

OF. N° 006 / 2023

ANT. No hay.

MAT. Solicita nombramiento como Monumento Nacional de los lugares que indica, por las razones que se expresan.

PICHILEMU, 29 may. 2023

A : ERWIN BREVIS VERGARA  
SECRETARIO  
CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES

DE : DIEGO ALBERTO GREZ CAÑETE  
PRESIDENTE  
FUNDACIÓN REGIÓN DE COLCHAGUA

Estimado Señor,

Junto con saludarle muy cordialmente, me dirijo a Ud. para plantear al Consejo de Monumentos Nacionales que tramite con celeridad la declaración como Monumentos Históricos de diversos lugares del antiguo ramal ferroviario San Fernando-Pichilemu, que merecen ser protegidos por su gran importancia histórica, cultural y social.

El ramal San Fernando-Pichilemu es el más antiguo y extenso de la red sur ferroviaria. Sus 120 kilómetros de extensión comenzaron su construcción en 1868, y se completaron el 5 de enero de 1926 en Pichilemu, casi sesenta años después, construyéndose quince edificios de estación, doce obras de arte (nueve de ellas puentes con más de cinco metros de longitud, y tres túneles). Existieron dos tornamesas: la de Pichilemu y la de Palmilla. Por su valor cultural, el 13 de abril de 1993 se declararon como monumentos nacionales las estaciones de Placilla, Colchagua, el túnel El Árbol y el caballo de agua de la ex estación El Lingue, a los que se suma la estación de Pichilemu el 16 de marzo de 1994.

Los bienes y lugares cuya protección solicitamos se declare por parte de este órgano son:

- **Estación de Ferrocarriles de San Fernando**, incluyendo su tornamesa de 25 metros de longitud y su desvío conectado a la vía principal, ubicada en la casa de máquinas de la Empresa de Ferrocarriles del Estado; el coche-casita SI-1715 de madera pino oregón, ubicada en el costado sur del edificio de la referida estación de San Fernando; y el entorno del recinto, especialmente un caballo de agua. Solicitada por el Sr. León.
- **Casa del jefe de estación en Placilla**. Solicitada por los Sres. Montenegro, Osbén, Retamal y Basáez. En estado ruinoso tras el terremoto de 2010. Ubicado a cien metros al oriente de la estación (ya declarada monumento nacional), y habría acogido inicialmente a la propia estación.
- **Bodega de la estación de Peralillo**. Corresponde en realidad al recinto que se conoce como estación actualmente, y que se conoce como Estación Cultural Valle de Colchagua. En 2010 fue inaugurada como centro cultural. Su construcción es de albañilería y tiene una altura de seis metros, es una construcción de gran dimensión, sólida y de ladrillo a la vista. Solicitada por los Sres. Montenegro, Osbén, Retamal y Basáez.
- **Bodega de la estación de Pichilemu**. Ubicada a unos 100 metros al norte de la estación Pichilemu, corresponde a un volumen simple, de forma rectangular alargada, de un piso, con 5 metros de altura. Desde hace algunos años, su entorno ha comenzado a ser ocupado por personas que han establecido ilegalmente sus viviendas allí, sin que exista acción decisiva para



su protección por parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Solicitada por los Sres. Montenegro, Osbén, Retamal y Basáez, y por el Sr. León.

- **Puente Chimbarongo o Los Maquis.** Su construcción es de entre 1892 y 1893, fabricada por la Empresa del Creusot, con una extensión de 118,5 metros en tres tramos de 39,5 metros. Se encuentra en buen estado de conservación. Es metálico, de viga reticulada y remachado. En 1942 se reforzó su estructura. Solicitada por los Sres. Montenegro, Osbén, Retamal y Basáez.
- **Puente Lihueimo.** Construido entre 1890 y 191, fabricado por la fábrica del Creusot. Extensión de 58,6 metros, y en buen estado de conservación, aunque por el lado oriente se encuentra rodeado de vegetación. Sirvió en 1985 como puente para tránsito de vehículos por la destrucción del puente paralelo como consecuencia del terremoto de ese año. Es de acero, viga reticulada, unión de remachado. En los años 1940 se reforzó su estructura para soportar las locomotoras de mayor peso. Declaración solicitada por los Sres. Montenegro, Osbén, Retamal y Basáez.
- **Puente Puquillay.** Puente de 14,46 metros de longitud, construido entre 1890 y 1891 y fabricado por la fábrica del Creusot. Es el puente más pequeño del ramal. Su materialidad es de acero, viga de alma llena, unión de remachado. Fue reforzado por 1940. Solicitada por los Sres. Montenegro, Osbén, Retamal y Basáez.
- **Puente San Miguel.** Construido alrededor de 1911, fabricado por Del Creusot, con una extensión de treinta metros. Viga reticulada, unión de remachado. Fue intervenido en 1953 para reforzar la viga metálica principal. Solicitada por los Sres. Montenegro, Osbén, Retamal y Basáez.
- **Tornamesa de la estación de Pichilemu.** Se ubica en el extremo norte del conjunto ferroviario de Pichilemu, para una trocha de 1.67 metros. En 2022 fue limpiada, habiéndose encontrado por muchos años en abandono. Solicitada por los Sres. Montenegro, Osbén, Retamal y Basáez, y por el Sr. León. Figura también solicitud de 2022 (Ingreso CMN n.º 2097, 30 marzo 2022).
- **Puente Yerbas Buenas.** Recomendado por el ex consejero Juan Benavides
- **Puente Las Cadenas.** Recomendado por el ex consejero Juan Benavides
- **Túnel La Viña.** Tiene 325 metros de longitud. Recomendado por el ex consejero Juan Benavides
- **Túnel El Quillay.** Su longitud es de 178 metros, y se ubica a continuación de la estación de El Lingue. Recomendado por el ex consejero Juan Benavides

La declaración del recinto estación de San Fernando y su entorno, incluyendo los citados caballo de agua, tornamesa y coche-casita, así como de la tornamesa de la estación Palmilla y la bodega de carga y tornamesa de la estación de Pichilemu, fueron solicitadas originalmente por el presidente de la filial San Fernando de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, según consta en la carta de fecha 1 de marzo de 1999 (CM10847). Esta solicitud del Sr. León motivó diversas gestiones del Consejo de Monumentos Nacionales, destacando el Ord. N.º 1223 de 6 de abril de 1999, en que solicita a la Directora Nacional de Arquitectura un informe sobre este planteamiento (CM10846); insistencia del Secretario Ejecutivo el 28 de octubre del mismo año (Ord. N.º 5293, CM10856).. Contó con cartas de apoyo de los entonces senadores Rafael Moreno Rojas (23 de junio de 1999, CM10849) y Andrés Chadwick Piñera (8 de julio de 1999, CM10852), además de la Asociación de Ferroviarios Jubilados y Montepiados de San Fernando (23 de septiembre de 1999, CM10853). El Secretario Ejecutivo Ángel Cabeza Monteiro dice el 9 de noviembre de 1999 (Ord. N.º 5486, CM10858) que “es opinión de esta secretaría que, en forma urgente, se declare como monumento nacional en la categoría de zonas típicas o monumentos históricos las estaciones de ferrocarriles, puentes y otros bienes que sean parte importante del ramal San Fernando a Pichilemu”.

El 27 de enero de 2000, mediante carta a la vicepresidenta ejecutiva del CMN, Marta Cruz Coke (CM10860), los licenciados en arquitectura Horacio Montenegro I., Álvaro Osbén G., Christian Retamal R. y el arquitecto académico Patricio Basáez Y., del Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura de la Universidad de Chile, solicitan la declaración como monumentos históricos de once edificios, puentes y túneles del ramal, adjuntando diversos documentos que acreditan la importancia histórica y arquitectónica que ellos tienen, destacando el denominado “Anexo para la petición de declaratoria de Monumento Histórico Nacional del Ramal Ferroviario de San Fernando a Pichilemu” (CM10886), en que se hace un pormenorizado análisis y descripción, así como fichas técnicas con



planos de emplazamiento y levantamientos arquitectónicos de los bienes cuya declaración como monumentos se solicita (ver también SSDG 24.02.2000, CM10866). Entre estos bienes se incluyen la casa del jefe de estación en Placilla; bodega de la estación de Peralillo; bodega de la estación de Pichilemu; puentes Chimbarongo o Los Maquis, Lihueimo, Puquillay y San Miguel, y tornamesa de la estación de Pichilemu.

Mediante Ord. N.º 1490 del Secretario Ejecutivo, 21 de marzo de 2000 (CM10861), Ángel Cabeza Monteiro señala que “se ha acordado no declarar el ramal [como Monumento Nacional] sino algunas de las obras arquitectónicas e ingenieriles asociadas a él”, y pide al consejero Juan Benavides Courtois realizar un informe en respuesta a las solicitudes de León, Basáez, Montenegro, Osbén y Retamal. El 8 de agosto del mismo año, por Ord. N.º 4177 (CM10865), Cabeza pide a la consejera y directora nacional de arquitectura Ivannia Goles Barrientos la complementación del expediente de declaración del Monumento Histórico Estación de San Fernando “aportando el necesario plano con propuesta de límites, además de fotografías de su estado actual y un informe sobre sus características”, refiriéndose también a “otro proceso pendiente”, el de nombramiento como MH de los puentes Chimbarongo, Lihueimo, Puquillay, San Miguel y Negro, Yervas Buenas y Las Cadenas, los túneles La Viña y El Quillay, las tornamesas de las estaciones de Palmilla y Pichilemu, la casa del jefe de la estación de Placilla y las bodegas de las estaciones de Colchagua, Peralillo y Pichilemu, todas las cuales contaron con informe favorable del consejero Juan Benavides.

El informe del Sr. Benavides (10 de abril de 2000, CM10867) declara que “se recomienda proteger el total de las obras de ingeniería que permitan a futuro su potencial reutilización dado el carácter patrimonial de la mayor parte de ellas y el alto costo que significaría reponer las restantes”, agregando a los puentes solicitados por los Sres. Basáez, Montenegro, Osbén y Retamal (Chimbarongo, Lihueimo, Puquillay, San Miguel y Negro) los Yervas Buenas y Las Cadenas, incluidos entre las obras de arte destacadas por el Sr. León Vargas, recomendando también proteger los túneles La Viña y El Quillay, sumándose al ya declarado túnel El Árbol. Benavides también manifiesta que se justifica declarar como MH las tornamesas de Palmilla y Pichilemu “pese al estado de abandono en que se encuentran” pues “se trata de testimonios valiosos por su simplicidad y efectividad como diseños de ingeniería”. Sobre el patrimonio arquitectónico, recomienda declarar como MH a la casa del jefe de la estación de Placilla y las bodegas de las estaciones de Colchagua, Peralillo y Pichilemu “aunque individualmente no las considero obras de gran relevancia, tienen valor como conjunto, en la que se integran su función de apoyo al movimiento de carga y pasajeros del ferrocarril y su condición de arquitectura rural de la época”.

La Directora Nacional de Arquitectura Ivannia Goles emitió el 8 de septiembre de 2000 (CM10868) informe técnico favorable para la declaración como monumento histórico y zona típica de la Estación de FF.CC. de San Fernando. En el documento (CM10869) recomienda declarar como monumento nacional, monumento histórico a: 1) la maestranza de ferrocarriles de San Fernando, con superficie aproximada de 15.270 m<sup>2</sup>; 2) el edificio de la estación de FF. CC. de San Fernando y la plazoleta de acceso, con superficie aproximada de 2.354 m<sup>2</sup>; y 3) carro casa SI 1715. Y en categoría de zona típica: 4) el entorno de la estación, comprendiendo las casas del ingeniero, administrador y jefe de estación, superficie aprox. 10.080 m<sup>2</sup>.

Consta en el archivo del CMN el Ord. N.º 5081 de 6 de octubre de 2000 (CM10890), del secretario ejecutivo Ángel Cabeza al gerente general INVIA S.A. Eugenio Bañados, en que “de acuerdo a lo convenido en la 5.º reunión del equipo de trabajo CMN-EFE-INVIA, presento a Usted la propuesta del Consejo de Monumentos Nacionales para la declaración como monumento nacional de la Estación de San Fernando”, la cual “consiste en declarar en la categoría de monumento histórico el sector correspondiente a la tornamesa y galpón de locomotoras, así como el correspondiente al edificio-estación y la plazoleta que lo enfrenta; además de la declaración en la categoría de zona típica del conjunto de edificaciones que rodean a la estación”, solicitando a Bañados evaluar esta propuesta. Esto da cuenta de que el Consejo de Monumentos Nacionales consideró fuertemente la declaración de MH de la Estación, y su entorno como Zona Típica.

Cabe señalar que se tramitó también en este Consejo de Monumentos Nacionales la declaración de otros lugares como Monumentos Históricos, pero estos han sido desmantelados o se encuentran desaparecidos desde la fecha de las solicitudes originales, a pesar de los informes favorables para su declaración. Estos bienes son:



FUNDACIÓN CULTURAL

## REGIÓN DE COLCHAGUA

- **Tornamesa de la estación de Palmilla**, de 13,9 metros de largo, construida en 1872. En 1999 se encontraba en desuso y abandonada, cubierta por maleza, la que fue retirada por el municipio en octubre de ese año. Años más tarde, esta tornamesa desapareció y en la actualidad no se sabe su paradero, ya que el terreno en que se ubicaba fue vendido por la Empresa de Ferrocarriles en 2007. Solicitado por el Sr. León y los Sres. Montenegro, Osbén, Retamal y Basáez.
- **Bodega de la estación de Colchagua**. Destruída en 2010 por el terremoto del 27 de febrero. Se encontraba anteriormente en estado regular; hoy solo subsisten los cimientos y parte de una de sus paredes. Era una construcción de gran dimensión, sólida y de ladrillo a la vista. Conformaba, junto con la casa estación, la rampa de embarque, la explanada, las vías principales y los desvíos, un interesante conjunto ferroviario. Tenía una altura de seis metros y su materialidad era de albañilería. Solicitado por los Sres. Montenegro, Osbén, Retamal y Basáez.
- **Puente Negro**. Desmantelado como parte del levantamiento de la parte del ramal comprendida entre Peralillo y Pichilemu en 2006, ordenada por el entonces presidente Ricardo Lagos Escobar por Decreto N.º 120 del 21 de noviembre de 2005. Solicitado por los Sres. Montenegro, Osbén, Retamal y Basáez.

Por todo lo señalado anteriormente, consideramos innecesario ingresar un nuevo expediente ya que el Consejo de Monumentos Nacionales cuenta con sobrados antecedentes para declarar como Monumentos Históricos a los bienes que se indican. Sin embargo, en caso de que este Consejo requiera un nuevo expediente de solicitud de MH, dilatará aún más la necesaria declaración como monumento de este patrimonio en permanente riesgo de desaparición, lo que se comprueba con la falta de declaración como monumentos de la tornamesa de Palmilla, solicitada pertinentemente antes de su destino conocido, y que hubiera evitado su permanente ausencia y la aniquilación de una parte importante de la historia de Colchagua.

Favor remitir cualquier respuesta o notificación a la dirección postal o bien, al correo electrónico [diego.grez@regiondecolchagua.cl](mailto:diego.grez@regiondecolchagua.cl).

Se despide afectuosamente,

**DIEGO ALBERTO GREZ CAÑETE**  
**PRESIDENTE**  
**FUNDACIÓN REGIÓN DE COLCHAGUA**

**Distribución:**

- ▶ Sr. Erwin Brevis Vergara, Secretario, Consejo de Monumentos Nacionales.
- ▶ Archivo.