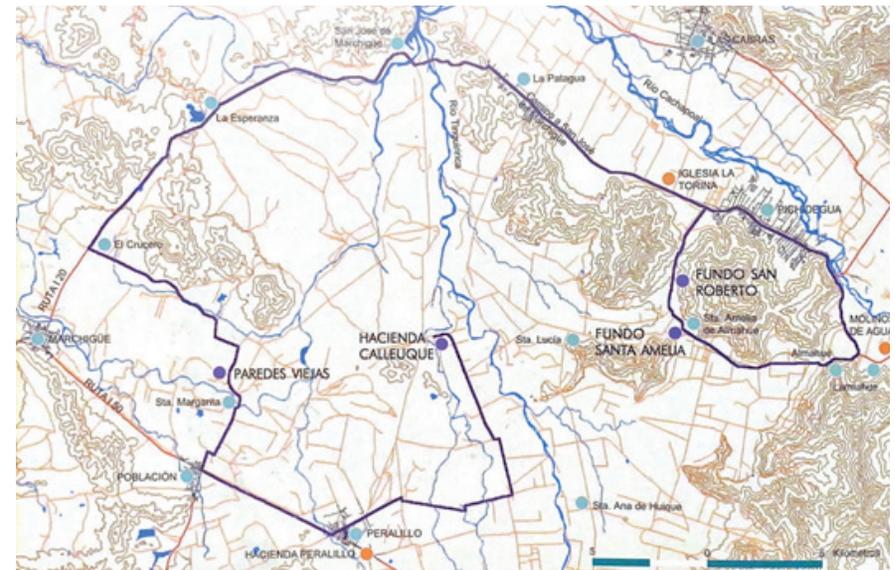
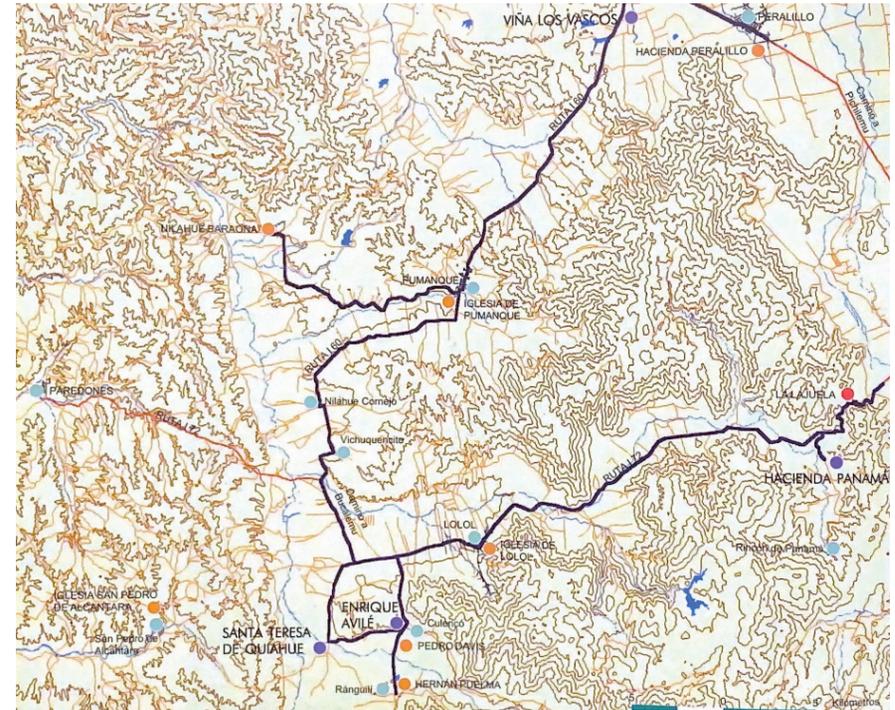
- SIMBOLOGÍA
- CENTRO POBLADO
 - CENTRO VITIVINÍCOLA
 - LUGAR DE INTERÉS CULTURAL
 - LUGAR DE INTERÉS ARQUITECTÓNICO



¹⁸ Imágenes obtenidas del libro "Vino desde la arquitectura". Mario Torres Jofré, Andrea Woerner, Antonio Sahady, Gustavo Núñez Escobar. 2002.



- SIMBOLOGÍA**
- CENTRO POBLADO
 - CENTRO VITIVINÍCOLA
 - LUGAR DE INTERÉS CULTURAL
 - LUGAR DE INTERÉS ARQUITECTÓNICO





3 DISCUSIÓN TEÓRICA

Vinya Viu Manent. Fuente: viumanent.cl

3.1 LOS NUEVOS PORTALES URBANOS

Si bien las diferentes localidades siempre tuvieron múltiples accesos y caminos (la mayoría de menor escala e importancia que conectaban con otros pueblos), con el tren los poblados establecieron accesos principales donde circulaba la mayor parte de personas y donde se marcaba la ruta hacia otras localidades de importancia en la zona. Pero con el declive de esta red, los caminos vehiculares comenzaron a desmarcarse de la ruta trazada por el tren y empezaron a aparecer otros puntos de acceso en la trama urbana de las diferentes localidades, por lo que la estación ya no fue el espacio urbano y arquitectónico que daba la bienvenida, si no que ahora comenzaron a aparecer otras tipologías de portales urbanos que marcaban el ingreso y por lo tanto la bienvenida e identidad a las localidades.

La presente investigación busca comprender el fenómeno de los portales urbanos actuales en el valle de Colchagua, es decir, como las localidades pasaron de tener espacios de acceso tan claros y con una tipología común hasta 1986 como lo fue la estación de trenes, a tener diversos accesos en cuanto a forma y representación para las comunidades, desde una función delimitadora hasta una turística y de identificación territorial.

Para comprender de mejor manera los conceptos arquitectónicos que componen los portales urbanos, los cuales vamos a revisar en los siguientes capítulos, recomiendo revisar el anexo 1.

3.2 ÁREA URBANA

Según la plantilla de definiciones del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) se define área urbana. “(...)Se entiende como entidad urbana un asentamiento humano con continuidad y concentración de construcciones en un amanzanamiento regular con población mayor a 2.000 habitantes, o entre 1.001 y 2.000 habitantes, donde menos del 50% de la población que declara haber trabajado se dedica a actividades primarias(...)” (INE, Urbano/Rural censo 2017: criterios)

También en el Artículo 1.1.2 Definiciones del Capítulo 1, Título 1 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, se expresa la diferencia conceptual entre área rural y área urbana.

Área urbana: superficie del territorio ubicada al interior del límite urbano, destinada al desarrollo armónico de los centros poblados y sus actividades existentes y proyectadas por el instrumento de planificación territorial.

Área rural: territorio ubicado fuera del límite urbano.

A lo largo de la ruta que une San Fernando con Pichilemu encontramos varias áreas urbanas, la mayoría son comunas que nacen al rededor de las estaciones, cada comuna tiene un área urbana definida, la que se consolida como pueblo, pero también cada una de estas comunas rurales le pertenecen administrativamente varias otras localidades pequeñas, que nacen al alero de los caminos, sin un ordenamiento claro y sin el equipamiento necesario para su desarrollo, por lo que siempre deben recurrir a los poblados cabeza, o centro comunal, a adquirir diferentes productos y servicios.

La siguiente imagen da cuenta de cada una de las comunas que se encuentran en el eje del valle y también las múltiples localidades que rodean esta carretera.



Fuente: Elaboración propia en base a plano de mapstyle.com

3.3 IMAGEN TURÍSTICA DE LOS POBLADOS

El valor del paisaje como recurso turístico es una de las características de esta zona en estudio, J.Nogué (1992) define el paisaje como el aspecto visible y perceptible del espacio, de donde se deriva que la mayor parte de las acepciones de este término impliquen necesariamente la existencia de un observador, de alguien (turista por ejemplo) que contempla y analiza la porción de un espacio. Por tanto, *“el paisaje se convierte en un concepto muy apropiado para abordar la vocación turística del territorio, ya que se sitúa a medio camino entre los fenómenos físicos y los humanos; e implica al observador y la valoración que éste hace de los elementos objetivos que percibe del territorio.”* (Barrado & Calabuig, 2001). Es común relacionar el paisaje con algo geográfico y natural, no intervenido por la mano humana, pero el paisaje cultural es siempre uno donde la presencia y actividad humana han provocado la alteración del territorio en mayor o menor medida. Es por esto que la observación del paisaje natural o cultural tiene una infinidad de matices: *“los netamente humanizado como los urbanos, con todos los elementos que componen las ciudades, hasta los cada vez más escasos paisajes*

netamente naturales” (Barrado & Calabuig, 2001). En Colchagua el paisaje formado tiene una característica agroindustrial, donde los viñedos han ido moldeando cerros y valles, y las industrias generando espacios arquitectónicos para el visitante, los poblados han hecho suya esta cultura vitivinícola, en parte porque han sacado provecho económico del turismo que atrae, pero también porque sus campos se han transformado en viñas.

La búsqueda de lo diferente, de conocer culturas y costumbres será la motivación más importante para salir de nuestra zona de confort, mundo cotidiano y contrastar lo distinto, y ser la impulsora de un viaje. *“Como afirma A. Meistersheim (1991), este deseo de alteridad, cuando está en el centro de la búsqueda del “cambio de aires”, se transforma también en producto para una nueva actividad económica: el turismo.”* (Barrado & Calabuig, 2001). Pero esta búsqueda de nuevas culturas no siempre es positiva o neutra, ya que el turismo promueve la conservación de los atributos culturales y patrimoniales de un lugar, pero también puede suponer una creación ficticia. Por lo tanto, incentiva artificialmente o no un elemento cultural, y lo transforma en espectáculo, una pieza de museo o en mercancía.

3



Imagen de Viña Marchigüe. Fuente: marchigüewines.com

El actual concepto de patrimonio turístico ha ido cambiando, no solo la iglesia o palacio, un edificio cualquiera puede transformarse en el ícono de una ciudad, es difícil calcular la potencialidad de un elemento cultural y con interés turístico *“de tal manera que cualquier ciudad puede transformarse en un centro turístico de primer nivel”* (Barrado & Calabuig, 2001) por ejemplo Brasilia, una ciudad inaugurada recién en 1958 es un destino turístico por la arquitectura de Oscar Niemeyer y por el urbanismo de Lucio Costa, a pesar de que es una ciudad también criticada por los especialistas. Según el libro *Geografía de turismo* (2001), el turismo puede tener valores histórico-artístico, religiosos-ideológicos o culturales-folclóricos, en la mayoría de los casos una mezcla de ellos. Es difícil establecer la vocación turística de un territorio, ya que los atractivos y la cultura turística van evolucionando. *“Existen una serie de posibilidades tanto climáticas como de paisaje, de patrimonio cultural o históricos, pero el hombre es capaz de crear otras nuevas que no se corresponden con ninguna de estas ventajas que podríamos denominar heredadas.”* (Barrado & Calabuig, 2001). Podríamos decir que no hay lugares predestinados a que sean turísticos, los aspectos naturales o artificiales no son más que posibilidades, que solo serán aprovechadas si se da una acción humana que así lo proyecte.

Geográfica y climáticamente el territorio del valle de Colchagua permite la actividad turística, la morfología del territorio donde se encuentran los principales poblados cabeza es una geografía poco accidentada, por otro lado, el clima permite que el turismo se desarrolle en el exterior, en viñedos y en la agroindustria alejada de los centros urbanos, ya que cada vez la época de lluvia tiene un periodo más acotado y no existe una oscilación de temperatura significativa durante el día.

También podríamos señalar que el turismo de la zona no es de masas, con recorridos muchos más cercanos entre visitantes y locales, sin cadenas de turismo de renombre sino más bien pequeños hoteles o cabañas que pretenden ofrecer una experiencia de tranquilidad y personalizada. Es decir un turismo de carácter rural, donde se busca genera una relación con la cultura de la zona, poniendo en valor los espacios rurales y el hábitat. Se acostumbra identificar el turismo rural con el contacto con la naturaleza, el descubrimiento y disfrute de las tradiciones, la gastronomía, la historia, el paisaje y las costumbres.

Efectos positivos del turismo vitivinícola en el valle de Colchagua

Sociales
<ul style="list-style-type: none"> - Mejoramiento de los espacios públicos e infraestructura de las áreas rurales que generalmente quedan de lado ante las ciudades. - Contactos culturales diversos entre poblados y con visitantes. - Afianzamiento de la actividad cultural local.
Económicos
<ul style="list-style-type: none"> - Dinamización de la economía local, mediante la revalorización de los recursos del territorio. - Generación de empleos permanente y estacional. - Estimulación a contactos comerciales
Ambientales
<ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento del patrimonio cultural. - Toma de conciencia del valor y conservación del paisaje tradicional y de valor ecológicos.

Efectos negativos del turismo vitivinícola en el valle de Colchagua

Sociales
<ul style="list-style-type: none"> - Introducción de otros productores o empresarios externos al territorio que no mantienen las tradiciones. - Modificación del modo de vida o sustitución de las manifestaciones culturales. - Elitismo en la actividad turística.
Económicos
<ul style="list-style-type: none"> - <u>Monoespecialización</u> del turismo, fundando la economía en una única área. - Temporalidad de los trabajos, habiendo épocas de gran oferta laboral o tras de desempleo.
Ambientales
<ul style="list-style-type: none"> - Presión en los recursos ecológicos, monocultivo y desaparición de diversidad ecológica.

3.4 PORTALES URBANOS

Cruzar un umbral o entrar en un lugar es una actividad habitual que la mayoría de las veces lo hacemos sin pensar, y nos lleva de una situación a otra, y estamos en sintonía con todo tipo de cosas que se asocian con esa actividad frecuente de “entrar”, y nos preguntamos inconscientemente si estoy en el lugar correcto, si es seguro, si está vacío u ocupado, si preferiría no estar allí y querría salir.

El umbral o portal también da paso a la acción de “entrar”, pero también es el límite, la frontera que distingue y se opone a dos mundos, y al mismo tiempo el lugar paradójico donde esos mundos se comunican. Los portales urbanos podríamos catalogarlos como hitos en la trama urbana que marcan el ingreso a los poblados, estos tratan de simbolizar en un espacio una o varias características del poblado al que se está ingresando. En un sentido amplio, es un lugar valioso para la ciudad, la comunicación y la identificación de los habitantes dentro de un determinado conjunto urbano, más allá de su función como “medianero”. Estos portales urbanos pueden ser de todo tipo, algunos diseñados como tal, otros que con el paso del tiempo se fueron transformando en la portada de una ciudad, como por ejemplo una iglesia, un puente, un elemento histórico, un elemento natural, un tipo de paisaje o prácticamente cualquier cosa que este a las afuera de la ciudad y que los habitantes de cada pueblo sientan que puede ser la portada de un lugar, una portada que da la bienvenida y representa parte de sus tradiciones y cultura.



A cattlegrid filters livestock from traffic. Fuente: “Doorway”. Roytledge.2007.

La arquitectura es el medio a través del cual alteramos nuestro entorno físicamente, con el diseño se nivela el suelo, se limpian los bosques, se demuelen los edificios existentes, se definen los límites, se trazan los caminos, se levantan muros, entre otros. Pero los poderes de la arquitectura no están confinados dentro de las formas materiales de los edificios, los elementos de la arquitectura proyectan su influencia al exterior. Una puerta, a través de su eje, puede establecer enlaces entre lugares que pueden ser remotos y distantes, también pueden cambiar cómo el mundo es para uno y los significados que estos tienen. Las puertas ofrecen el paso de un lugar a otro y la utilización de zonas de transición son simples pero sutiles, y llegan a afectar el comportamiento y las relaciones de los visitantes. El portal urbano puede tener una función de separación entre comunas, pero su principal objetivo es la vinculación y la comunicación entre localidades pertenecientes al mismo lugar geográfico, una misma cultura y las mismas tradiciones, el valle de Colchagua. “Si se levantara una puerta entre dos personas de pie en medio de un campo abierto, podría vincularlas con su eje, pero también las separaría en distintas mitades del campo; se sentirían más separados el uno del otro que sin la puerta.” (Unwin, 2007). Como tal, una puerta puede tener dimensiones poéticas y filosóficas y ser utilizada para manipular las percepciones, las relaciones y el sentido de identidad de las personas. Al posicionar a las personas con precisión y llevarlas a lo largo de rutas predeterminadas, las puertas pueden orquestar impresiones e incluso cultivar ciertas creencias.

3



A guardsman filters friends from enemies. Fuente: “Doorway”. Roytledge.2007.



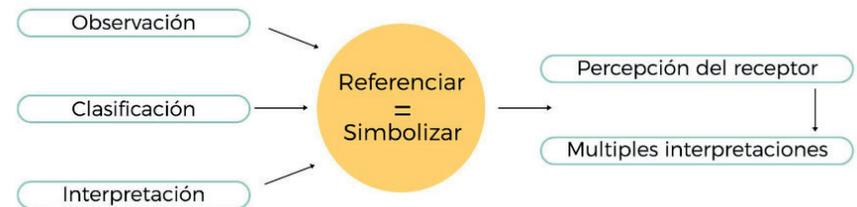
Welcome to fabulous las vegas sign. Fuente: Thomas Wolf, www.foto-tw.cl

3.5 SIMBOLISMO Y PERCEPCIÓN

La creación y habitar de los proyectos arquitectónicos pasa por conectar todos los sentidos con la realidad o contexto ya que la forma en que percibimos los espacios es una comunicación ininterrumpida de nuestro cuerpo y el lugar, en efecto, *“El cuerpo y el espacio somos uno. Nos complementamos constantemente”* y *“las cualidades del espacio, de la materia y de la escala se miden a partes iguales por el ojo, el oído, la nariz, la piel, la lengua, el esqueleto y el músculo”* (Pallasmaa, 1996). Por lo tanto la comprensión de la arquitectura es algo inseparable de la persona y sus sentidos. Pallasmaa también señala que la arquitectura se separa del arte al momento de habitarla, el uso de todos los sentidos y funciones de nuestro cuerpo, genera una diferencia total en la práctica solo apreciativa y uso de solo algunos sentidos, en la mayor parte de las obras de arte. Aun cuando pasen años entre el diseño y construcción de

un edificio, la multidimensionalidad que el arquitecto usa para proyectar es pasada a las personas que habiten cada espacio. Por lo tanto, el simbolismo y percepción de los portales urbano debieran no solo ser apreciativas, si no que su calidad como objeto dentro de la ciudad debe medirse según cuan habitable y cuanto espacio público de calidad entrega a la ciudad.

Kevin Lynch (1960) se centra en el análisis urbano, incluyendo aspectos como la percepción sensorial espacial, proponiendo analizar desde la experiencia de cada individuo, una forma de acercarse a las personas y preguntarles sobre sus percepciones. La arquitectura es un elemento que modela nuestro entorno, lo va construyendo, por eso que no son solo materiales y formas, sino que también implica múltiples simbolismo o significados que las personas en su habitar le confieren a cada objeto arquitectónico¹⁹.



Fuente: *“Urbanismos y poder de la arquitectura como símbolo de poder”*. Universidad Colegio mayor de Antioquia

La investigación de la Universidad Colegio mayor de Antioquia (2017) explica *“Es así como los símbolos, pueden conceder una gran cantidad de significados, dicho de otro modo, el significado de los símbolos no es único o no está sujeto a uno solo, sino que puede haber muchos, ya que la percepción de cada individuo es única y puede dar múltiples interpretaciones”*. Las obras arquitectónicas siempre llevan consigo la representación en cierta medida la cultura del lugar, visión del mundo, sociedad, ideología, creencias o modos de habitar, esto lo logran de una manera literal, metafórica o conceptual.

¹⁹ “La imagen de la ciudad” Kevin Lynch. 1960.



Denotación Literal



Denotación Metafórica

conocimiento colectivo de las comunidades, es decir una iglesia, un puente, un edificio en particular, un parque o un elemento natural, son en esencia más representativos como portada de un lugar. En cambio aquellos que nacen como portales urbanos y son preconcebidos bajo el diseño de un número limitado de personas (diseñadores), probablemente fallen en su objetivo de simbolizar y representar a una ciudad.

3

Lo que Goodman explica en su libro *Maneras de hacer mundos* (1978) es que los símbolos están sujetos a múltiples interpretaciones que pueden conferir una variedad de significados y la arquitectura proporciona una comprensión única que ninguna otra disciplina puede ofrecer, esta puede moldear y dar forma a nuestra percepción; la creación de espacios, el manejo de la luz o los materiales constructivos, consiguen crear entornos que pueden hacernos notar características que antes habíamos pasado por alto²⁰.

Por todo lo anterior entonces podemos entender por qué los portales urbanos nacen teniendo una gran diversidad de expresiones, porque cada individuo tiene una forma de percibir y simbolizar su localidad, por lo tanto, el umbral urbano surge de un conocimiento colectivo de la cultura del lugar expresada en un objeto arquitectónico o natural. El tener que simbolizar a una población es lo que le da la complejidad al portal, tratar que un objeto represente tantos simbolismos como habitantes existen en el territorio genera una discusión de su pertinencia y representatividad para cada comuna. Por consiguiente, aquellos portales urbanos que **no fueron diseñados como tal**, pero que se consolidan por un (re)

²⁰ "Urbanismos y poder de la arquitectura como símbolo de poder". Universidad Colegio de Antioquia. 2017

4

CASOS DE ESTUDIO



4.1 REFERENTES EXTRANJEROS

En EEUU, un centro de bienvenida es un área de descanso con un centro de visitantes, ubicado después de la entrada de un estado o provincia a otro estado o provincia o, en algunos casos a la entrada al país, generalmente a lo largo de una autopista interestatal. Estos centros de información para el viajero son operados por el Estado en el que están ubicados. El primer ejemplo se abrió el 4 de mayo de 1935, junto a la autopista interestatal US-12 en New Buffalo, Michigan, cerca de la frontera del Estado de Indiana²¹.



Tourist information center, West Virginia, EEUU. Fuente: tripadvisor.

Los centros de bienvenida y las plazas de servicio generalmente consisten en un edificio grande o edificios con instalaciones sanitarias públicas, folletos gratuitos relacionados con las atracciones cercanas, alojamiento y comida, un mapa oficial de carreteras estatales gratuito actualizado a intervalos regulares, escritorios con personal para que las personas soliciten asistencia, áreas de picnic, restaurantes cercanos o comedores en el lugar, estaciones de servicio y grandes estacionamientos. Además de lo mencionado anteriormente, normalmente hay una gran asta con la bandera del Estado frente al centro de bienvenida²².

²¹ Newbuffalo.org

²² Www.developoptourism.com



Visitor center Delaware, EEUU. Fuente: visitadelaware.com

El Furnace Creek visitor center en el valle de la muerte, California, es un buen ejemplo de un centro turístico, tiene una volumetría que no compete con el paisaje, usa materiales similares al del contexto, la vegetación tiene relación con el clima del lugar, contiene elementos simbólicos como la bandera del país y lo más destacable, que es funcional al usuario, entrega espacios de descanso, información y permite realizar necesidades básicas humanas, sin competir programáticamente con lo realmente impórtate, visitar el parque.



Visitor Center Valle de la muerte, EEUU. Fuente: tripadvisor.com

Este tipo de referente sirve para entender la importancia de este tipo de espacios, sin embargo considerando la escala de la ciudades o estados en donde se ubican, no son compatibles con la escala de los poblados en la ruta que esta investigación comprende, sin embargo sí podrían tener más sentido enmarcando una ruta en específico, con estalaciones de este tipo en ambos extremos de la carretera I-90, en este caso la ruta del vino del valle de Colchagua, una ruta con un carácter turístico que las localidades han intentado crear una imagen, donde este tipo de edificio podría existir en el comienzo o final de la ruta.

4.2 REFERENTES NACIONALES

Los portales urbanos en Chile tienen varias características en común, están generalmente ubicados en el borde urbano o en el interior de las ciudades, al costado de alguna vía interurbana. Por otro lado, más allá que su elemento principal sea una escultura o edificio, vemos recurrentemente que estos espacios están contenidos por un parque, plaza o acompañada de vegetación. Para finalizar los elementos comunes de los PU en Chile, observamos que en la mayoría contienen un elemento tipográfico de dos o tres dimensiones.



Portal urbano Copiapó. Fuente: Google maps



Portal urbano San Fernando. Fuente: fotopaises.com



Portal urbano Chimbarongo. Fuente: municipalidadchimbarongo.cl



Portal urbano Los Angeles. Fuente: tvu.cl

Este primer vistazo a los portales urbanos en nuestro país nos da pie para entender que en muchas ciudades y poblados existe una tipología muy similar, esto no cambia de gran manera en el territorio en el que estamos trabajando, ya que varios de los PU que veremos tienen las mismas características, pero también encontraremos otras tipologías que no se dan en los portales establecidos y diseñados como tal, sino que otros elementos de la ciudad y del paisaje se transforman en PU o tienen potencial para serlo.

4.3 CASOS DE ESTUDIO EN VALLE DE COLCHAGUA

La siguiente secuencia de imagen muestra el estado actual de los principales poblados del valle de Colchagua: de lo que fue el trayecto de la línea férrea, la ubicación de las estaciones, la actual carretera I-90 y los portales urbanos identificados.

En general, el trazado de la actual carretera se intenta mantener junto al trazado del tren, ya que se entiende que no es solo una ruta de transporte, sino también la columna vertebral de las localidades. Aun así en algunos poblados existen diferentes variaciones o diferencias entre ambos trazados, por un lado, para que la carretera no rompa la trama urbana de las comunas, por el peligro de las altas velocidades de los vehículos los que circulan en una mucho mayor frecuencia que los trenes, y por otro lado también esta vía significa una contaminación auditiva para las comunidades.

Otro punto a tener en cuenta al ver las imágenes es que los seis pueblos/comunas que conforman el valle de Colchagua crecieron principalmente hacia un lado de las vías de transporte, es decir, el desarrollo urbano, poco o nada planificado, entiende que estas líneas de tren y vehículos en la actualidad generan una frontera y debilidad en las relaciones, por lo que se da un crecimiento acentuado hacia un lado de la ruta. Esto no quita que otros encontraron oportunidades para posicionarse en el lado opuesto, principalmente quienes sacan provecho económico de la carretera como lo son vendedores de comida para viajeros, vulcanizaciones, comerciantes de temporada, hospedajes, entre otros comercios y servicios que no conviven de buena manera en las áreas residenciales.

Los nuevos portales que surgieron en la mayoría de los casos se ubican justo al lado de la carretera, en un principio estos se ubicaban a las afuera o en el perímetro del área urbana, hoy con el crecimiento de los poblados algunos portales urbanos están quedando en el interior de la trama urbana lo que significa la pérdida de una de las características principales de estos hitos, que es la pretensión de ser una presentación o antesala de las comunas.

Un cuarto punto que debemos tener presente es la parcelación y agroindustria que ha rodeado los asentamientos humanos, estos como ya se mencionó no solo tiene un fin de cultivo, sino que también un objetivo turístico vinculado a la comunidad, por ende, hay que tener en cuenta que la presentación de la comunidad es la presentación del agroturismo.

El análisis de los poblados y sus portales se hará de forma lineal desde el oriente al occidente, ya que es la forma en que se adentra al valle, viéndolo desde un carácter turístico y entendiendo la autopista 5 sur como eje central del país. Es así como la comuna de Placilla es la primera en aparecer en la ruta I-90, dejando fuera a San Fernando, por su carácter geográfico ya que se ubica en el valle central y no en el valle de Colchagua, y además por tener una escala mucho mayor a la de los poblados interiores.



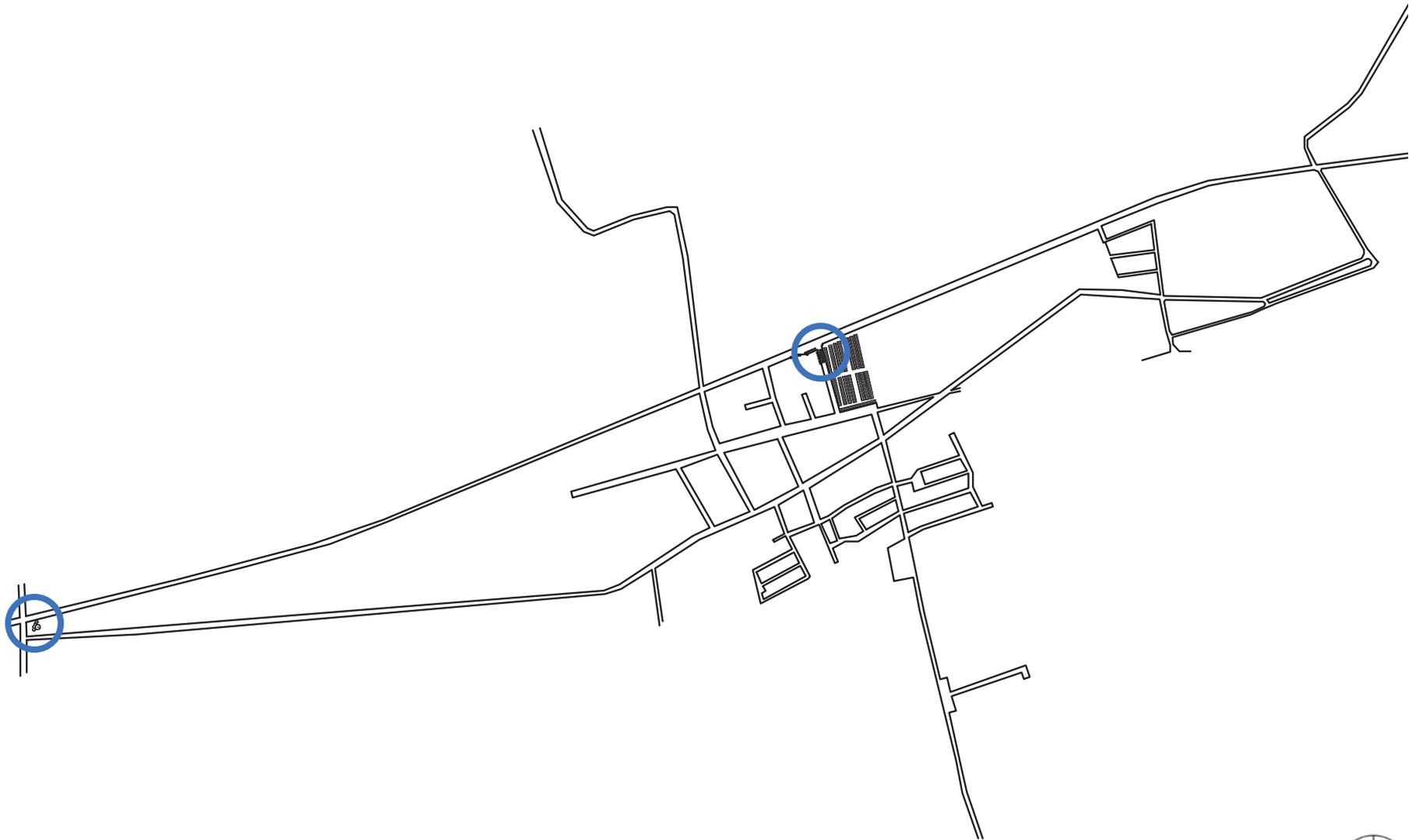
Comunas de estudio en valle de Colchagua. Fuente: Elaboración propia en base a plano de mapstyle.com

A. PLACILLA

4



Comparación línea férrea y carretera. Fuente: Imagen Google maps intervenida



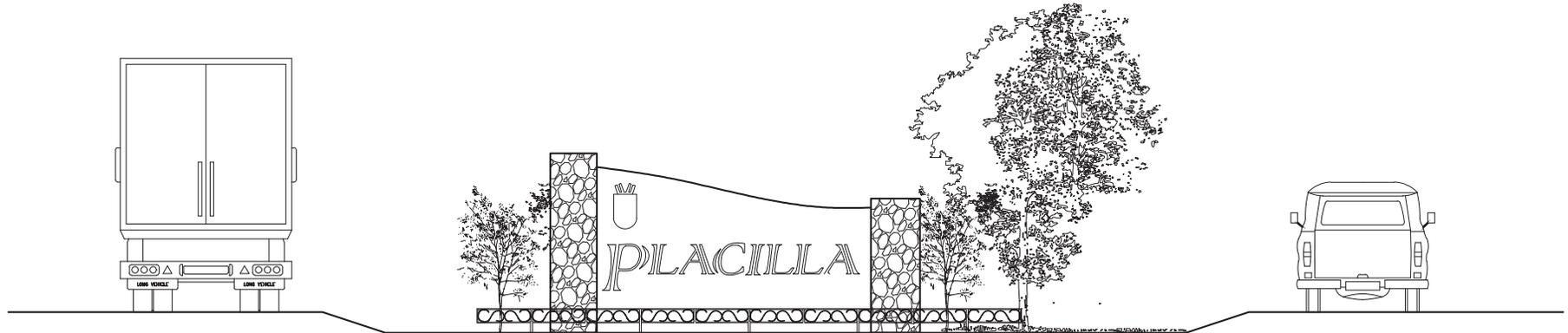
4

Ubicación de los portales urbanos en la trama urbana. Fuente: elaboración propia





Portal urbano. Fuente: latribunadecolchagua.cl. 2022



Los portales urbanos, como ya se mencionó y veremos nuevamente, tienen muchas formas de expresión desde los preconcebidos como tal y los que por ser un hito en la periferia de la comuna se transformaron en portal. En la comuna de Placilla existe un portal urbano concebido bajo un diseño previo, este consta de dos pilares de piedras y un muro en medio con el nombre y escudo de la comuna, este se ubica en el acceso poniente de la comuna, es decir, viniendo desde la costa. Pero este portal urbano no es un espacio característico de la zona, no simboliza tradiciones, ni entrega un espacio público de utilidad para el habitante, además de encontrarse a cerca de 2 km del centro urbano, funciona más bien como un cartel limítrofe que marca el ingreso territorial y administrativo de la comuna, no así al área urbana del pueblo de Placilla.

Ubicación	Acceso poniente de la comuna.
Tipología	Cartel
Tamaño	Cinco metros de ancho por tres metros de alto.
Materialidad	Piedras, hormigón y elementos de metal.



Cementerio desde la carretera. Fuente: elaboración propia. 2022

4

Sin embargo, desde el otro acceso al área urbana de Placilla existen otros tipos de elementos que marcan el ingreso al pueblo, no son espacios pensados como portales urbanos, pero sí espacios simbólicos del acceso a este asentamiento urbano. Estos espacios son el cementerio de la comuna, el paradero principal del transporte colectivo y un paseo de urbano que conecta con la plaza de armas.

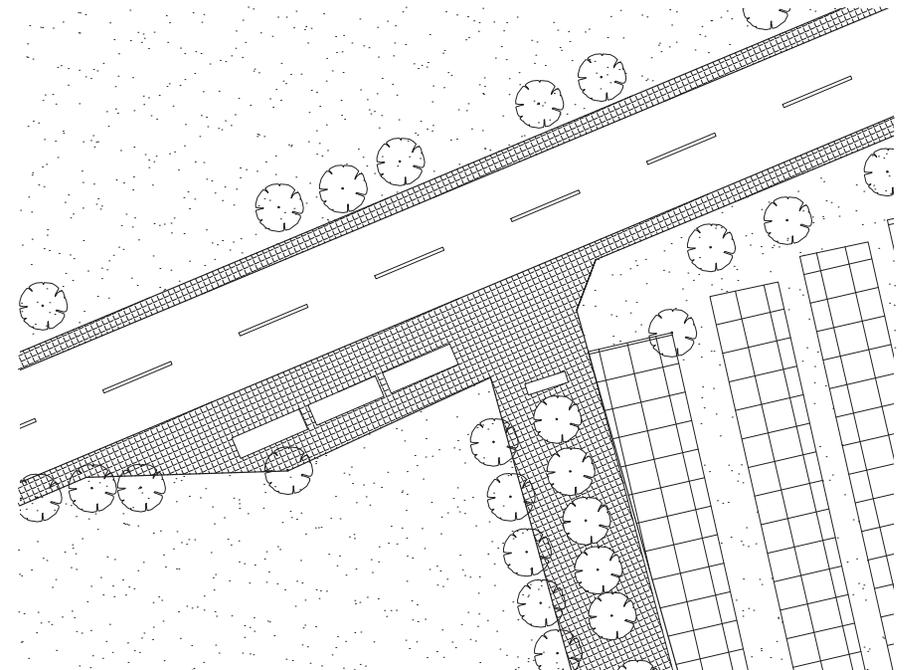
Estos tres elementos de la ciudad generan una esquina con tres características simbólicas: conectar la carretera con el centro de la ciudad, el cementerio como lugar simbólico e histórico (a pesar de su deterioro) y el paradero como lugar de llegada y salida del transporte público. Además de estos tres espacios también existe una escultura que representa una actividad típica, como lo es el trabajo campesino.

Este lugar se transforma en el portal urbano ya que es la primera imagen urbana que vemos de Palmilla viniendo desde la autopista 5 sur, acá comienza la zona urbana y es reconocible por los tres elementos mencionados que no se encuentran juntos en ninguna de las otras comunas del valle de Colchagua.

Sin duda este lugar dentro de la comuna tiene un gran potencial para transformarse en un lugar de bienvenida, que integre estos elementos y sume más programas, comercio, zonas de información turísticas y otros, más aún teniendo en cuenta que es la primera comuna de esta ruta.



Estatua paseo peatonal. Fuente: elaboración propia



Planta paradero, paseo y cementerio. Fuente: elaboración propia



Paradero principal. Fuente: elaboración propia

B. NANCAGUA

4



Comparación línea férrea y carretera. Fuente: Imagen Google maps intervenida



Trama urbana. Fuente: elaboración propia





Elemento escultórico del Portal urbano. Fuente: elaboración propia

Nancagua es la segunda comuna en la ruta de cordillera a mar, esta cuenta con un elemento escultórico que hace alusión a la comuna, en este caso es una escultura de madera que representa al huaso en caballo junto a un elemento horizontal donde sale el nombre de la comuna con una plataforma de piedra y cemento. Sin embargo, este elemento es uno de menor relevancia para ser primera imagen de la comuna porque no se ubica en el inicio de la zona urbana y por solo ser un elemento visual. El espacio clave que marca el acceso es el parque en el que se posiciona esta escultura y que se extiende al costado de la carretera desde el comienzo del área urbana por el lado oriente hasta unos dos tercios linealmente hacia el poniente.

Este parque integra varios programas, juegos para niños, esculturas, comercio, acoge a las ferias libres que se realizan en la zona y todas las actividades esporádicas que se hacen en la comuna, además de funcionar como un elemento barrera o buffer entre la cualidad interprovincial de la carretera I-90 y la cualidad barrial de este poblado.

El parque como portal urbano es una tipología común y muy funcional en el objetivo de dar la bienvenida en las ciudades o pueblos. En este trayecto del valle de Colchagua nos encontraremos con más de uno, además de tener el potencial, por el espacio que entrega, para desarrollar más en profundidad un programa dedicado a la información turística y de servicios para el viajero.



Parque Nancagua. Fuente: Street View

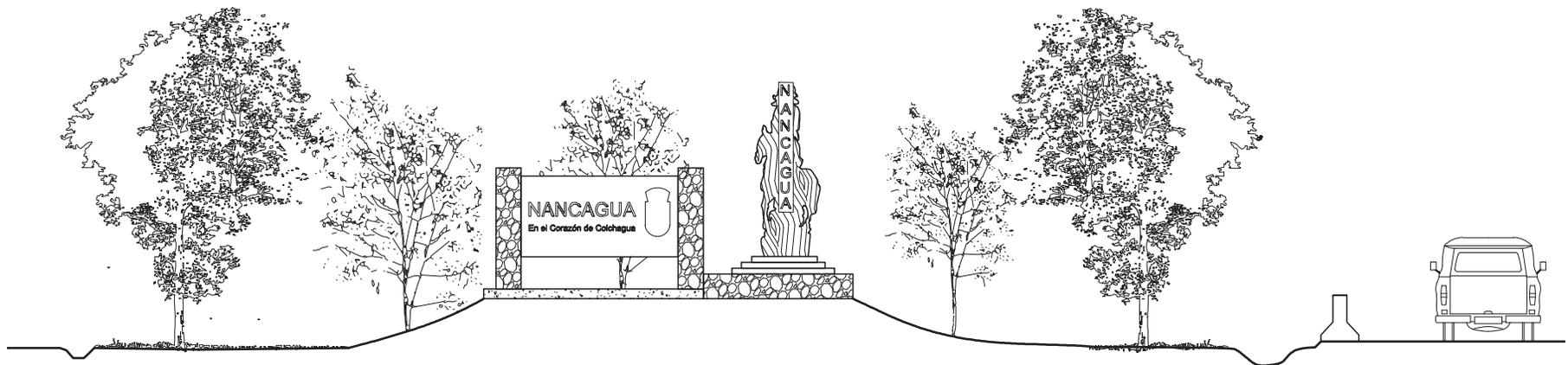
4



Planta del elemento escultórico del PU en el parque. Fuente: elaboración propia



Ubicación	Comienza en acceso oriente de la comuna y se extiende por alcostado de la ruta I-90
Tipología	Parque lineal y escultura
Tamaño	Parque: 25m de ancho por 950m de largo. Escultura: 3m de alto por 7 de ancho
Materialidad	Escultura: Piedras, hormigon y madera tallada.



C. SANTA CRUZ

4



Comparación línea férrea y carretera. Fuente: imagen Google maps intervenida.

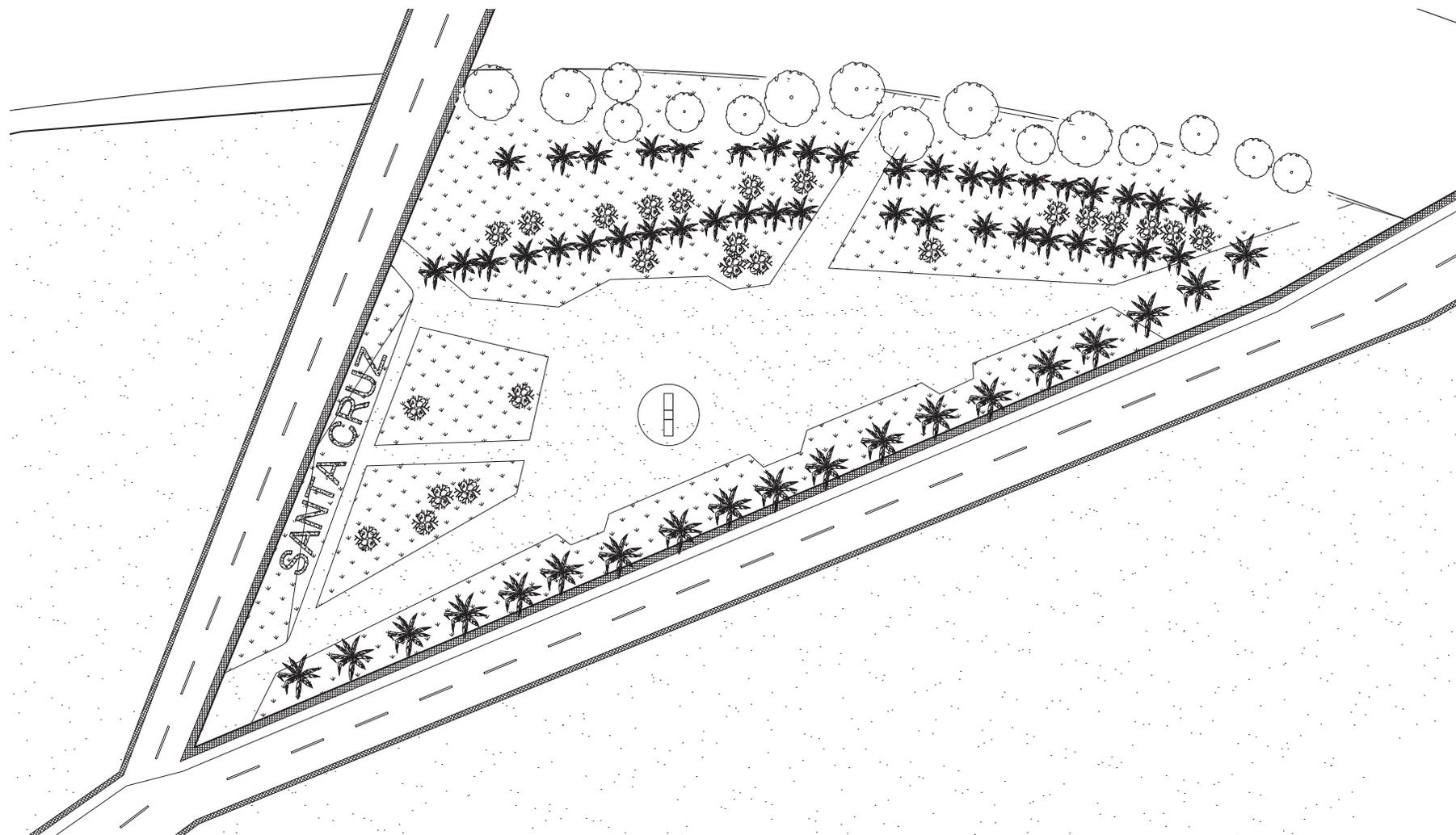


Trama urbana. Fuente: elaboración propia



Santa Cruz es la comuna más grande de este recorrido, esta nace alejada de la que es la ruta I-90, al otro lado del estero Chimbarongo, sin embargo, entre el río y la línea del tren nace la localidad de Paniahue, perteneciente a la comuna de Santa Cruz. Hoy con el crecimiento de la población ambos están prácticamente unidos y forman una sola ciudad. En esta unión nace el portal urbano, a las afueras en un principio de Santa Cruz, pero con la unión de ambas áreas urbanas podríamos decir que queda inmerso en la unificada área urbana, perdiendo la característica

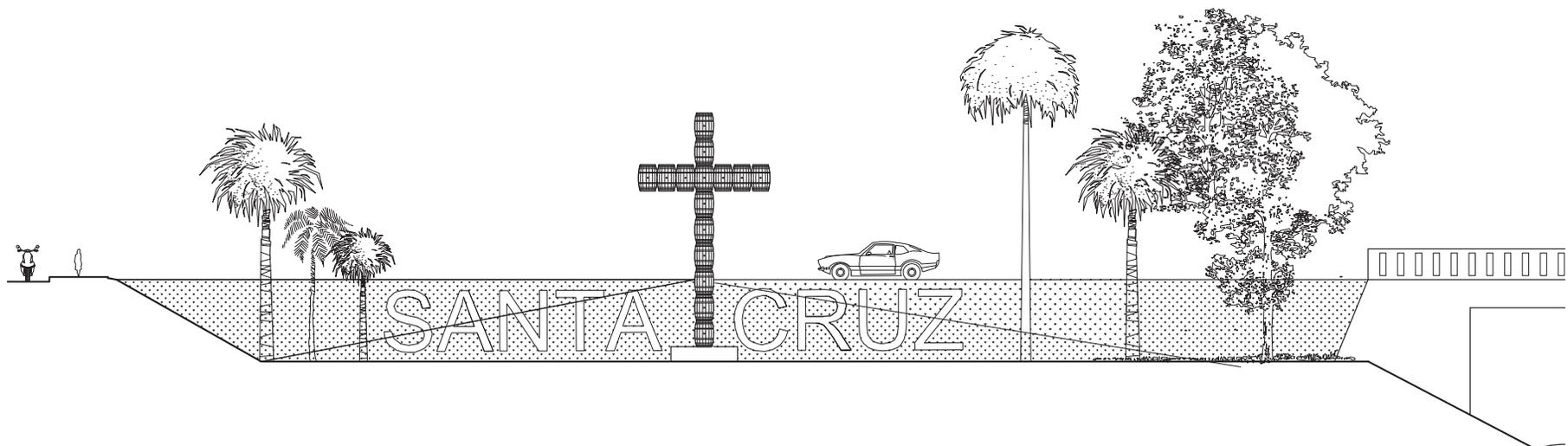
principal del PU que es la presentación o antesala para el viajero. Este portal urbano pertenece también a la tipología de parque, en la intersección de dos calles que conectan la carretera y el sector de Paniahue con la ciudad de Santa Cruz, encajonado por el río Tinguiririca lo convierte en uno de los espacios naturales más importantes en este poblado.



Planta parque. Fuente: elaboración propia

Ubicación	Acceso norte de la comuna.
Tipología	Parque
Tamaño	9.000 m ²
Materialidad	Vegetación, principalmente palmeras, cubresuelo y flores orejas de oso (varía según temporada).

Este portal urbano de tipología parque, tiene un mayor diseño que el parque que anteriormente revisamos, primero genera una transición de alturas, entre el bajo del río y el nivel calle, aprovechando la pendiente para establecer el nombre de la comuna. Por otro lado, posee una sectorización dentro del parque con zonas de pausa y otras de circulación, como así también una diversidad de vegetación. Por último, tiene elementos simbólicos, siendo el principal la cruz de barriles, objeto tradicional en la producción de vino.



Elevación Parque. Fuente: elaboración propia



Tipografía en el parque. Fuente: elaboración propia



Elementos simbólicos. Fuente: alamy.es

El parque a pesar de no estar en el inicio de la zona urbana debido al crecimiento de la ciudad, ni al costado de la carretera I-90, sí se ubica como un lugar de jerarquía en la ciudad, un espacio que tiene un trabajo de diseño, da una imagen de la ciudad a la que se está ingresando al integrar elementos simbólicos, además de ser un lugar que se muestra a la carretera dejando claro que su objetivo de presentar la comuna al automovilista.



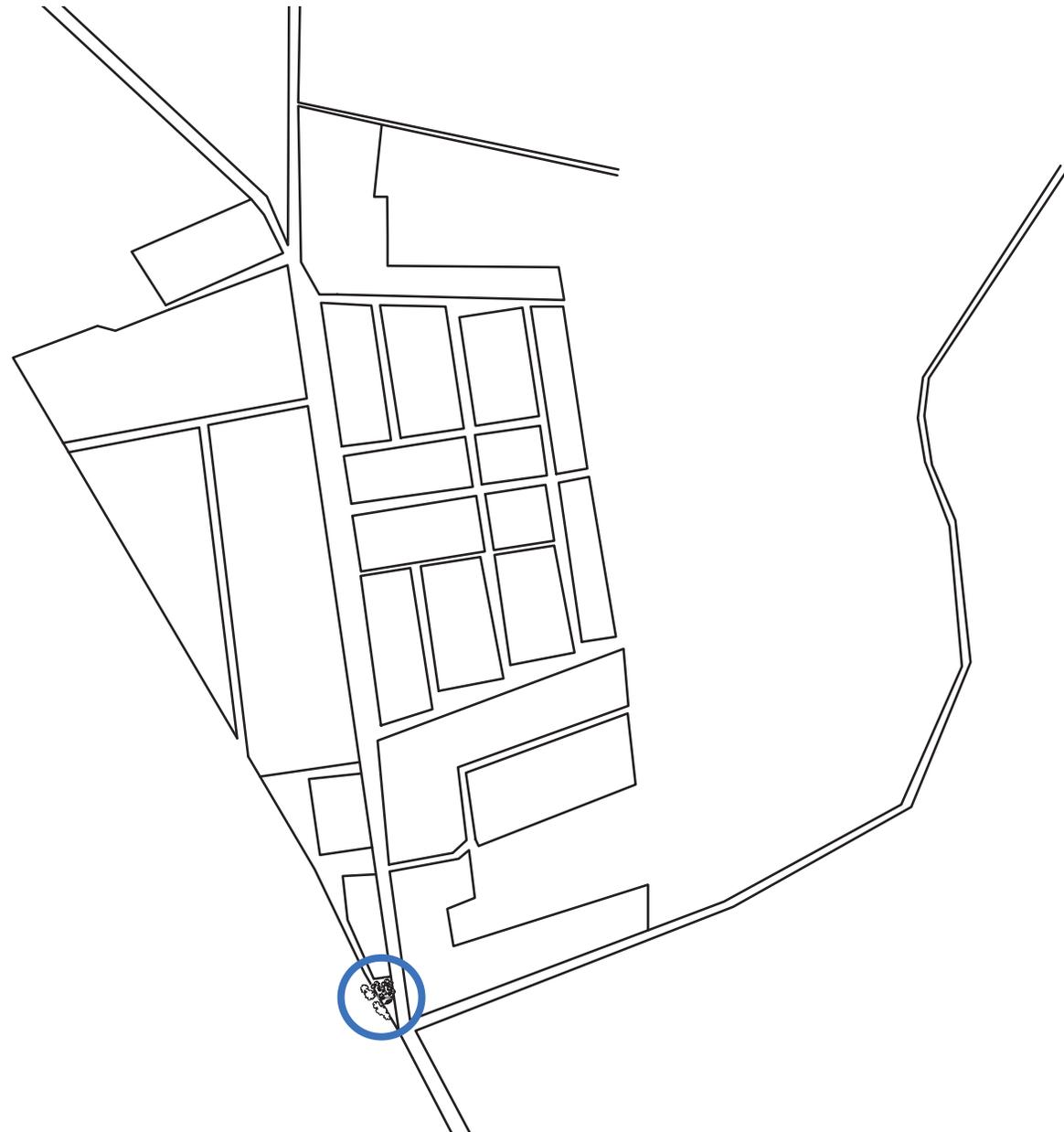
Acceso a parque. Fuente: elaboración propia

D. PALMILLA

4



Comparación línea férrea y carretera. Fuente: imagen Google maps intervenida.



4

Trama urbana. Fuente: elaboración propia





Planta Portal urbano. Fuente: elaboración propia.

En la comuna de Palmilla aparece una nueva tipología: el monumento. Este objeto escultórico se ubica a un costado de la carretera que une al valle de Colchagua, en el inicio del área urbana de la comuna. La escultura se ubica en una pequeña plazoleta y representa un personaje importante para la comunidad. La obra artística se hace completamente visible al mantenerse en el eje de la ruta, esto ayudado de la curva de ingreso al pueblo permite visualizar el monumento desde la distancia.

A pesar de ser un objeto visible para quien ingresa a la comuna, no deja claro al visitante donde se está ingresando, funciona más como un hito para quien conoce la zona y puede reconocer la estatua como parte de la comuna de Palmilla. Además, es un espacio mínimo que no da cuenta de la importancia de ser el primer lugar de la comuna que se muestra al viajero.

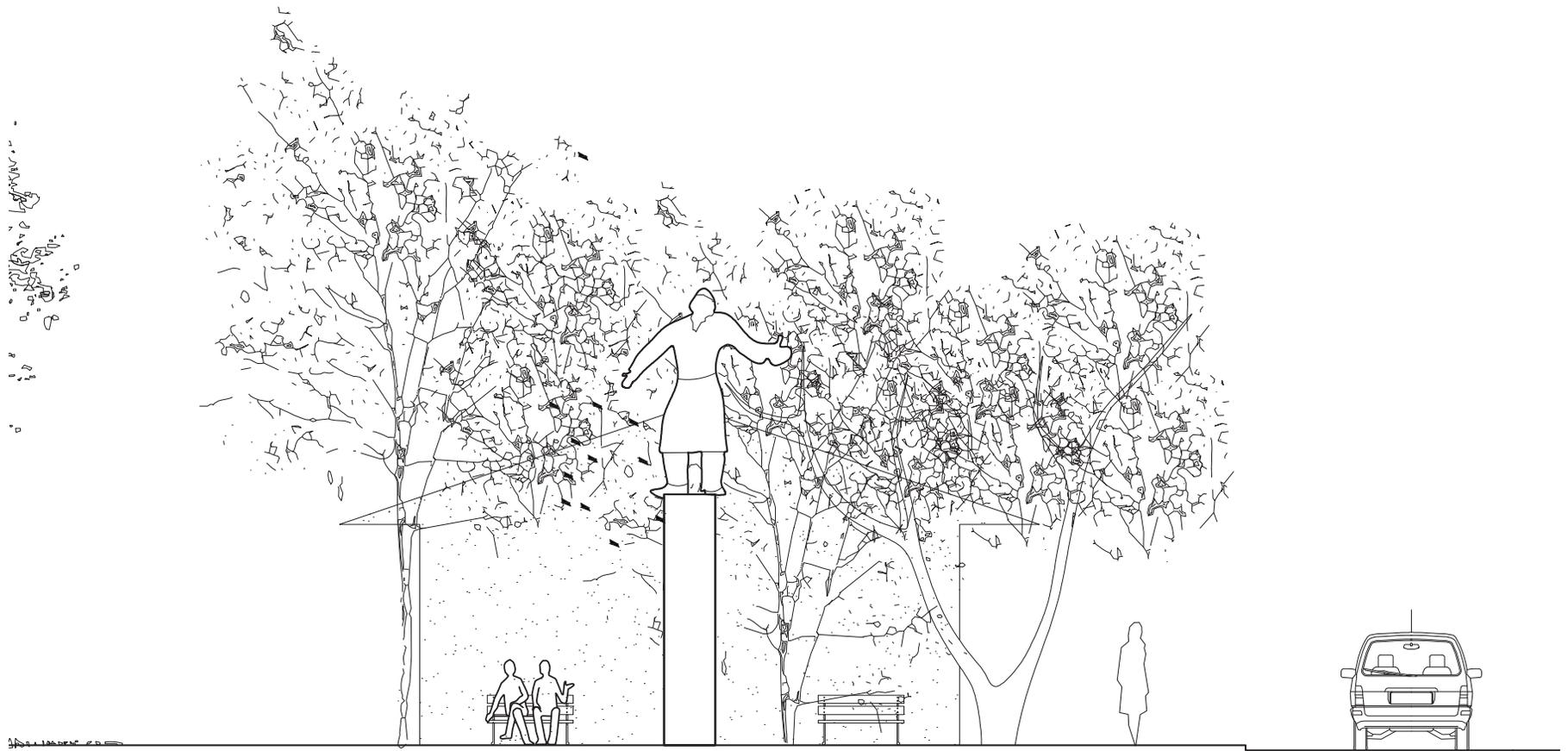
Ubicación	Acceso sur de la comuna.
Tipología	Escultura en una plaza.
Tamaño	Plaza 200m ² Escultura 5m de alto.
Materialidad	Vegetación, arboles y pasto. Escultura de piedra.



Portal urbano. Fuente: Street View



Portal urbano. Fuente: Street View



Elevación PU. Fuente: elaboración propia.

E. PERALILLO

4

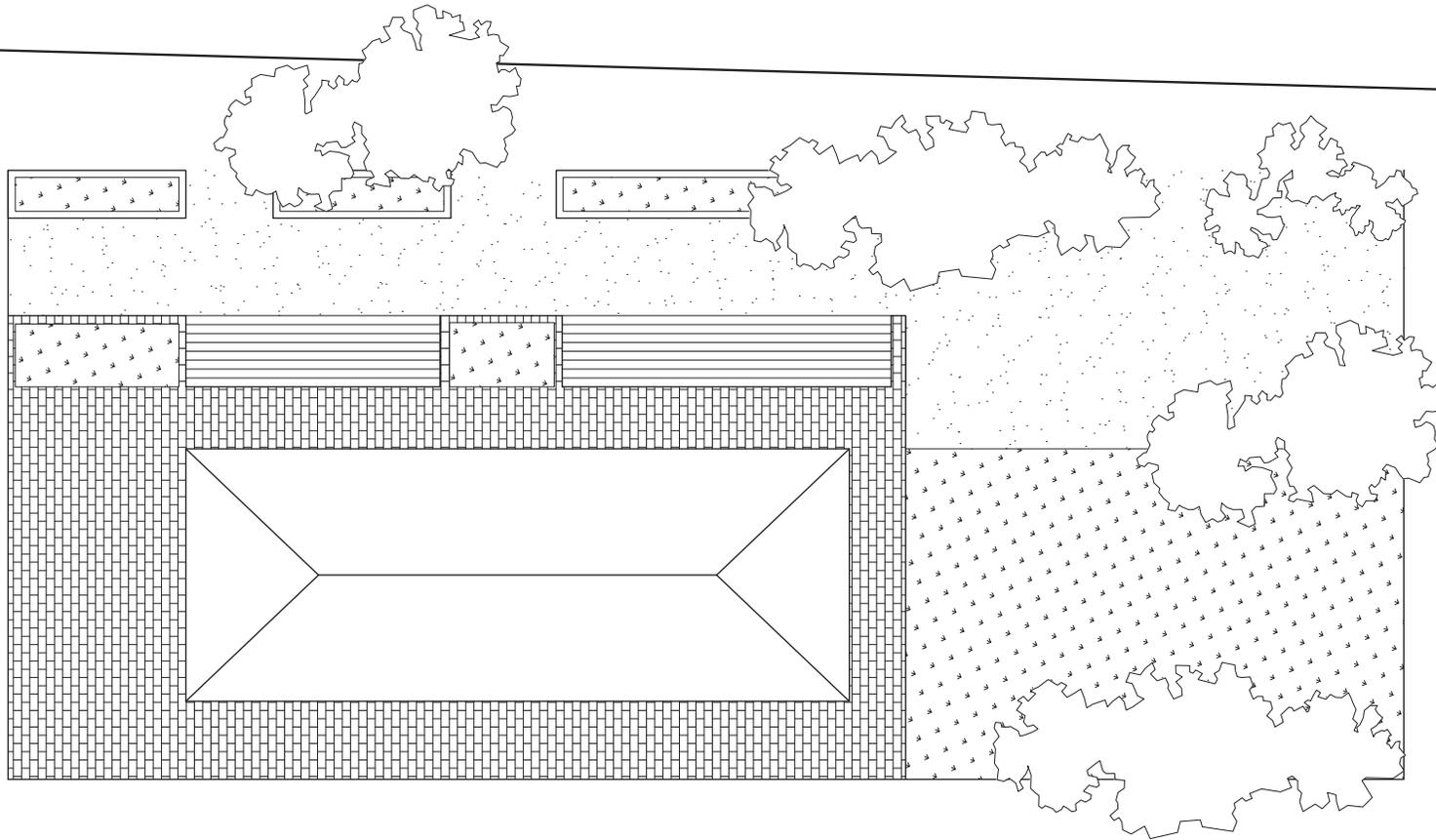


Comparación línea férrea y carretera. Fuente: imagen Google maps intervenida.



4

Trama urbana. Fuente: elaboración propia



Planta ex estación centro cultural. Fuente: elaboración propia.

El quinto caso de estudio es la comuna de Peralillo, este es un caso de especial relevancia ya que el elemento de bienvenida al poblado es una exestación de ferrocarril de la zona, una de las pocas del ramal San Fernando – Pichilemu que se ha conservado y se ha rehabilitado, con otros usos, pero que mantiene la historia ferroviaria de la zona. Este es un claro caso de monumento histórico que da cuenta del lugar en el que se está. Este edificio se encuentra en un espacio clave dentro de la comuna, ya que se ubica del lado sur de la ruta I-90 y el poblado se desarrolla principalmente hacia el lado norte, por lo que su ubicación lo hace ser el edificio cabeza de la comuna, está en una explanada que le da un aire que lo hace destacarse de todo lo demás construido, transformándolo en un hito para el habitante y el visitante.

Desde el punto de vista programático, el edificio funciona como centro cultural de la municipalidad, pero visualmente tiene una imagen histórica muy reconocible, más aún cuando se han incorporado elementos escultóricos que buscan representar al habitante típico de la zona huasa, como así también representar al sujeto histórico como son los viajeros del tren. Esta exestación tiene una relación histórica también con el turismo vitivinícola, ya que fue la estación terminal del extinto tren del vino. Por sí solo el edificio representa historia y tradición. Tanto por su ubicación y aire en relación al resto de las construcciones, claramente lo deja como el edificio símbolo y de bienvenida a Peralillo.

Ubicación	Centro de la comuna.
Tipología	Monumento histórico.
Tamaño	115 m ²
Materialidad	Albañilería.



Elevación. Fuente: elaboración propia



PU escorzo. Fuente: elaboración propia



Fuente: elaboración propia



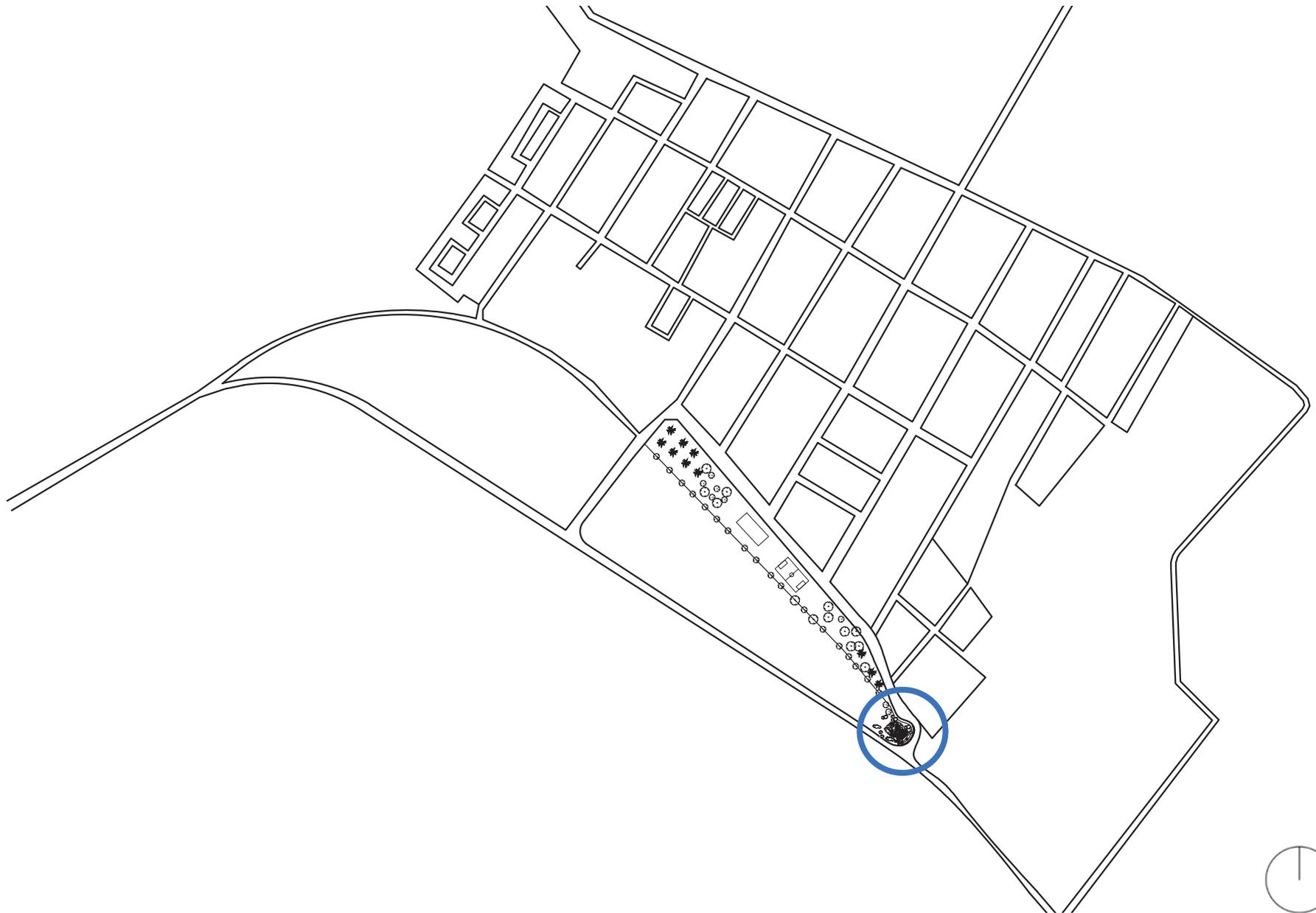
Fachada PU. Fuente: elaboración propia

F. MARCHIGÜE

4



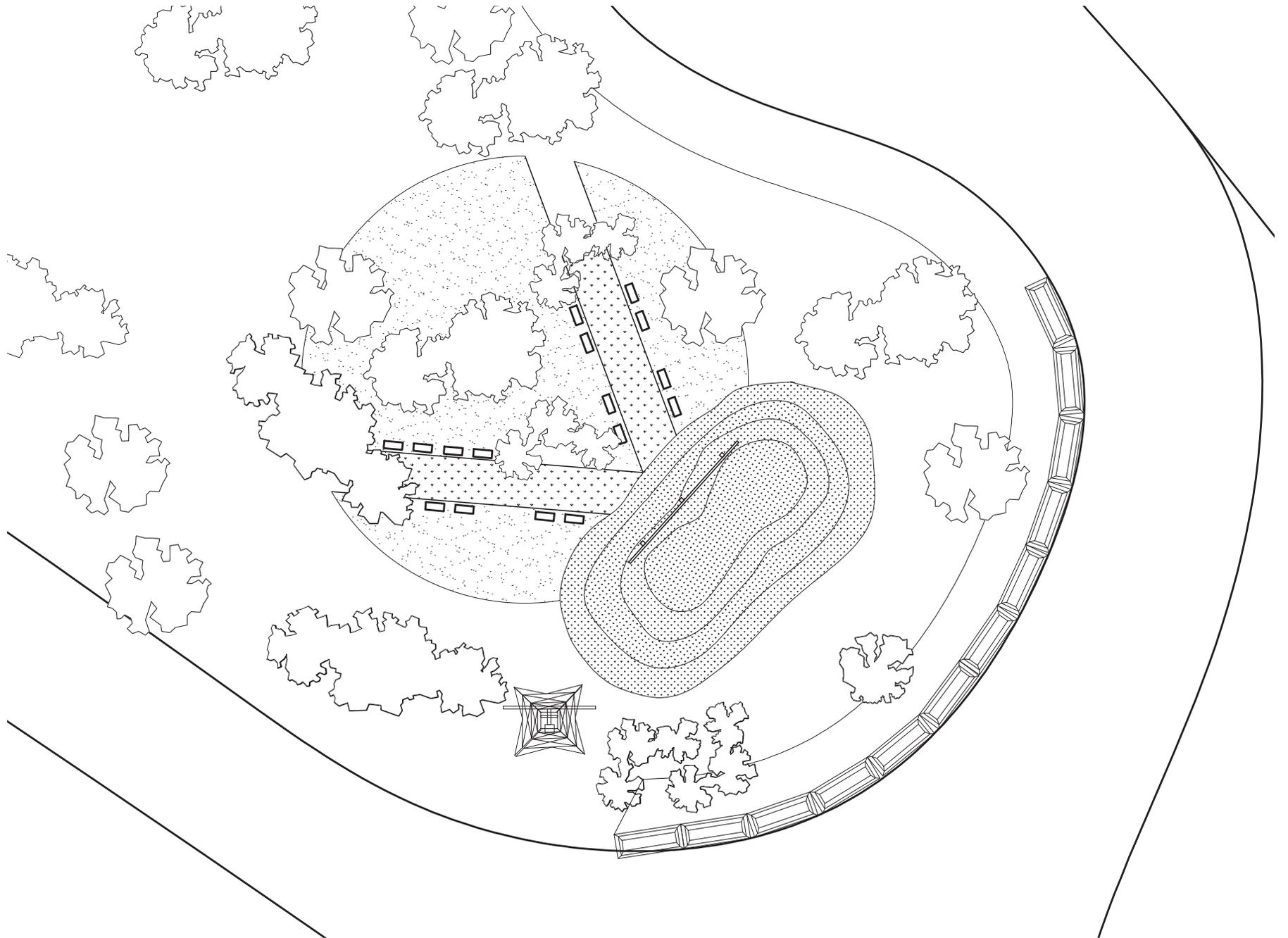
Comparación línea férrea y carretera. Fuente: imagen Google maps intervenida.



4

Trama urbana. Fuente: elaboración propia



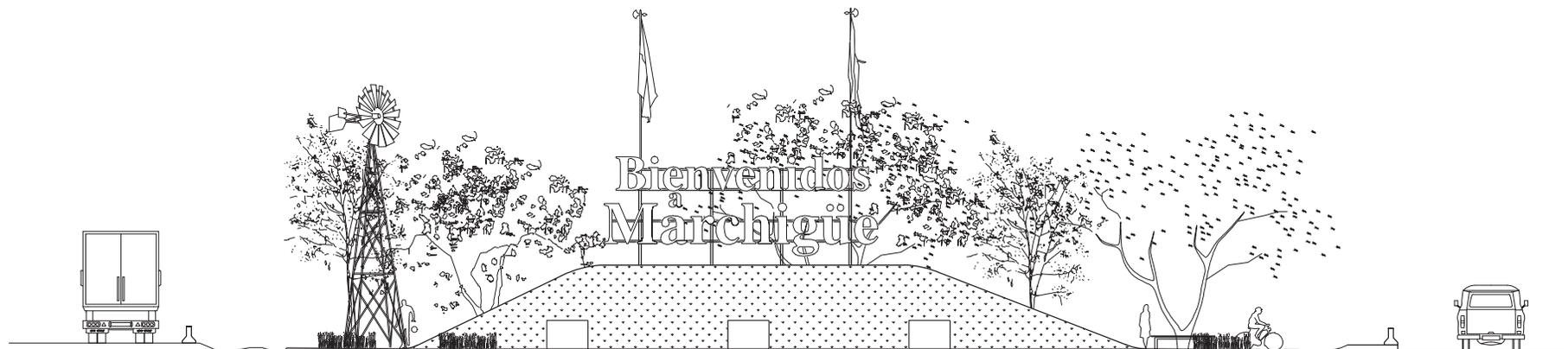


Planta PU. Fuente: elaboración propia.

La sexta y última comuna del valle de Colchagua antes de que este desaparezca en la cordillera de la costa es Marchigüe, y su portal urbano es al igual que en Santa Cruz y Nancagua un elemento paisajístico. Este PU es conformado por una pequeña colina que subraya la frase “Bienvenidos a Marchigüe”, la que además se acompaña de elementos simbólicos como el molino de viento - muy usado en el siglo pasado para extraer agua de los pozos y norias en la zona –, además de vegetación nativa, como los espinos y símbolos patrios. Esta comuna se caracteriza por ser una zona muy seca, ya que la cuenca del río Tinguiririca no llega a esta zona del valle, es por eso que resulta inadecuado el uso de pasto, cuando podría potenciarse la imagen vegetal de la zona y usar otras especies como las que rodean al portal urbano.

La ubicación de este parque resulta visible para los viajeros a muchos metros de distancia, ya que lo antecede una recta en la carretera, que ayudado de la poca vegetación y la vista despejada (ya que se encuentra a las afuera del poblado) permite ver este pequeño elemento paisajístico a una distancia considerable para quienes se movilizan en automóvil. Esta intervención de bienvenida a la comuna es un pequeño sector de un parque que se extiende por todo el costado de la ruta y marca una arista del área urbana, y al igual que los parques antes mencionados tiene espacios multiprogramáticos, en este caso: deportivos, biblioteca, ferias libres y de espectáculos, todo lo cual como conjunto ayuda a ser una barrera para el ruido y peligrosidad que resulta ser la carretera interprovincial I-90.

Ubicación	Acceso sureste de la comuna.
Tipología	Parque
Tamaño	2.000 m ²
Materialidad	Vegetación nativa, pasto y tipografía metálica.



Elevación PU. Fuente: elaboración propia.



Fuente: elaboración propia.

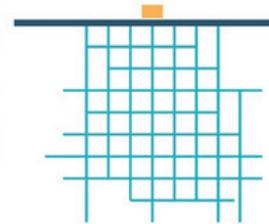


Fuente: elaboración propia.

4.4 CLASIFICACIÓN DE PORTALES URBANOS

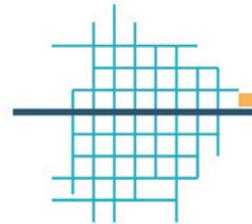
En el análisis y comparación entre los portales urbanos estudiados en el valle de Colchagua se encontró dos formas de clasificación de este elemento en los poblados, por un lado, la ubicación de estos en la trama urbana y luego la tipología formal/funcional de estos espacios.

A. UBICACIÓN



Portal urbano cabezal: se ubica en un lado de la vía principal y luego la trama urbana se extiende hacia el lado opuesto, para el viajero no es el primer espacio o primera imagen que ve del lugar, pero sí un elemento de referencia y se posiciona en un lugar que le da la importancia dentro de la trama urbana. Para el habitante de la zona también es un lugar de referencia y de cercanía. Por lo demás cabe añadir que es un punto del que los programas pudieran sacar provecho para aportar a la comunidad.

Esta tipología la encontramos en: Nancagua y Peralillo.



Portal urbano exterior: el que se ubica a un costado de la carretera, pero antes de adentrarse en la zona urbana, algunas veces a mucha distancia del área poblada, muy buena ubicación para el viajero que va entrando a la comuna y puede hacerse una primera impresión o conocer alguna característica del lugar al que ingresa, pero lejos para los habitantes que podrían sacar provecho de este espacio y sus programas.

Esta tipología la encontramos en: Marchigüe, Placilla y Palmilla.



Portal urbano interior: este portal ya se encuentra inmerso en el poblado, porque no se le dio la prioridad como elemento hito, por lo que la ciudad creció y terminó rodeándolo, dejando de lado su característica de primera imagen del lugar y no transformándose en una referencia para el viajero. En este caso se transforma en un espacio principalmente para el habitante del lugar más que para quien transita. Esta tipología la encontramos en: Santa Cruz.

B. TIPOLOGÍA

Portal urbano escultura: elemento puntual. De carácter artístico, que tiene una función apreciativa y que destaca algo importante para la comuna, ya sea una actividad tradicional, un personaje o simplemente el nombre del lugar. Estos PU no presentan un programa de interés y se quedan solo en lo visual.

Esta tipología la encontramos en: Palmilla, dentro del parque PU de Nancagua y en el PU poniente de Placilla.



Portal urbano patrimonial: Construcción que nació con otro fin, pero que por su ubicación, simbolismo e historia se transformó en la conciencia colectiva como el elemento hito para los habitantes y viajeros que ven en la estructura una imagen representativa de la comuna o poblado. Este tipo de PU contiene en su interior y exterior programas que pueden servir a la comunidad y al viajero.

Esta tipología la encontramos en: el cementerio de Placilla y la estación de trenes y hoy centro cultural de Peralillo.



Portal urbano parque: Espacio diseñado paisajísticamente para ser la portada del lugar, creando una imagen con el nombre y elementos característicos de las comunidades, desde la vegetación nativa hasta artefactos simbólicos para que el viajero conozca el lugar al que ingresa, pero también siendo un parque que permite actividades de descanso y dispersión para los usuarios.

Además, indirectamente se transforma en un elemento barrera entre el ruido y peligrosidad de la carretera y la trama urbana de carácter barrial. Esta tipología la encontramos en: Santa Cruz, Nancagua y Marchigüe.



5

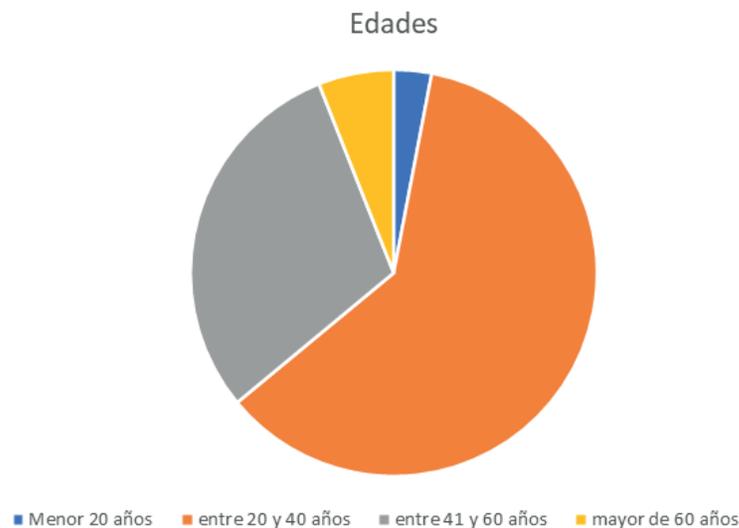
PERCEPCIÓN DEL HABITANTE



Para comprender de mejor manera el fenómeno de los nuevos portales urbanos se realizó un cuestionario a habitantes de la zona del valle de Colchagua con el fin de obtener su opinión sobre los espacios de bienvenida a las diferentes comunas, cuáles creen que son los hitos de sus lugares de residencia, elementos simbólicos y la importancia que ellos le dan a los portales urbanos y los programas que estos contienen o pudieran contener.

Para llevar a cabo este cuestionario, se usó la plataforma Google form ya que permite difusiones más eficientes, teniendo en cuenta el extenso territorio que se debía abarcar, y una mejor tabulación de respuestas. En el cuestionario se incluyeron 10 preguntas de respuesta cerrada (alternativas) y abierta (desarrollo). Ver anexo 2.

Hubo un total de 33 personas encuestadas de las comunas de Placilla, Nancagua, Santa Cruz, Palmilla, Peralillo y Marchigüe.



Pregunta 1: ¿Cuáles consideras que son los hitos naturales (río, lago, cerro, etc) o artificiales (plazas, parques, monumentos, edificios, etc) más importantes en tu lugar de residencia? Nombra uno o más.

Esta pregunta tenía por objetivo comprender que elementos, naturales o artificiales, consideraban importantes los habitantes, es decir, son hitos dentro de la ciudad para ellos. La mayoría mencionó más de un elemento, el 78% de los encuestados mencionó un elemento natural dentro de su respuesta, los más mencionados son los cerros del valle, algún río, laguna o estero cercano a su lugar de residencia. Los elementos artificiales más nombrados son las municipalidades, las plazas, parques, iglesias, museos, esculturas y monumentos.

Las respuestas hacen sentido con los elementos analizados anteriormente en los portales urbanos, es decir, los espacios con vegetación se transforman en un hito para los habitantes, por lo que muchos PU al incorporar vegetación están dándole un carácter relevante para las personas, sin embargo, gran parte de los portales urbanos no pone en valor al paisaje natural que los rodea.

Pregunta 2: ¿Cuál es PARA TI el elemento físico que marca el acceso o entrada a tu ciudad/pueblo de residencia? (describe el lugar en pocas palabras. por ejemplo: “puedo decir que al cruzar el “puente “x” entro a mi comuna”, o “al ver la iglesia de mi comuna”, o “al ver un cerro en particular ya me siento en mi lugar de residencia”)

Se les preguntó cuál era para ellos el elemento que marcaba el acceso a las comunas, más allá de que fuese un espacio pensado o no con esa función. Las respuestas fueron muy variadas, pero dentro de los datos rescatables y que nos pueden dar alguna señal en común, se destaca el elemento comercio o algún programa similar, el 30% de las personas respondió que sentían que entraban a su comuna cuando veían algún programa en particular, la mayoría ligadas al comercio como servicentros, edificios ligados a la viticultura, artesanos o venta de alimentos en las afueras de la ciudad u orillas de las carreteras.

Tres de los portales fueron reconocidos espontáneamente como tales, es decir, fueron señalados como el punto de ingreso a las respectivas comunas, estos son el portal urbano de Santa Cruz, Peralillo y Marchigüe. De las 33 respuestas obtenidas en esta pregunta podemos rescatar que el programa ligado al comercio es importante en estos espacios

periurbanos, ya que, si entendemos el PU como lugar para la bienvenida (en especial para turistas o visitantes), ofrecer los productos de la zona va en directa relación con la cultura y por lo tanto va creando una primera imagen de lo que es el poblado.

Pregunta 3: ¿Existe algún portal urbano natural o artificial que haya sido intencionalmente puesto en el ingreso a tu ciudad/poblado para marcar el ingreso? ¿Qué elementos tiene? (cartel, estatua u otro) descríbelo.

Buscaba saber si los habitantes reconocían directamente un portal urbano en su comuna, que haya sido intencionalmente puesto en el ingreso a su ciudad/poblado para marcar el ingreso. El 100% de los habitantes de Marchigüe y Santa Cruz que respondieron el cuestionario reconocieron el PU de su comuna unánimemente. Los habitantes encuestados de Peralillo y Nancagua no coincidieron en cuál era su portal urbano, sin embargo, la mayoría sí señalaron la estación y la estatua en el parque como sus portales urbanos respectivamente.

Estos portales son reconocibles por su ubicación en la trama urbana ya que están claramente en la entrada o perímetro de la ciudad, por su visibilidad desde la carretera y lo evidente de su objetivo de presentar la ciudad debido a que tienen el nombre del lugar.

Pregunta 4: ¿Consideras necesario un elemento (lugar puntual, cartel, monumento, paisaje urbano, espacio público) que indique claramente el comienzo (bienvenida) de tu localidad?

De respuesta cerrada, tenía por objetivo saber la importancia que los residentes de los diferentes poblados le daban a tener un espacio de recibimiento o presentación como lo es el portal urbano. En este sentido el 85% dijo que consideraba importante tener un PU que indique claramente el ingreso y represente la comuna.

Pregunta 5: ¿Consideras que el portal urbano (bienvenida) de tu localidad está en una ubicación correcta?

Una vez reconocidos los portales por los encuestados, la quinta pregunta buscaba saber la opinión de los habitantes de las diferentes comunas sobre la correcta ubicación de los PU. En este sentido el 66% dijo que el

portal que ellos consideraban estaba en una correcta ubicación, esto se entiende por la pregunta 3 y el análisis de los casos de estudio.

Pregunta 6: ¿Consideras que el portal urbano de tu localidad representa con su diseño, las características de tu ciudad/pueblo?

Le tercera pregunta de respuesta cerrada tenía por objetivo saber que tan representativos de las características o tradiciones son los portales urbanos de sus lugares de residencia. El 69% dijo que sí tenían algún elemento característico.

Pregunta 7: ¿Qué elementos (símbolos) del portal urbano consideras más representativos de tu ciudad/pueblo?

Está en directa relación la anterior interrogante, buscaba saber qué elementos del portal urbano son los más simbólicos o representativo de cada pueblo. Los más destacados son los elementos figurativos, cruces, molinos; por otro lado, las estatuas o monumentos que representan personajes o tradiciones, como los huasos, la vendimia, la agricultura, etc. En una tercera posición están los edificios como la estación de trenes de Peralillo y por último algunos mencionaron elementos naturales, vegetación nativa y materialidad asociada a la zona.

Pregunta 8: Si tuvieras que construir un portal urbano para tu ciudad/pueblo ¿Cómo te imaginas este lugar? ¿Qué elementos debería contener? ¿Cómo te imaginas el portal urbano ideal para tu pueblo?

Entendiendo que la anterior preguntaba sobre los elementos que ya existen en los portales urbanos, esta buscaba saber qué elementos los lugareños incorporarían en sus respectivos PU. En estas respuestas el 50% de los habitantes de la zona agregaría elementos o esculturas que destacaron las tradiciones y actividades típicas de la zona.

Las respuestas de las últimas dos preguntas permiten a quienes diseñan comprender los aspectos que los habitantes valoran en este tipo de espacios, y acá queda claro cuales son y que prioridades se les da: símbolos, estatuas, edificios patrimoniales y finalmente materialidad o elementos naturales de la zona.

Pregunta 9: ¿Piensas que el portal de tu comuna debe tener algún uso o debe contemplar alguna actividad para los habitantes? por ejemplo ser parte de un parque, contener una oficina de información, tener zonas de entretenimiento, zona de descanso para los viajeros, u otro. ¿Cuál?

El objetivo de esta fue saber qué programas incluirían las personas en un portal urbano si fueran ellos los diseñadores. Los encuestados mencionan programas de encuentro cultural o artísticos, en general se mencionó agregar colores mediante murales, pero también el 80% mencionaron agregar programas como zonas de descanso o información histórica o turística, miradores, zonas de recreación, exposiciones y espacio para la detención de automóviles.

Este tipo de programas hacen sentido teniendo en cuenta los referentes internacionales antes vistos, los que tienen un diseño que presta programas para el visitante, a diferencia de los PU vistos como referentes nacionales y los analizados en el valle de Colchagua donde prima el simbolismo y elementos visuales.

Pregunta 10: ¿Consideras que el portal y sus elementos son de importancia para la comuna? ¿Si ese lugar puntual no existiera los habitantes de la comuna pierden un espacio público de utilidad? ¿Por qué?

La última pregunta tiene que ver con el portal y sus elementos, y si estos son de importancia para la comuna como un espacio público de utilidad para el habitante más que para el visitante. El 70% valora estos espacios para los residentes, señalando que deben tener programas que beneficien también a quienes viven en el lugar y no solo al turista. Que sean espacios de reunión social, recreación o conecten con otros hitos de la ciudad, además de la cualidad básica y principal que implica distinguirse de la comuna vecina, demarcar el territorio y establecer una

identidad comunal.

Esta parte final del trabajo investigativo tenía el objetivo de conocer el interés de los habitantes y visitantes sobre los portales urbanos, saber cuáles elementos que componen estos espacios en la ciudad son más relevantes para los usuarios y cuál es la importancia que le dan como espacio público perteneciente a un asentamiento humano. Podemos rescatar varias observaciones: algunas que vienen a confirmar el análisis previo de los casos de estudio y otras interesantes que podrían servir como guía para los encargados de planificar la ciudad y diseñar estos espacios. Por un lado, podemos confirmar que son espacios importantes en la ciudad, pero falta darles más protagonismo y dotarlos de programas al servicio de las comunidades, en especial dotarlas de actividad comercial, información turística y descanso. También afianzar el rol de la vegetación, en especial la nativa, lo que sí vimos en todos los portales urbanos antes analizados particularmente. Los símbolos también son elementos importantes que destacan la mayoría de los encuestados, en especial esos que muestran tradiciones típicas de la zona. Y finalmente les es significativo a las personas que estas zonas de bienvenida además de tener un carácter simbólico y funcional también son un límite entre comunidades, el cual debe estar claramente señalado. En síntesis, los PU son espacios de interés tanto para los habitantes como para los viajeros, pero que falta colocarlos en una posición de mayor importancia dentro de los espacios públicos en las comunas, por lo tanto, cuidar y potenciar visual, simbólica y programáticamente.

6

CONCLUSIONES

Paradero de buses en Placilla. Fuente: elaboración propia.

El comparar las estaciones de ferrocarriles con los nuevos portales urbanos como espacios de bienvenida pareciera un poco injusto en el contexto actual, principalmente por la diversificación de medios de transporte que existen actualmente. Antes la única opción en el transporte de masa era sin duda el tren que circulaba siempre por la misma ruta y en con las mismas detenciones, hoy los medios de transporte motorizados son múltiples, desde buses, colectivos, taxis, autos personales y las detenciones son las que el conductor y pasajeros dispongan, por lo tanto esperar que un lugar hoy se transforme en la detención y bienvenida única es difícilmente realizable. Sin embargo, podemos rescatar muchas de las cualidades de las antiguas estaciones de trenes que las transformaron en los hitos de cada poblado, más allá del simple motivo que estas fueran parada obligada para los viajeros y por lo tanto el punto donde se concentraban los flujos. Primero es evidente que las estaciones representaban genuinamente cada uno de los asentamientos humanos en los que el tren se detenía. Cada estación proponía una diversidad de características que los hacía únicos, desde el área programática, donde no era un simple lugar de toma, espera y dejada de pasajeros, sino también espacios donde el comercio de la zona se desarrollaba, como así también ser espacio de esparcimiento y, en definitiva, parte importante del desarrollo de la cultura del lugar.

Hoy los portales urbanos en Chile son diversos, y no solo los que fueron creados con el fin de establecer una bienvenida, sino también todos los otros que los habitantes por medio de un conocimiento colectivo o individual fueron estableciendo en los caminos de acceso a sus comunas como los hitos que marcan el acceso. Estos pueden ser tantos que puede haber uno diferentes por cada habitante o viajero que exista, por lo mismo esta investigación no se podría haber hecho cargo de todos, sino de los más evidentes, los que fueron creados y diseñados con ese objetivo y del que pudiéramos sacar datos relevantes que ayuden a los futuros diseñadores de estos espacios. La primera de las características de los actuales PU es que la gran mayoría de los existentes actualmente en Chile son solo una expresión visual, no constituyen un espacio funcional para los viajeros o residentes, es decir no incluyen programas para que estos dejen de ser un elemento publicitario únicamente y se conviertan en lugares habitables. Los espacios programáticos que se pueden proponer para los PU son:

Según los antecedentes históricos:

Espacio de comercio local	Potenciar los productos de la zona como la alimentación y artesanía.
Subcentro urbano	Establecer nuevos programas alrededor del PU, con tal de ser una nueva centralidad dentro de la trama urbana.

Según el estudio de referentes extranjeros:

Centros de información turística	Para los conocer de las actividades que actualmente son posibles de realizar en cada comuna.
Centro de información histórica	Con el fin de poner en valor la historia de cada poblado.
Zonas de estacionamiento	Para permitir el descanso de viajeros.

Según imagen turística de los poblados:

Comercio local	Potenciar los productos de la zona, principalmente la alimentación como vinos, aceites de oliva, quesos, etc.
Primera estación de una ruta turística	Establecer los PU como el primer punto de una ruta turística desde la cual se pueda iniciar una travesía enfocada en la comuna.

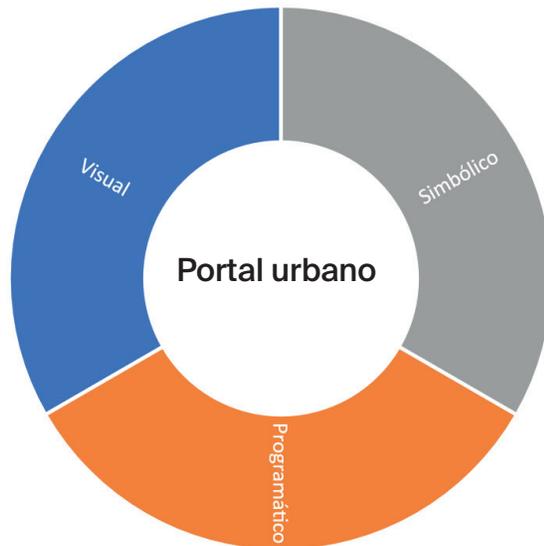
El portal urbano que incluya un aspecto programático incentivará el turismo agroindustrial de la zona, una de las principales características y por lo que es conocido el valle de Colchagua en Chile y el mundo, y así volver a darle valor a la ruta del vino, estableciendo quizás una ruta compuesta de portales urbanos como una característica en común, pero diferenciando las bondades de cada una de las comunas que componen la ruta turística.

En cuanto a los símbolos que componen los portales urbanos, mediante el análisis de caso y la consulta a usuarios, pudimos obtener una lista de elementos que son significativos o simbólicos, y que deben seguir siendo parte de estos espacios, porque dan identidad y son reconocidos por los viajeros y residentes.

Elementos apreciados por los usuarios:

- o Vegetación
- o Monumentos históricos
- o Estatuas con representación de tradiciones
- o Materiales de la zona

Pero la utilización de elementos literalmente sacados de una actividad cultural que se realice en la zona para ponerlo figurativamente en un portal urbano no parece ser la mejor idea, reinterpretar las tradiciones en un espacio generando una metáfora generará mejores y más interesantes espacios. La percepción; la creación de espacios, el manejo de la luz o los materiales constructivos, consiguen crear entornos que pueden hacernos notar características que antes habíamos pasado por alto y quizás hagan resaltar mejor las cualidades del territorio que interesan que estén en el portal urbano.



7 ANEXOS

7.1 CONCEPTOS CLAVES

a. Umbral

Antonio Pizza (1998) vincula el umbral con el concepto de puente a la par que rescata su característica de doble cara o dual (dentro-fuera): “El umbral, por tanto, es entendido más bien como un espesor ambiguo que no representa ni el interior, ni el exterior, siendo al mismo tiempo las dos cosas, y ninguna de las dos (...)

El umbral es la figura inicial que nos permita analizar las condiciones para la reconciliación entre dos espacios de diferente naturaleza, tomando en cuenta “desde sus formas más convencionalmente arquitectónicas hasta las representaciones y manifestaciones más diversas de las continuidades materiales y organizativas” superando las denominaciones funcionales y las abstracciones geométricas hacia una integración más productiva, menos predecible (R. Lombardi, 2008)

Paso primero y principal o entrada a cualquier cosa. Espacio inmediatamente anterior a una puerta o entrada.

b. Portal

Es una estructura tridimensional dialógica que se configura como fenómeno doble, tanto física como fenomenológicamente, entre dos espacios urbanos casi siempre heterogéneos. Es concebido como un espacio de transformación permeable, que desdibuja los límites urbanos y propone la integración y el encuentro. El Umbral Urbano representa la oportunidad de la superación de las parcialidades, reduccionismos, polarizaciones y confrontaciones antinómicas de las realidades urbanas en aparente conflicto o segregación. El mismo no intenta desarticularlas o diferenciarlas en partes o planos ni hacer una parte responsable de la otra, por el contrario, tiene otro sentido, otra postura; va descubriendo las realidades urbanas, reforzando la identidad de las mismas y transformando lo que en muchos casos son límites, en nodos, interfaces urbanas y zonas de enlace.

En este sentido, no sólo permite instaurar la integración del exterior con la trama urbana, sino que es una estructura capaz de definir una continuidad de uso en ella, revitalizar los usos existentes y conectar programas. Entender la integración desde estos términos, implica que los nodos a

conectar y el Umbral Urbano que los asocia son igualmente importantes, haciendo de esta estructura parte integrante de la ciudad y no un traspaso de uno a otro mediante una pausa.

c. Entrada

La entrada a un edificio, a su espacio interior o a un campo determinado del espacio exterior, comporta el acto de penetrar a través de un plano vertical que distingue a un espacio de otro, y separa el “aquí” del “allí”. A lo largo de la historia, los elementos verticales lineales (como, por ejemplo, columnas, obeliscos y torres) se han utilizado para conmemorar acontecimientos relevantes y establecer puntos singulares en el espacio. La plaza de la Concordia, París, Francia. El obelisco, que marcaba la entrada al templo de Amón en Luxor, fue regalado por el virrey de Egipto, Mohamed Alí, al rey Luis Felipe e instalado en París en 1836. En la situación más usual, cuando un muro se utiliza para definir y cerrar un espacio, la entrada se consigue con una abertura en el plano del muro. Por consiguiente, la forma de la abertura abarca desde un simple agujero hasta la entrada más estudiada y estructurada. La naturaleza del acercamiento a la entrada puede contrastar con el objetivo o prolongarse siguiendo la secuencia de los espacios interiores, de manera que se difumina la diferencia entre interior y exterior. Al margen de la forma espacial a la que se accede o de su cerramiento, es indudable que la entrada destaca más si fijamos un plano, real o intuido, perpendicular al recorrido de aproximación.

- según la RAE:

“espacio donde se entra a alguna parte”

“acto de ser alguien recibido en un consejo, comunidad, religión, etc., o de empezar a gozar de una dignidad”

“facultad u ocasión para hacer algo”

d. Acceso urbano

“Puntos de conexión entre zonas urbanas y redes viales.” (Florencio Zoido Naranjo, 2000)

Una vez desaparecido el sistema de murallas y puertas, típico de la ciudad preindustrial, la construcción de carreteras de salida se convierte en una práctica común, pasando dichos ejes a organizar el crecimiento periféri-

co. El acceso rodado a la ciudad se convierte en un problema cuando el parque automovilístico aumenta y las tradicionales carreteras de salida se saturan por el incremento de construcciones junto a ellas. Se hace necesario entonces, en torno a la década de 1950 en España, construir nuevos accesos, que en las grandes ciudades adoptan la forma de auto-vías o autopistas. Algunas veces los nuevos accesos se hacen también por razones de índole política o de representatividad, orillando las áreas más deterioradas de la ciudad y buscando una mejor calidad paisajística o residencial. Tal proceder es muy común en ciertas ciudades turísticas. La creación de nuevos accesos es un magnífico ejemplo del denominado urbanismo de las obras públicas, o actuaciones en el viario periurbano de fuerte trascendencia final.

e. Límite

“Artículo 52°. - Se entenderá por límite urbano, para los efectos de la presente ley y de la Ley Orgánica de Municipalidades, la línea imaginaria que delimita las áreas urbanas y de extensión urbana que conforman los centros poblados, diferenciándolos del resto del área comunal.” LGUC El límite urbano es una frontera virtual entre el área urbana y la rural, estableciendo así que fuera de este límite no se permite la urbanización, al menos, con las mismas condiciones. Con esto se busca restringir la aparición de centros urbanos espontáneos que no concuerden con la proyección, planificación ni expansión de las urbes.

f. Zona Liminal

La liminalidad o liminaridad es cuando no se está ni en un sitio (que puede ser físico o mental), ni en otro. Es estar en un umbral, entre una cosa que se ha ido y otra que está por llegar.

En síntesis, umbral es más bien conceptual y psicológico o asociado a muchos ámbitos. Por otro lado, el portal es simbólico, se asocia a la arquitectura, viene de puerta, pero va mucho más allá de la arquitectura, la entrada es el más arquitectónico de todos los conceptos, el termino acceso es más funcional, generalmente usado en arquitectura e indicado con una flecha en los planos. Limite es se relaciona más bien con lo geográfico, o geopolítico, pudiese ser representado como una línea, al contrario,

zona liminal es un espacio ambiguo, con poca claridad de lo que significa o lo que abarca.

g. Articulación territorial

Relación adecuada entre los elementos estructurantes y partes diferenciadas que forman un territorio. El término articulación tiene un sentido primario de carácter físico, por lo que cabría entender que, aplicándolo al territorio, se hace referencia preferentemente a las comunicaciones y los transportes de diverso tipo; pero con frecuencia se usa esta expresión con un significado más amplio y abierto, de similares resonancias sociales o políticas que cohesión territorial, como quizás sugiere en mayor medida la locución vertebración territorial, recoge preferentemente el sentido de una buena relación de un ámbito con otros, especialmente con los de mayor escala espacial o superior rango en la organización territorial. En este caso la articulación territorial resulta clave cuando se trata de una misma ruta, que no solo conecta pueblos cercanos geográficamente, sino que también cultural y productivamente. Entender el turismo agroindustrial como por ejemplo del vino o los olivos significa organizar el territorio en torno a este, y generar las conexiones no solo de movilidad, también de información y espacios para que el viajero pueda sentirse cómodo dentro de una misma era geográfica que busca potenciarse y posicionarse turísticamente en el país, y para eso la articulación de las comunas y sus extractivos industriales son clave en la planificación de una ruta.

h. Borde urbano

Áreas situadas en el perímetro de los núcleos urbanos, de morfología imprecisa y mutante. Normalmente, son espacios con mucha dinámica constructiva, escasamente rematados urbanísticamente y con descohesionadas o inexistentes dotaciones y equipamientos urbanos. Los portales urbanos en estudio en la mayoría de los casos se encuentran en los bordes urbanos, ya que buscan ser un ente sala de los pueblos, pretenden informar a donde se está llegando y dar a conocer la identidad territorial mostrando simbolismos o tradiciones, sin embargo, también parecen ser un elemento excluido de la trama urbana, que poco sirve para los habitantes, por lo que muchas veces parecen estar en el olvido y deterioro.

i. Hito urbano

Punto de referencia que contribuye a percibir mejor la ciudad y sentirla como algo bien identificado. Ayuda a situarse y orientarse en el espacio. Los hitos constituyen, por un lado, detalles visuales y estímulos ópticos que facilitan la estructuración del plano mental; por otro, se erigen en símbolos portadores de algunas significaciones. Pueden ser geográficos o arquitectónicos (monumentos, estatuas o edificios). Con frecuencia, estas referencias suelen ser percibidas visualmente, si bien el olfato y el oído juegan también su propio papel. El hito fue definido por Kevin Lynch (1960) como un objeto físico definido y externo al observador. El portal urbano aspira a ser un hito urbano, que ayude a comprender la ciudad, a referenciarse en el territorio, y a ser un símbolo de representación de un grupo de personas, en este caso una comunidad y un recorrido. Es por eso que los actuales portales urbanos muchas veces se llenan de elementos identitarios de la cultura, la mayoría solo como elementos visuales.

j. Monumento

Objeto en el territorio al que se le atribuyen valores culturales, históricos o naturales por la comunidad, por lo que se busca su preservación, mantención o restauración. La idea de monumento está asociada a conmemorar, o recordar un hecho en varios sentidos, en lo histórico, natural, entorno, geográfico, cultural, político, etc. El monumento siempre se convierte en un hito de su entorno, un punto de referencia. Es común que los portales urbanos contengan momentos, ya que es un objeto que tiene las características ya mencionadas por lo que se transforma fácilmente en un hito para el viajero.

7.2 ENTREVISTA

1.- ¿Cuál es su lugar de residencia?

2.- ¿Cuáles consideras que son los hitos naturales (rio, lago, cerro, etc) o artificiales (plazas, parques, monumentos, edificios, etc) más importantes en tu lugar de residencia? Nombra uno o más.

3.- ¿Cuál es PARA TI el elemento físico que marca el acceso o entrada a tu ciudad/pueblo de residencia? (describe el lugar en pocas palabras. por ejemplo: “puedo decir que al cruzar el “puente “x” entro a mi comuna”, o “al ver la iglesia de mi comuna”, o “al ver un cerro en particular ya me siento en mi lugar de residencia”)

4.- ¿Existe algún portal urbano natural o artificial que haya sido intencionalmente puesto en el ingreso a tu ciudad/poblado para marcar el ingreso? ¿Qué elementos tiene? (cartel, estatua u otro) descríbelo.

5.- ¿Consideras necesario un elemento (lugar puntual, cartel, monumento, paisaje urbano, espacio público) que indique claramente el comienzo (bienvenida) de tu localidad?

6.- ¿Consideras que el portal urbano (bienvenida) de tu localidad está en una ubicación correcta?

7.- ¿Consideras que el portal urbano de tu localidad representa con su diseño, las características de tu ciudad/pueblo?

8.- ¿Qué elementos (símbolos) del portal urbano consideras más representativos de tu ciudad/pueblo?

9.- Si tuvieras que construir un portal urbano para tu ciudad/pueblo ¿Cómo te imaginas este lugar? ¿Qué elementos debería contener? ¿Cómo te imaginas el portal urbano ideal para tu pueblo?

10.- ¿Piensas que el portal de tu comuna debe tener algún uso o debe contemplar alguna actividad para los habitantes? por ejemplo ser parte de un parque, contener una oficina de información, tener zonas de entretención, zona de descanso para los viajeros, u otro. ¿Cuál?

11.- ¿Consideras que el portal y sus elementos son de importancia para la comuna? ¿Si ese lugar puntual no existiera los habitantes de la comuna pierden un espacio público de utilidad? ¿Por qué?

BIBLIOGRAFÍA

(18 DE JUNIO DE 1868). EL COLCHAGUA, PÁG. 2.

(20 DE DICIEMBRE DE 1873). LA JUVENTUD SAN FERNANDO.

(26 DE JULIO DE 1917). EL IMPARCIAL SAN FERNANDO, PÁG. 3.

BARRADO, D., & CALABUIG, J. (2001). GEOGRAFÍA MUNDIAL DEL TURISMO . MADRID : SINTESIS S.A.

BAUER, A. (S.F.). LA SOCIEDAD RURAL CHILENA.

BENGOA, J. (2015). HISTORIA RURAL DE CHILE CENTRAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL VALLE CENTRAL DE CHILE. CHILE: LOM EDICIONES.

CORNEJO, JUAN F; CORNEJO, JUAN G. (2013). HISTORIA DEL RAMAL SAN FERNANDO A PICHILEMU: UN FERROCARRIL QUE ATRAVIESEA EL CAMPO HASTA LLEGAR A LA PLAYA. RANCAGUA, CHILE: IMPRENTA GRÁFICA ZERO

DRAGO, T (2019) EL FENÓMENO DE LOS PUEBLOS ESTACIÓN. SANTIAGO, CHILE: FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO UNIVERSIDAD DE CHILE, SEMINARIO DE LICENCIATURA.

EN VIAJE “SANTIAGO DE CHILE” N°467. (1973). EN VIAJE “SANTIAGO DE CHILE” N°467, 30.

FERROCARRILES DEL ESTADO. (SEPTIEMBRE DE 1941). LOS RIELES MARCAN EL CAMINO. EN VIAJE, 38.

FLORENCIO ZOIDO NARANJO, S. D. (2000). DICCIONARIO DE LA GEOGRAFÍA URBANA, URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. BARCELONA.

FRANCIS D. K. CHING (2015) ARQUITECTURA, FORMA, ESPACIO Y ORDEN, CUARTA EDICIÓN. BARCELONA ESPAÑA: EDITORIAL GUSTAVO GILLI

GONZÁLEZ, B. (2013). HISTORIA DEL FERROCARRIL SAN FERNANDO A PICHILEMU. CURICÓ.

GUAJARDO, G. (1990). LA CAPCITACIÓN TÉCNICO MANUAL. PROPOSICIONES , 186.

GUAJARDO, V. (2006). MARCHIGÜE Y SUS RAÍCES. SANTIAGO, CHILE : MAGO EDITORES.

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL. (2010). GLOSARIO DE ARQUITECTURA . QUITO .

LEÓN DONOSO, V., & VALENZUELA MARCHANT, C. (2014). VOCES A TODA MÁQUINA: HISTORIA SOCIAL DEL TREN DE SAN FERNANDO - PICHILEMU 1871-1986. GEOBLACK.

LEÓN, V. (2007). CULTURA FERROVIARIA DE SAN FERNANDO Y SUS RAMALES. SANTIAGO, CHILE: CONSEJO DE LA CULTURA Y DE LAS ARTES, FONDART.

MONTENEGRO, H.(1999). ARQUITECTURA FERROVIARIA: RAMAL SAN FERNANDO - PICHILEMU. SANTIAGO, CHILE: FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO UNIVERSIDAD DE CHILE, TESIS DE TÍTULO.

OLIVARES, M. (8 DE MAYO DE 2013). (V. L. VALENZUELA, ENTREVISTADOR)

PALLASMAA, J. (1996). LOS OJOS DE LA PIEL .

PARRA, C. M. (2009). COLCHAGUA. UN PAÍS ORDENÁNDOSE ENTORNO AL VINO. LA SERENA.

QUATREMER DE QUINCY (2007). DICCIONARIO DE ARQUITECTURA, VOCES TEÓRICAS. VENEZIA, ITALIA. MARSILIO EDITORI.

REYES, A. (1870). INTERVENCIÓN SESIÓN EXTRAORDINARIA. BOLETINES DE SESIÓN DE DIPUTADOS 1869-1870, (PÁG. 288). SANTIAGO.

THOMSON, I., ANGERSTEIN, D.(2000). HISTORIA DEL FERROCARRIL EN CHILE. SANTIAGO, CHILE: DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS.

TORRES JOFRÉ, M., WOERNER RUDLOFF, A., SAHADY VILLANUEVA, A., & NÚÑES ESCOBAR, G. (2003). VINO DESDE LA ARQUITECTURA. SANTIAGO.

UNWIN, S (2003). ANALISIS ARQUITECTURA, EDICIÓN CASTELLANA. BARCELONA, ESPAÑA: EDITORIAL GUSTAVO GILLI.

UNWIN, S. (2007). DOORWAY. LONDRES .

URZÚA, C; LEÓN, V. COLCHAGUA DE EMERGENCIA: HISTORIA DE SUS DESASTRES SOCIO CULTURALES ENTRE 1906 1985.

