



# DÓNDE TERMINA EL RAMAL DE SALAMANCA: MEMORIAS DEL SITIO FERROVIARIO

TEXTO INTRODUCTORIO DE TRABAJO FINAL DE GRADO PARA  
OPTAR AL TÍTULO DE MAGÍSTER EN PATRIMONIO

Alumna: Tania Contreras Lanas  
Profesor Guía: Eduardo Emparanza Monreal  
Magíster en Patrimonio  
Facultad de Arquitectura

## Índice

1.-Presentación – Motivación: .....	1
2. Desarrollo investigativo:.....	1
2.1.- Herramientas metodológicas:.....	1
2.1.1 Enfoque cualitativo:.....	1
2.1.2 Enfoque Mixto:.....	2
2.1.3 Hipótesis:.....	2
2.1.4 Gran Propósito .....	3
2.1.5 Objetivos operativos: .....	3
2.1.6.- Metodología .....	3
3.- Resultados esperados .....	4
4.-Documentación utilizada.....	4
4.1 Fuentes bibliográficas: .....	4
5.- Resultado y estructura .....	5
6.- Lay out de proyecto:.....	6

## **1.-Presentación – Motivación:**

El presente trabajo nace con el propósito de difundir el valor de la cultura ferroviaria de la provincia del Choapa, la cual posee diversos Monumentos Históricos declarados bajo la ley N° 17.288 de Monumentos nacionales, entre ellos la Estación de Ferrocarriles de Salamanca, dado que existen escasas investigaciones sobre el patrimonio ferroviario que expliciten datos históricos que justifiquen por ejemplo la declaratoria como Monumento Histórico y que recopilen la historia oral y la importancia que tuvo tanto el ramal como la estación de ferrocarriles de Salamanca, por ello, este trabajo busca generar un por medio de información dispersa entorno a su historia, desarrollo, auge, cierre, recuperación y usos actuales de la Estación de Ferrocarriles de Salamanca, a fin de fijar la memoria de un sitio ferroviario que aún se conserva en la provincia del Choapa.

## **2. Desarrollo investigativo:**

### **2.1.- Herramientas metodológicas:**

#### **2.1.1 Enfoque cualitativo:**

Para el desarrollo de esta investigación, se ocupa el enfoque cualitativo como método de investigación, Por enfoque cualitativo se entiende a la perspectiva epistemológica donde la construcción de conocimiento utiliza palabras, textos, discursos, dibujos, gráficos e imágenes. La investigación cualitativa estudia diferentes objetos para comprender la vida social del sujeto a través de los significados desarrollados por éste (ver también Canales (ed.) 2006: 185-217).

De la definición anterior se desprende que la investigación bajo el enfoque cualitativo se sustenta en evidencias que se orientan más hacia la descripción profunda del fenómeno con la finalidad de comprenderlo y explicarlo a través de la aplicación de

métodos y técnicas derivadas de sus concepciones y fundamentos epistémicos, como la hermenéutica, la fenomenología y el método inductivo. (ver también Canales (ed.) 2006: 185-217).

### **2.1.2 Enfoque Mixto:**

Surge como consecuencia de la necesidad de afrontar la complejidad de los problemas de investigación planteados en todas las ciencias y de enfocarlos de una manera holística. Aquí el investigador utiliza técnicas de los enfoques cuantitativos y cualitativos. Para Hernández, Fernández y Batista (2010), la investigación mixta no tiene como meta remplazar a la investigación cuantitativa ni a la investigación cualitativa, sino utilizar las fortalezas de ambos tipos de indagación combinándolas y tratando de minimizar sus debilidades potenciales.(Otero Ortega, 2018 p.19)

Para el desarrollo de la investigación se utilizaron ambos métodos, a fin de complementar toda la información recopilada de manera dispersa a través de documentos, documentales audiovisuales y relatos orales.

### **2.1.3 Hipótesis:**

El patrimonio ferroviario en el Valle del Choapa, es un elemento en común de las 4 comunas que lo componen, sin embargo la documentación histórica sobre este se encuentra más bien dispersa y las generaciones actuales quienes no vivieron en el periodo de funcionamiento del ferrocarril desconocen la relevancia y el impacto que generó la accesibilidad de este medio de transporte a la ciudad, en base a esto, se plasma a través de la investigación información que no se encuentra escrita de manera formal y que se encuentra dispersa y parcial sobre el sistema y patrimonio ferroviario que va más allá de la estación terminal del ramal hacia Salamanca.

La recopilación de antecedentes históricos, podrá contribuir generar un insumo de investigación para contar con un orden cronológico sobre el desarrollo, auge, cierre y recuperación del sitio ferroviario Estación de Ferrocarriles de Salamanca.

#### **2.1.4 Gran Propósito:**

Aportar con la recopilación de antecedentes históricos sobre el patrimonio ferroviario de Salamanca, a fin que a partir de esta información se puedan generar proyectos en relación a la puesta en valor del patrimonio ferroviario y postularlos a fondos concursables a través de la organización que administra el recinto, el Centro Cultural Estación de Salamanca.

#### **2.1.5 Objetivos operativos:**

Identificar antecedentes históricos relevantes sobre el patrimonio ferroviario de la comuna de Salamanca, a través de investigación, documental, oral y audiovisual. Organizar la información recopilada para ordenar cronológicamente la historia del sitio ferroviario estación de ferrocarriles de Salamanca, a través un formato libro con la información ordenada y que sirva como un insumo de difusión sobre el sitio ferroviario Estación de Ferrocarriles de Salamanca.

#### **2.1.6.- Metodología:**

La metodología de la investigación será de carácter cualitativa y mixta, dado a que se basa en un estudio exploratorio a fin de recopilar información sobre el sitio ferroviario estación de ferrocarriles de Salamanca, junto con las memorias de personas que vivieron en la época de auge del ferrocarril para relevarlas en el escenario actual y para el futuro ya que quedarán documentadas en la construcción de este relato cronológico que valida lo estudiado en fuentes documentales, orales y audiovisuales. Todos estos aspectos se estudiaron por sí mismo y desde su carácter transversal, a fin de dar a

conocer la mayor cantidad de información para dar a conocer los principales hitos y contribuir en la recolección de datos y antecedentes sobre los 110 años de historia que posee este sitio ferroviario, incluyendo su auge y usos actuales.

### **3.- Resultados esperados:**

- Identificación de antecedentes históricos, sobre el patrimonio ferroviario de Salamanca.
- Organización de la información recopilada sobre el sitio ferroviario ordenada cronológicamente en un libro tipo relato.

Como aporte final se pretende que esta investigación por medio de un formato tipo libro se expongan antecedentes históricos sobre la cultura ferroviaria asociada a los ramales y al pasado ferroviario del Choapa, destacando a la estación terminal del ramal Choapa-Limahuida-Salamanca, ya que es la única estación que conserva su casa estación y es un incono patrimonial de la comuna.

A través de una búsqueda exhaustiva de información en distintas fuentes se permite documentar de manera sistematizada información sobre memorias en relación al patrimonio ferroviario a fin de relevar y reconocer el aporte a la construcción sobre el la relevancia que posee este Monumento Histórico para la comuna de Salamanca, recuperando y aportando en plasmar este relato histórico sobre la estación de ferrocarriles de Salamanca.

### **4.-Documentación utilizada**

#### **4.1 Fuentes bibliográficas:**

Por medio de la recopilación de información, se realizó un relato cronológico a fin de generar un orden del material recopilado profundizando en los contenidos,

consultando diversas fuentes bibliográficas sobre la historia del ferrocarril en Chile, de Thompson y Dietrich, de Sergio González Rodríguez sobre los ferrocarriles de la región de Coquimbo, así como también de artículos de Ian Thompson y de la prensa de la época, además de testimonios de personas de Salamanca que vivieron en la época del ferrocarril rescatada de documentales audiovisuales, esto con el propósito de validar la información testimonial y complementar, dar sentido, fundamentar y plasmar las memorias e historia del sitio ferroviario de la Estación de Ferrocarriles de Salamanca.

A partir de esto se reconstruyó un relato cronológico sobre el sitio ferroviario de la ciudad de Salamanca.

## **5.- Resultado y estructura:**

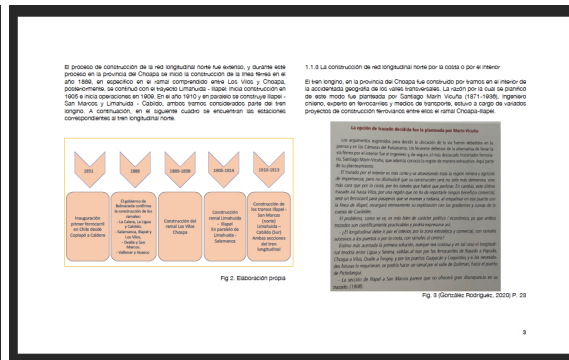
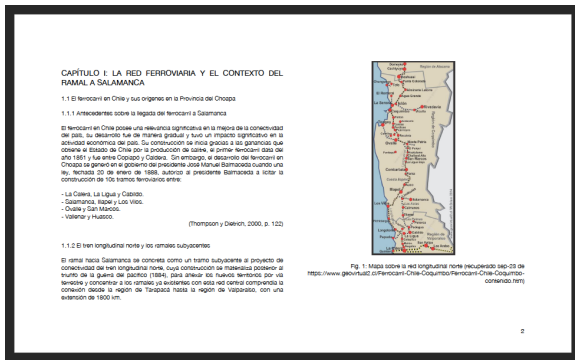
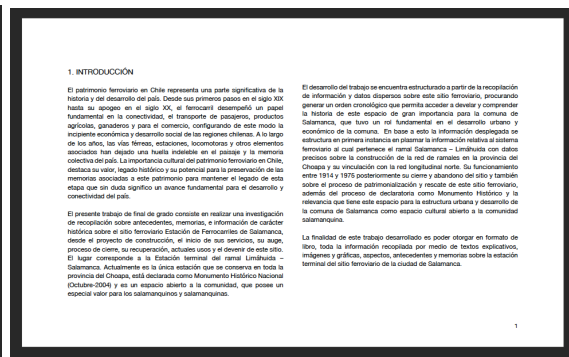
5.1 Desarrollo de la estructura: La Investigación se estructura en 7 capítulos, en primer lugar se aborda la contextualización con respecto del tren longitudinal norte en la provincia del Choapa, junto con la información general sobre los ramales del Choapa, la construcción del ramal Salamanca-Limahuida, y posteriormente su funcionamiento y administración del sitio, tipo de locomotoras y trenes que recorrieron el ramal y elementos compositivos del sitio ferroviario, también el cierre de la estación, su recuperación y sobre el proceso de patrimonialización con respecto a la recuperación y transformación en parque del sitio y finalizando con los usos actuales que tiene el sitio ferroviario como espacio cultural, cuyo punto final se asocia a las conclusiones y recomendaciones relacionadas al propósito de la investigación con respecto a la recopilación de antecedentes y los futuros desafíos del espacio.

La redacción de este texto pretende ser un insumo de fácil acceso para consultar datos específicos sobre el ramal Choapa-Limahuida-Salamanca y la estación terminal del Ramal, va dirigido a aportar como un documento que aporte a la difusión del valor histórico de este espacio de gran significancia patrimonial para la comuna de Salamanca, por ello se estructura a través de 7 capítulos que ordenan y plasman

antecedentes sobre la composición auge, desarrollo y recuperación del sitio, los cuales permiten conocer, precisar y rescatar parte de su historia y memorias para el desarrollo de futuros proyectos que permitan conversar este sitio ferroviario.

## 6.- Lay out de proyecto:

La idea es a futuro materializar la información en formato libro bajo este tipo de formato:







# DÓNDE TERMINA EL RAMAL DE SALAMANCA: MEMORIAS DEL SITIO FERROVIARIO

TRABAJO DE FINAL DE GRADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE MAGÍSTER EN  
PATRIMONIO

Alumna: Tania Contreras Lanas

Profesor Guía Eduardo Emparanza Monreal, Arquitecto, Máster  
Urbanismo

Trabajo final de grado  
Magister en Patrimonio  
Facultad de Arquitectura

## Índice

1. INTRODUCCIÓN .....	1
CAPÍTULO I: LA RED FERROVIARIA Y EL CONTEXTO DEL RAMAL A SALAMANCA .....	3
1.1 El ferrocarril en Chile y sus orígenes en la Provincia del Choapa .....	3
1.1.1 Antecedentes sobre la llegada del ferrocarril a Salamanca.....	3
1.1.2 El tren longitudinal norte y los ramales subyacentes .....	3
1.1.3 La construcción de red longitudinal norte por la costa o por el interior.....	5
1.1.4 La Junta de la Beneficencia y la llegada del Ferrocarril a Salamanca.....	6
1.2 Ramales de la provincia del Choapa.....	9
1.2.1 Construcción de los ramales .....	9
1.2.2 Ramal Los Vilos – Choapa.....	10
1.2.3 Ramal Illapel – Choapa.....	10
1.2.4 Ramal Choapa Salamanca .....	11
1.2.5 Ramal Choapa -Cabildo .....	11
2.1 Elementos compositivos del Ramal a Salamanca .....	12
2.1.1 Ramal a la estación terminal de Salamanca.....	12
2.1.2 Construcción de los ramales del Choapa .....	14
2.1.3 Funcionamiento del Ramal .....	16
CAPÍTULO III: LA ESTACIÓN TERMINAL DE SALAMANCA.....	18
3.1 Ubicación de la estación de Salamanca .....	18
3.1.1 Ubicación y contexto histórico sobre la estación de ferrocarriles de Salamanca .....	18
3.1.2 Diseño del sitio ferroviario.....	18
CAPÍTULO IV: FUNCIONAMIENTO DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE SALAMANCA .....	20
4.1 Administración del sitio.....	20
4.2 Vínculo con otras estaciones .....	20
4.3 Principales tipos de pasajeros .....	21
4.4 Tipos de carga .....	21
4.5 Tipos de locomotoras y trenes .....	21
4.6.1 Decreto cierre de Estación de Ferrocarriles de Salamanca .....	22
CAPÍTULO V: PATRIMONIALIZACIÓN DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE SALAMANCA .....	25
5.1 Recuperación del sitio ferroviario, movimiento comunitario para declarar Monumento Histórico.....	25
5.1.1 Gestión para el rescate del sitio ferroviario.....	25

5.1.4 Restauración de la Estación de Ferrocarriles .....	27
<b>CAPÍTULO VI: ACTUALES USOS DEL SITIO FERROVIARIO NUEVO CENTRO CULTURAL FERROVIARIO.....</b>	<b>30</b>
6.1 Centro Cultural Estación de Salamanca.....	30
6.1.1 Administración actual de espacio cultural .....	30
6.1.2 Historia del Centro Cultural.....	31
6.1.2 Actuales uso del inmueble.....	32
6.1.4 Mantenimiento del espacio cultural.....	33
6.1.5 Principales proyectos que se han realizado posterior a su recuperación.....	33
6.2 El nuevo sitio ferroviario y su identificación con su pasado.....	33
6.2.1 La Casa Estación .....	33
<b>CAPÍTULO VII: MIRADA HACIA EL FUTURO PROYECCIONES DEL SITIO PATRIMONIAL .....</b>	<b>34</b>
7.1. Valores Patrimoniales .....	34
7.2 Conservación del sitio.....	35
7.3 Recuperación de la memoria ferroviaria.....	35
7.4 Conclusiones finales.....	36
Anexo 1 Mapa de los ramales del Choapa .....	40
Anexo 2 Comodato Bienes Nacionales a Centro Cultural Estación de Sitio Ferroviario Estación de Ferrocarriles de Salamanca.....	41
Anexo 3 Decreto 923, Declaratoria Monumento Histórico Estación de Ferrocarriles Salamanca .....	46

## 1. INTRODUCCIÓN

El patrimonio ferroviario en Chile representa una parte significativa de la historia y del desarrollo del país. Desde sus primeros pasos en el siglo XIX hasta su apogeo en el siglo XX, el ferrocarril desempeñó un papel fundamental en la conectividad, el transporte de pasajeros, productos agrícolas, ganaderos y para el comercio, configurando de este modo la incipiente económica y desarrollo social de las regiones chilenas. A lo largo de los años, las vías férreas, estaciones, locomotoras y otros elementos asociados han dejado una huella indeleble en el paisaje y la memoria colectiva del país. La importancia cultural del patrimonio ferroviario en Chile, destaca su valor, legado histórico y su potencial para la preservación de las memorias asociadas a este patrimonio para mantener el legado de esta etapa que sin duda significó un avance fundamental para el desarrollo y conectividad del país.

El presente trabajo de final de grado consiste en realizar una investigación de recopilación sobre antecedentes, memorias, e información de carácter histórica sobre el sitio ferroviario Estación de Ferrocarriles de Salamanca, desde el proyecto de construcción, el inicio de sus servicios, su auge, proceso de cierre, su recuperación, actuales usos y el devenir de este sitio. El lugar corresponde a la Estación terminal del ramal Choapa -Limáhuída – Salamanca. Siendo actualmente es la única estación que se conserva en toda la provincia del Choapa, y declarada como Monumento Histórico Nacional (Octubre-2004). Es un espacio abierto a la comunidad, que posee un especial valor para los salamanquinos y salamanquinas.

El desarrollo del trabajo se encuentra estructurado a partir de la recopilación de información y datos dispersos sobre este sitio ferroviario, procurando generar un orden cronológico que permita acceder a develar y comprender la historia de este espacio de gran importancia para la comuna de Salamanca, que tuvo un rol fundamental en el desarrollo urbano y económico de la comuna. En base a esto la información desplegada se estructura en

primera instancia en plasmar la información relativa al sistema ferroviario al cual pertenece el ramal Salamanca – Limáhuida con datos precisos sobre la construcción de la red de ramales en la provincia del Choapa y su vinculación con la red longitudinal norte. Su funcionamiento entre 1914 y 1975 posteriormente su cierre y abandono del sitio, así como también, destacar aspectos importantes sobre el proceso de patrimonialización y rescate de este sitio ferroviario, además del proceso de declaratoria como Monumento Histórico y la relevancia que tiene este espacio para la estructura urbana y desarrollo de la comuna de Salamanca como espacio cultural abierto a la comunidad salamanquina.

La finalidad de este trabajo desarrollado es poder otorgar en formato de libro, toda la información recopilada por medio de textos explicativos, imágenes y gráficas, aspectos, antecedentes y memorias sobre la estación terminal del sitio ferroviario de la ciudad de Salamanca.

## CAPÍTULO I: LA RED FERROVIARIA Y EL CONTEXTO DEL RAMAL A SALAMANCA

### 1.1 El ferrocarril en Chile y sus orígenes en la Provincia del Choapa

#### 1.1.1 Antecedentes sobre la llegada del ferrocarril a Salamanca

El ferrocarril en Chile posee una relevancia significativa en la mejora de la conectividad del país, su desarrollo fue de manera gradual y tuvo un impacto significativo en la actividad económica del país. Su construcción se inicia gracias a las ganancias que obtiene el Estado de Chile por la producción de salitre, el primer ferrocarril data del año 1851 y fue entre Copiapó y Caldera. Sin embargo, el desarrollo del ferrocarril en Choapa se generó en el gobierno del presidente José Manuel Balmaceda cuando una ley, fechada 20 de enero de 1888, autorizó al presidente Balmaceda a licitar la construcción de 10s tramos ferroviarios entre:

- La Calera, La Ligua y Cabildo.
- Salamanca, Illapel y Los Vilos.
- Ovalle y San Marcos.
- Vallenar y Huasco.

(Thompson y Dietrich, 2000, p. 122)

#### 1.1.2 El tren longitudinal norte y los ramales subyacentes

El ramal hacia Salamanca se concreta como un tramo subyacente al proyecto de conectividad del tren longitudinal norte, cuya construcción se materializa posterior al triunfo de la guerra del pacífico (1884), para anexar los nuevos territorios por vía terrestre y

concentrar a los ramales ya existentes con esta red central comprendía la conexión desde la región de Tarapacá hasta la región de Valparaíso, con una extensión de 1800 km.



Fig. 1: Mapa sobre la red longitudinal norte (recuperado sep-23 de <https://www.geovirtual2.cl/Ferrocarril-Chile-Coquimbo/Ferrocarril-Chile-Coquimbo-contenido.htm>)

El proceso de construcción de la red longitudinal norte fue extenso, y durante este proceso en la provincia del Choapa se inició la construcción de la línea férrea en el año 1889, en específico en el ramal comprendido entre Los Vilos y Choapa, posteriormente, se continuó con el trayecto Limahuida - Illapel: Inicia construcción en 1905 e inicia operaciones en 1909. En el año 1910 y en paralelo se construye Illapel - San Marcos y Limahuida - Cabildo, ambos

tramos considerados parte del tren longino. A continuación, en el siguiente cuadro se encuentran las estaciones correspondientes al tren longitudinal norte.

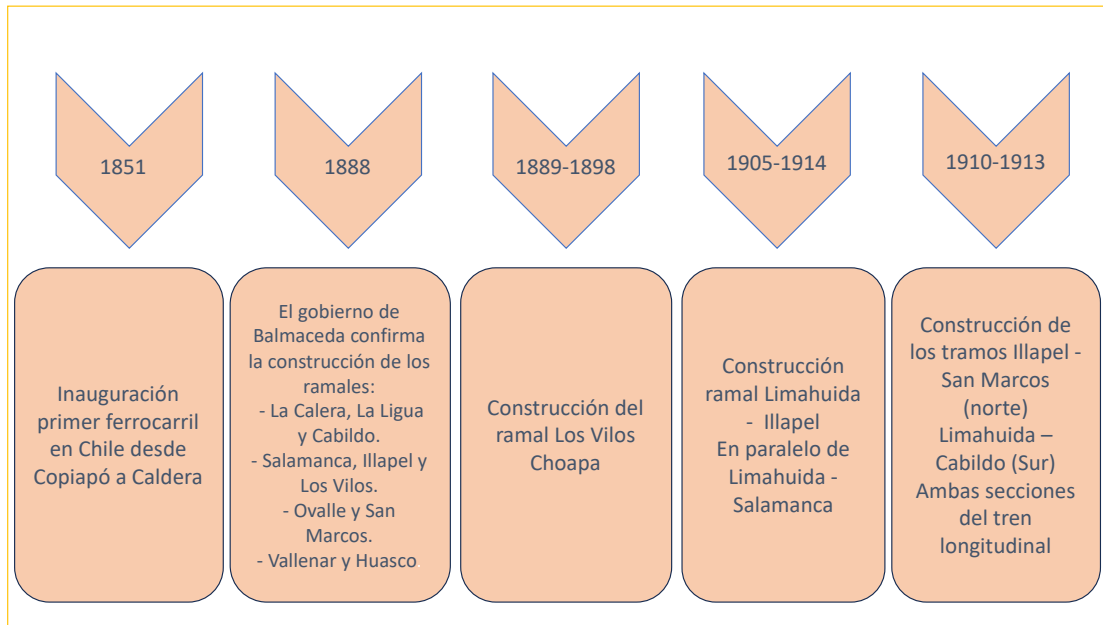


Fig 2. Elaboración propia

### 1.1.3 La construcción de red longitudinal norte por la costa o por el interior

El tren longino, en la provincia del Choapa fue construido por tramos en el interior de la accidentada geografía de los valles transversales. La razón por la cual se planificó de este modo fue planteada por Santiago Marín Vicuña (1871-1936), Ingeniero chileno, experto en ferrocarriles y medios de transporte, estuvo a cargo de variados proyectos de construcción ferroviarios entre ellos el ramal Choapa-Illapel.

### **La opción de trazado decidida fue la planteada por Marín Vicuña.**

Los argumentos esgrimidos para decidir la ubicación de la vía fueron debatidos en la prensa y en las Cámaras del Parlamento. Un ferviente defensor de la alternativa de llevar la vía férrea por el interior fue el ingeniero y, de seguro, el más destacado historiador ferroviario, Santiago Marín Vicuña, que además conocía la región de manera exhaustiva. Aquí parte de su planteamiento:

*El trazado por el interior es más corto y va atravesando toda la región minera y agrícola de importancia; pero no disimularé que su construcción será no sólo más demorosa, sino más cara que por la costa, por los túneles que habrá que perforar. En cambio, este último trazado irá hasta Vilos, por una región que no ha de reportarle ningún beneficio comercial, será un ferrocarril para pasajeros que se marean y todavía, al empalmar en ese puerto con la línea de Illapel, recargará eternamente su explotación con las gradientes y curvas de la cuesta de Cavilón.*

*El problema, como se ve, es más bien de carácter político i económico, ya que ambos trazados son científicamente practicables y podría expresarse así:*

*- ¿El longitudinal debe ir por el interior, por la zona estratégica y comercial, con ramales sucesivos a los puertos o por la costa, con ramales al centro?*

*Estimo más acertada la primera solución, aunque sea costosa y en tal caso el longitudinal tendría entre Ligua y Serena, salidas al mar por los ferrocarriles de Rayado a Papudo, Choapa a Vilos, Ovalle a Tongoy, y por los puertos Guayacán y Coquimbo, y si las necesidades futuras lo requirieran, se podría hacer un ramal por el valle de Quilimarí, hacia el puerto de Pichidangui.*

*- La sección de Illapel a San Marcos parece que no ofrecerá gran discrepancia en su trazado. (1908).*

Fig. 3 (González Rodríguez, 2020) P. 23

Dados los argumentos planteados por Santiago Marín Vicuña, se concluyen los estudios discutidos sobre la construcción y continuidad del tren longitudinal hacia el norte, iniciando de este modo la construcción por tramos en el interior de los valles transversales de la provincia del Choapa.

#### 1.1.4 La Junta de la Beneficencia y la llegada del Ferrocarril a Salamanca

La construcción de la red central de ferrocarriles hacia el norte, fue lenta por ello, la llegada del ferrocarril a Salamanca, se concretó luego de un extenso proceso de construcción del proyecto ferroviario, según antecedentes de los libros de la Junta de Beneficencia desde el año 1887, se barajaba la posibilidad de conectar Salamanca con el puerto de Los Vilos, lo cual era visualizado con buenas proyecciones y beneficios para la casa de huérfanos (lugar

donde llegaban las ganancias de la gran hacienda del Choapa que era administrada por la junta de la beneficencia), si bien los trabajos iniciaron en 1889, la construcción de la totalidad de los ramales demoró 24 años, este proceso tuvo variadas desavenencias ya que los primeros contratos con privados en específico con el Sindicato Howard<sup>1</sup> fueron detenidos y luego retomados por parte de ferrocarriles del Estado, sumado también a que la accidentada geografía contribuyó en dificultar el tiempo de construcción de algunas obras, a continuación en un extracto del diario La Hora (Illapel) de 1896 donde se destaca lo valioso que será para el Choapa contar con este medio de transporte en favor del desarrollo productivo de la zona y sobre las complejidades en la construcción en la cuesta Cavilolén y sobre lo prometedor que será la extensión del ferrocarril hasta el Río Choapa para revitalizar la industria minera en la zona

---

<sup>1</sup> Para mejor explicarme, dividir el ferrocarril de Santiago a La Serena en siete tramos, cuyas trochas y kilometrajes son los siguientes:

- 1 Santiago-Caldera 1,68 118 km
  - 2 Calera-Cabildo 1,00 72 ”
  - 3 Cabildo-Limáhuida 1,00 102 ”
  - 4 Lim huida-Illapel 1,00 25 ”
  - 5 Illapel-San Marcos 1,00 104 ”
  - 6 San Marcos-Ovalle 1,00 65 ”
  - 7 Ovalle-La Serena 1,68 106 ”
- Total 592 km

Las líneas marcadas con los números 1, 2, 4, 6 y 7, que suman 386 kil metros, o sea, el 65% del total, se explotan por cuenta del Estado y el resto por una compañía francesa, que ha venido a reemplazar al Sindicato Howard que las construyó. REF: , 347 Los Ferrocarriles de Chile, Santiago Marín Vicuña

A continuación, la noticia extraída del diario recopilada por Rolf Foerester:

LA HORA  
ILLAPEL, NOVIEMBRE 29 DE 1896  
FERROCARRIL DE VILOS  
A ILLAPEL I SALAMANCA

Un decreto publicado en los diarios de Santiago nos trajo la grata nueva de que los trabajos del ferrocarril de Vilos a Illapel i Salamanca se continuarán hasta el río Choapa.

Tiempo es ya de que estos trabajos se impulsen i se prosigan con actividad.

Las valiosísimas zonas agrícolas del Choapa, las importantísimas zonas mineras de nuestro departamento i el no menos importante comercio de esta ciudad, son los que reclaman la prolongación de la línea férrea.

La provincia de Coquimbo tan rica i tan pródiga en sus producciones, jamás ha merecido una atención decidida de parte del gobierno.

Muy conveniente bajo todo punto de vista es la prolongación de este ferrocarril que vendrá a dar vida a la agricultura, a la minería i al comercio.

La industria agrícola nunca ha podido desarrollarse con amplitud porque el subido flete hasta el puerto de Vilos, absorve la utilidad que deja la esportación de los cereales por pingüe i halagadora que ella sea.

La prosecución de los trabajos del ferrocarril hasta la estación del Choapa, vendría a subsanar en parte la crítica situación de la agricultura, porque se economizarían seis leguas de malos i angustiosos caminos para las tropas que verifican el transporte.

can el transporte.

Verdad es que con la conclusión del Túnel de Cavilolen se ahorra la la travesía de la cuesta de este nombre, pero apesar de esa reducción en la distancia que hai que recorrer, hasta el lado norte del Túnel, siempre se hace bien difícil i dispendioso el acarreo; lo que prueba la conveniencia que existe en dar término a esa línea hasta el punto que hemos señalado.

La estación o paradero provincial que se construirá en la boca norte de este Túnel, puede ser muy importante, pero tiene el grandísimo inconveniente de estar a una altura considerable sobre el valle del Choapa; careciendo por completo del forraje necesario para las tropas i hasta de agua para la bebida.

Es por consiguiente indispensable para los industriales que dicho ferrocarril se continúe hasta las márgenes del río Choapa. Allí se encuentran en abundancia los elementos para la mantención de las tropas que hacen el transporte.

La industria minera mas que ninguna otra necesita que se lleve a cabo la idea que sostenemos.

En ella está basado el renacimiento i la prosperidad de esta industria que, desde hace tantos

1896 años, arrastra una vida lánguida i casi nula.

Los hombres que en otro tiempo sostenían con brillo este ramo de la actividad comercial, han realizado sus negocios o han desaparecido dejándola a merced de manos que hacen de ella un odioso monopolio.

Para hacer mas angustiada, mas desconsoladora la situación de la minería, ha habido ocasiones en que los mineros no han tenido a quien venderles el producto de sus minas.

Sin ir mas allá, don Juan Anjel Villarroel, tuvo que vender \$ 11,000 en metales al establecimiento de Lota con una pérdida de \$ 1,500.

No dudamos que una vez realizada la magna obra de la conclusión del ferrocarril, el aspecto de las cosas cambiará i de raquítica i débil, tendremos una industria vigorosa i floreciente.

Tenemos la íntima convicción que solo faltan medios de transporte fáciles i cómodos, para que vengan a radicarse en nuestro departamento establecimientos industriales de primer órden.

Nuestros gobernantes que tienen mucho mas perspicacia, i tanto o mas conocimiento de la riqueza de nuestro suelo, que nosotros mismos, saben cuan necesario, cuan indispensable, es la prosecución de los trabajos de la línea férrea.

El comercio, una de las fuentes principales de la riqueza nacional, se recienta tambien en este departamento a consecuencia de la carencia de medios de transporte.

El retardo de meses que sufre la mercadería en el puerto de Vilos, el flete fabuloso que exigen las tropas para hacer el acarreo, i las considerables pérdidas que sufren los comerciantes, son cargas, son gabelas, onerosísimas que traen una deca-

derosa ruina, al movimiento comercial.

No dudamos que, en vista de la actividad desplegada en la otra sección de Vilos a Cavilolen por el contratista Don Santiago Sotomayor, estará en tiempo oportuno concluida esta otra parte de la línea para trasportar, nuestros productos agrícolas i mineros del año 97.

Todo depende de que se ordene principiar lo mas pronto posible los trabajos, se aprovechen los días largos del verano i contando con la actividad desplegada por el señor Sotomayor en los grandes trabajos ejecutados por él al otro lado de la cuesta, tendremos realizada una obra que, por los beneficios que reportará, impone su pronta prosecución.

Llamamos la atención de nuestros representantes en el Congreso hácia este punto de tan trascendental importancia, que consideraríamos una ingratitud, una desatención el que se desestimara lo que con tanta justicia pedimos.

Fig 4. Noticia Diario La Hora de Illapel (1896), recuperado por Rolf Foerester (2022)

## 1.2 Ramales de la provincia del Choapa

### 1.2.1 Construcción de los ramales

Las construcciones de los tramos del ferrocarril en el Choapa datan desde 1889 hasta 1914, todas ellas, tenían conexión con el empalme Choapa, lugar donde se generaba la conexión hacia el norte y hacia el sur del país con el tren longino de los ramales aledaños tales como Limahuida- Salamanca y Los Vilos Choapa.

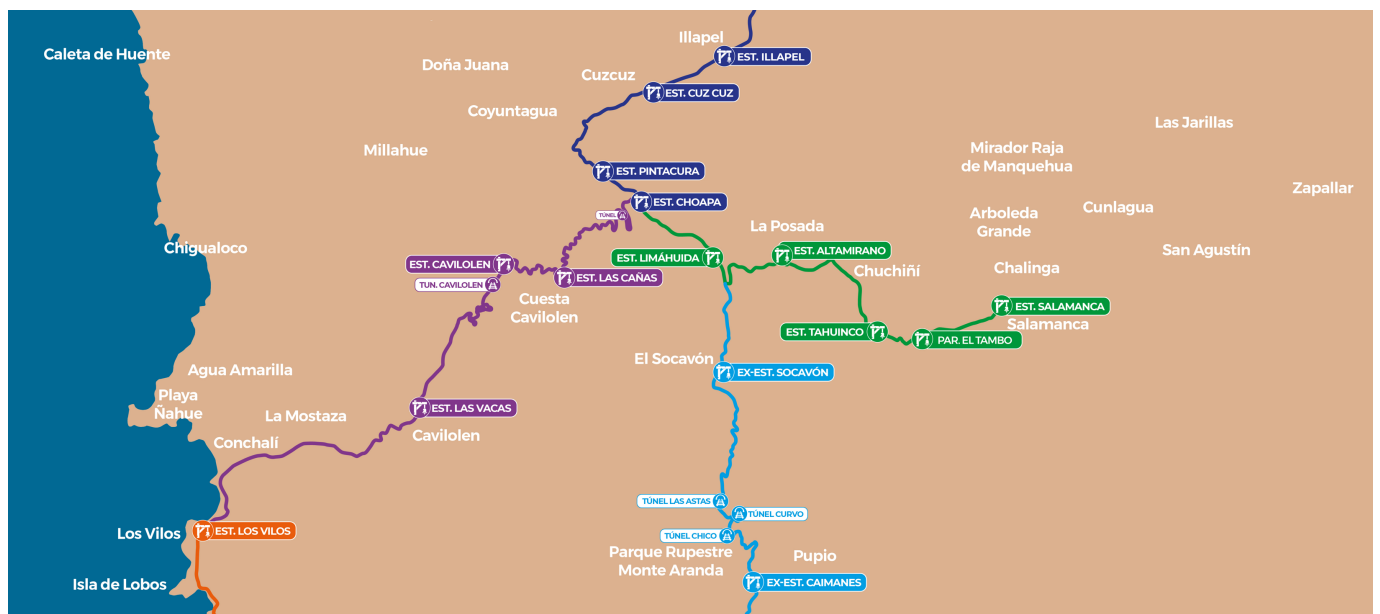


Fig 5: Mapa Ferroviario Elaboración propia, diseño Sebastián Fernández (Anexo 1 mapa completo)

### 1.2.2 Ramal Los Vilos – Choapa

El ferrocarril Los Vilos - Choapa, fue construido entre 1889 y finalizado en 1898, tiene una longitud de 58 km. Un hito de ingeniería importante que posee este ramal es la construcción del túnel Cavilolén, que data del año 1893, hasta el año 1903, fue el túnel más extenso de todo el país y de Latinoamérica. (Ver anexo 1 Mapa Ferroviario color violeta).



Fig. 6 Túnel Cavilolén recuperado: septiembre 2023, El diario de Illapel

En el año 1943, se concreta la construcción de la red longitudinal norte por la costa y la Estación de los Vilos pasa a formar parte del ramal Longotoma – Los Vilos, incluía a las siguientes estaciones: Longotoma, Huaquen, estación ingeniero Santa María, Estación Pichidanguí, Estación Ingeniero Barriga. (Ver anexo 1 Mapa Ferroviario del Choapa color naranja)

### 1.2.3 Ramal Illapel – Choapa

Este trazado, se construye entre 1905 a 1909, está compuesto por 5 estaciones (Limahuida, Choapa, Pintacura, Cuz Cuz e Illapel), es importante mencionar que desde la Estación

Choapa se continua a la única vía del tren longitudinal norte. (Ver anexo 1 Mapa Ferroviario del Choapa color azul)

#### 1.2.4 Ramal Choapa Salamanca

Inició su construcción desde 1905 a 1914 se construye la extensión desde Limahuida a Salamanca (Ver anexo 1 Mapa Ferroviario del Choapa color verde).

La llegada del ferrocarril a estos sectores del Valle del Choapa, significaron un importante avance en la conectividad de la zona y de activación económica. Tiene una extensión de 23 KM.

#### 1.2.5 Ramal Choapa -Cabildo

Esta parte del ramal conectaba a la provincia del Choapa con el sur del país, fue parte del proyecto de construcción del longitudinal norte por los valles interiores Ver anexo 1 Mapa Ferroviario del Choapa color celeste).

## CAPÍTULO II: COMPOSICIÓN DEL RAMAL A SALAMANCA

### 2.1 Elementos compositivos del Ramal a Salamanca

#### 2.1.1 Ramal a la estación terminal de Salamanca

Seis kilómetros más al sur, desde la estación Limáhuida (km 291) arranca otro ramal, que va con rumbo oriente y a la vista del río Choapa, al pueblo de Salamanca. Los primeros estudios de este ramal datan desde 1900 y su iniciación de 1905; pero, por muchas incidencias, sólo vino a terminarse en 1914. La línea parte de Limáhuida; atraviesa el estero del mismo nombre, por un puente de 30 m de luz; a los 5 km llega al portezuelo del Palqueal; baja a la estación Los Loros y estero Las Camisas y llega al río Choapa, que cruza por un puente de 260 de largo, y al pueblo de Salamanca, ubicado en la ribera norte de ese río. La longitud de este ramal es de 23 km y su trocha de 1,00. Da una idea de su perfil longitudinal la lista siguiente de kilometraje y altura de cada una de sus estaciones:

Estación	Ubicación km	Altura m
Limáhuida	0	293
Los Loros	8	370
Tahuinco	15	422
Salamanca	23	479

Lo que da una gradiente medio de 0,8%. (Marín Vicuña, edición 2013, pag 191, los ferrocarriles de Chile)

A continuación, las estaciones que componen el ramal:

## RAMAL LIMAHUIDA - SALAMANCA

### Estación Limahuida

1909

Fue parte del trayecto del tren longitudinal norte y pertenece a la comuna de Illapel, actualmente la estructura esta conservada y transformada en almacén



### Estación Altamirano

1914

Primero se llamaba Los Loros, nombre de la localidad ubicada en Illapel, cambió su nombre a Altamirano mediante decreto del 3 de junio de 1919, poseía una casa para el jefe de estación. Actualmente no hay vestigios de esta Estación

### Estación Tahuinco

1914

Ubicada en la comuna de Salamanca, se emplazo en la Hacienda de Tahuinco, actualmente se encuentra conservada y la habitan los familiares del ultimo jefe estación



### Parada El Faro

1914

Previo a la llegada a Salamanca, en la localidad de El Tambo, antes de pasar los puentes por el Rio Choapa, se contaba con una parada del ferrocarril de la cual actualmente no se poseen vestigios, sin embargo el sector de aquella localidad aún se conoce como El Faro.

### Estación de Salamanca

1914

Estación terminal del ramal, fue inaugurada en abril de 1914, se mantiene conservada y esta declarada como Monumento Histórico (2004)



Fig 7 Elaboración propia

### 2.1.2 Construcción de los ramales del Choapa

Los ramales del Choapa, fueron en un inicio licitados a empresas privadas, en específico al sindicato Howard, por temas económicos las obras no fueron terminadas y el Estado se hizo cargo de finalizar la construcción de este ramal a través de la dirección de obras públicas, la materialidad del ramal fue construida en base a maderas nobles de barcos de lastres provenientes de Europa, tal como se indica en la declaratoria de monumentos nacionales, en el decreto que declara como Monumento Histórico a la Estación de Ferrocarriles de Salamanca.

Dado la accidentada geografía del Choapa, se tuvo que invertir en varias zonas donde se ocuparon tramos de operación a cremallera. El término ferrocarril de cremallera se refiere a un tipo específico de sistema ferroviario que opera mediante el acople mecánico a la vía a través de un tercer riel dentado conocido como 'cremallera'

A continuación una imagen referencial de la cremallera:



Fig. 8 recuperada de <https://www.elferrocarrilenchile.cl/el-trasandino-los-andes-mendoza>

Estas se enganchaban mediante un engranaje a las locomotoras y pasaban por estas pendientes a una velocidad máxima de 13 KM/horas. Posteriormente, esto cambia a trenes operados con diesel y se deja de utilizar los trenes a cremallera.

De las estaciones de este ramal, la que tiene un alto tráfico de pasajeros es la estación Limihuida ya que desde ella se realizaba la conexión con el empalme Choapa, el cual dirigía la ida del tren hacia el norte o hacia el sur, esta estación es donde se realizaba con conexión con el tren longino.

A pesar de que la estación Choapa no está considerada en el trazado de este ramal, si posee una gran importancia, dado que era el espacio de combinación que a veces tenía esperas de hasta 4 hora entre los trenes para continuar la ruta hacia norte o sur o hacia Los Vilos.

En el empalme Choapa se articulaban los 3 destinos más importantes, Illapel, Salamanca y Los Vilos, en este lugar se acopiaban los vagones con carga, es por ello que, esta estación le dio gran dinamismo a la localidad, pudiendo desarrollar, agricultura, minería y comercio.

A continuación: Testimonio Lidia Marín documental huellas del ferrocarril de Pablo Ramírez (2010).

“Nosotros, hacíamos negocio por el trasbordo de salamanca hacia al sur, a veces los trenes demoraban en llegar los del norte acá y hacían trasbordo ahí, entonces nosotros íbamos con las teteras hirviendo con leche, con cafecito caliente, con tortillas, todo le gustaba a la gente eso, con humitas cliente, y la gente ahí le poníamos mesitas, se llegaban a sentar, la gente bajaba acá y hacia trasbordo, esperando el tren que venía del a veces se demoraban horas los trenes en llegar, había mucha gente antes acá, habían ferroviarios, había una caja

de crédito minero más arriba era muy lindo Choapa cuando éramos chicos, hasta carabineros había aquí era muy bonito antes”.

Había un tren denominado el excursionista que recorría de Salamanca a Los Vilos, funcionaba los días domingos, permitió que familias completas pudiesen disfrutar de la costa. El traslado demoraba alrededor de 4 horas hasta Los Vilos.

### 2.1.3 Funcionamiento del Ramal

El ramal de Salamanca – Limahuida – Choapa, transportaba carga y pasajeros, desde su inauguración tomo gran importancia y relevancia para el desarrollo de la comuna de Salamanca, dado que permitió trasladar los productos agrícola que se cosechaban en las haciendas de la zona, así como también de animales (vacas, cabras y ovejas), además de transformar la calle Irarrazabal en la calle del comercio, con el desarrollo del ferrocarril en este lugar cercano a la estación se crearon hoteles, restaurantes, entre otros.

Sin embargo, el tren era utilizado solo por una parte de la población dado que en el periodo de funcionamiento y cierre del tren los índices de vulnerabilidad eran enormes en el país, lo cual solo permitía que las familias más acomodadas accedieran a viajar en tren.



Fig.9 (Fotografía recuperada de página de Facebook Salamanca Histórico, autor desconocido)

El ferrocarril, cumplía un rol de dar acceso y conectividad a la comuna de Salamanca con el resto del país, además de dar dinamismo a su economía dado que a través del ferrocarril se comercializaban productos agrícolas y ganaderos, además de que acceder a nuevos productos importados desde ciudades más grandes y que eran traídos por comerciantes por medio del ferrocarril.

## CAPÍTULO III: LA ESTACIÓN TERMINAL DE SALAMANCA

### 3.1 Ubicación de la estación de Salamanca

#### 3.1.1 Ubicación y contexto histórico sobre la estación de ferrocarriles de Salamanca

La estación de Salamanca, actualmente se encuentra ubicada en la calle Providencia n° 98 en el sector urbano de la comuna de Salamanca, en la provincia del Choapa Región de Coquimbo, según datos del último censo la población de la comuna es de 29.347 (2017).

La ciudad de Salamanca se fundó el 29 de noviembre de 1844, en ese periodo contaba con una población de 2000 habitantes.

A 60 años de la fundación la ciudad, esta fue conectada con el resto del país por el ferrocarril, dado que, en el año 1914, fue inaugurado el funcionamiento de la Estación de ferrocarriles de Salamanca. Este lugar fue emplazado en lo que era la entrada principal de la ciudad, en aquella época la población de Salamanca era mayoritariamente rural.

#### 3.1.2 Diseño del sitio ferroviario

La estación de ferrocarriles de Salamanca es una estación terminal, por ende su extensión era mayor a las demás estaciones del ramal, ya que contaba con 3 bodegas 2 de maestranza y 1 de productos agrícolas, también una tornamesa para girar las máquinas, que eran utilizadas para las locomotoras a carbón. Posterior a ello, se comienza a utilizar las máquinas diésel las cuales se daban la vuelta en lo que ahora se conoce como sector de la población Mundo Nuevo, como se puede apreciar en el siguiente esquema:



Fig. 10 Elaboración propia

Entre los elementos que tenía la estación, esta contaba con teléfono y servicio de correo además, contaba con un buzón donde la gente podía depositar cartas. La parte de abajo de la casa, estaba destinada para otorgar los servicios propios de la estación y en la parte de arriba, era la vivienda del jefe estación y su familia.

## CAPÍTULO IV: FUNCIONAMIENTO DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE SALAMANCA

### 4.1 Administración del sitio

Fue encargada durante el gobierno de Balmaceda a la compañía Newton B, quien abandono el contrato y luego lo finalizo el estado, por tanto, quien inicio las operaciones del ramal Limahuida Salamanca, fue liderado por la empresa de ferrocarriles del Estado (EFE). Sin embargo, existen antecedentes de que otras secciones de las redes del Choapa y en específico la del longitudinal norte (Limahuida – Illapel), “Desde Cabildo hasta Limáhuida, la trocha seguía siendo la métrica, pero el operador sería el Sindicato Howard, concesionario del tramo. Desde Limáhuida a Illapel, la trocha no aún no variaba, pero el tren nuevamente sería operado por EFE, tomando control otra vez el Sindicato Howard para la próxima etapa, hasta San Marcos.” ( Recuperado de <http://www.ferronor.cl/historia06.html>).

### 4.2 Vínculo con otras estaciones

La Estación de Ferrocarriles de Salamanca, se vinculaba con otras estaciones del ramal en un inicio vía telégrafo y posteriormente vía telefónica de esta manera era posible coordinar las salidas y llegadas de los trenes, según el testimonio de Rebeca Olivares ex funcionaria de correos de Chile en la Estación de Tahuinco en el documental huellas del ferrocarril del Choapa, “El teléfono era de estación a estación de esos teléfonos colgados con la bocina, con la palanquita, lo que yo le decía, para llamar se llamaba por morse por ejemplo para Illapel era punto y una raya, uno corto y uno largo, entonces para Salamanca eran tres cortos, para Tahuinco, era uno corto, uno largo y uno corto y así se llamaba. La comunicación con las demás estaciones también se daba por situaciones de emergencia relacionadas por motivos de salud.

#### 4.3 Principales tipos de pasajeros

Los principales pasajeros del ferrocarril en Salamanca eran personas que tenían un cierto poder adquisitivo para poder pagar los boletos del tren y principalmente personas ligadas a actividades comerciales, relacionadas con al agronomía y ganadería.

#### 4.4 Tipos de carga

El ferrocarril que recorría a Salamanca, eran principalmente locomotoras a vapor, diésel y en el ocaso de su funcionamiento el automotor, se caracterizaba por transportar cargas de productos agrícolas producidos en las haciendas de Salamanca, que se caracterizaba por transportar principalmente granos, porotos, trigo, maíz. Además de animales tales como, vacunos, ovinos y caprinos.

#### 4.5 Tipos de locomotoras y trenes

Las primeras locomotoras que circularon hasta Salamanca fueron las Locomotora 3087 de tipo R, a vapor circulaba de Illapel a Salamanca y también la 3045 de tipo K (Era para carga y pasajeros para tramos de corta distancia), también las DT 4001 y DT6000, que eran maquinas diésel el ancho de troca en el Choapa era de 1 metro.

A continuación, las locomotoras que recorrieron el ramal hacia Salamanca:



Fig 11. Elaboración propia, fotografías Museo ferroviario de Santiago

#### 4.6.1 Decreto cierre de Estación de Ferrocarriles de Salamanca

#### 4.6 Cierre de la Estación de Salamanca

La estación de ferrocarriles de Salamanca cerró sus funciones en el año 1975 y fue suprimida mediante la resolución N° 1.387 publicado en el diario oficial del 6 de noviembre de 1978. Desde este periodo y hasta el año 2010 se encontró abandonada, ya que en este periodo fue remodelada y nació lo que actualmente es el Parque Cultural Estación de Salamanca.

A continuación, extracto de diario oficial donde se comunica cierre por decreto de la Estación de Ferrocarriles de Salamanca

**AUTORIZA A LA EMPRESA  
DE LOS FERROCARRILES  
DEL ESTADO PARA SU-  
PRIMIR ESTACIONES EN  
LA RED NORTE**

Núm. 1.387.— Santiago,  
6 de Noviembre de 1978.—  
Vistos: los decretos leyes  
Nºs. 1, 527, 557, 806 y 1.762,  
de 11 de Septiembre de  
1973, 17 de Junio, 8 de Ju-  
lio, 17 de Diciembre de 1974  
y 30 de Junio de 1977, res-  
pectivamente; lo dispuesto  
en el Art. 10, letra h) del  
D.F.L. Nº 94, de 1960; mo-  
dificado por la ley Nº 14.999,  
de 1962, y teniendo presen-  
te lo prescrito en la ley  
Nº 16.436, de 1966,

**Resuelvo:**

1.— Autorízase a la Di-  
rección de la Empresa de  
los Ferrocarriles del Estado  
para suprimir las siguien-  
tes estaciones en la Red  
Norte:

**LINEA CENTRAL:**

Catapilco, Longotoma,  
Los Villos, Las Vacas, Cavi-  
lolén, Matancilla, Combar-  
balá, San Lorenzo, Nva. El  
Palqui, Las Perdices, Anda-  
collo, Lambert, A. Latorre,  
Incahuasi, Domeyko, Alga-  
rrobal, Travesía, Carrera  
Pinto, Inca de Oro.

**RAMALES:**

A La Ligua: La Ligua.  
A Salamanca: Salamanca.  
A Rivadavia: Vicuña y  
Rivadavia.

Fig. 12 Extracto decreto que cierra la estación de Ferrocarriles (Diario Oficial 06 de noviembre de 1978)

#### 4.6.2 Ocupación informal del sitio

Durante este periodo, la casa estación fue ocupada por a lo menos 3 familias distintas que le dieron uso de casa habitación y de granero, dado que mantuvieron animales en el inmueble. Esto hizo que el sitio se deteriorara ampliamente.



Fig. 13 Fotografía de Víctor Madrid, 1987

#### 4.6.3 Abandono del inmueble

Según testimonios recopilados por Carlos Rojas, actual presidente de la organización Centro Cultural Estación de Salamanca, la casa estación estuvo habitada por familias hasta alrededor del año 1996, desde ese periodo esta organización inicio el proceso de recuperación de este espacio de gran relevancia patrimonial para la comuna de Salamanca.

## CAPÍTULO V: PATRIMONIALIZACIÓN DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE SALAMANCA

### 5.1 Recuperación del sitio ferroviario, movimiento comunitario para declarar Monumento Histórico

#### 5.1.1 Gestión para el rescate del sitio ferroviario

La palabra patrimonialización es un concepto relativamente nuevo, probablemente en el año 1996, cuando el Centro Cultural comunal de Salamanca, decide por iniciativa ciudadana rescatar y resguardar la estación de ferrocarriles de Salamanca, iniciaron inconscientemente uno de estos procesos, que busca la valorización, reconocimiento y preservación en este caso de un inmueble por su importancia histórica. La patrimonialización convierte una porción de territorio en área protegida y un edificio en monumento. Este cambio implica primero una descontextualización, es decir, una separación física y simbólica del elemento a conservar de otros elementos de su entorno y después una recontextualización. (Xavier Roig, Joan Frigol, Camila Del Marmol (Eds.)

#### 5.1.2 Centro Cultural Estación y la recuperación del espacio

Esta organización data de finales de los años 80, nace como un centro cultural comunal y en el año 1996 se constituyen como el Centro Cultural Estación de Salamanca, físicamente funcionaba en el liceo municipal de Salamanca y desde ese periodo lideraron la iniciativa ciudadana para declarar como Monumento Histórico La Estación de Ferrocarriles de Salamanca. Este proceso se inició dado que el sitio ferroviario iba a ser removido completamente para la construcción de viviendas sociales.

Carlos Rojas, ha sido parte fundamental de las gestiones de la organización, siendo su presidente en 5 oportunidades y fue quien lideró el proceso y movimiento social para lograr la declaratoria como Monumento Histórico, a fin preservar este espacio que es uno de los iconos patrimoniales de la ciudad de Salamanca.

### 5.1.3 Gestiones previas a la declaratoria de Monumento Histórico

La Patrimonialización de la estación de Salamanca inicia en el año 1993, con un movimiento social que busco a través de firmas, que este espacio no fuese cedido para la construcción de viviendas sociales. El Alcalde de la época (Gerardo Rojas) logró realizar una permuta de terrenos lo cual permitió que este espacio fuese salvado, lo cual fue logrado a través de la participación ciudadana, quienes valoran este espacio que tiene una gran relevancia como lugar de encuentro para la comunidad salamanquina.

Durante el inicio de la organización se plantearon 3 objetivos de gestión del Centro Cultural Estación: El primero recuperar la Estación, el segundo la puesta en valor del puente colgante de Coirón y tercero la difusión de los mitos y leyendas.

Dentro de los antecedentes encontrados sobre el proceso de declaratoria se encontró extracto de acta del Consejo de Monumentos Nacionales, cuando se presentaron antecedentes para la realización de la declaratoria, extracto a continuación:

224. Sr. Fernando Gallardo, Alcalde de la comuna de Salamanca, adjunta planimetría y cartas de apoyo, orientada a la declaratoria de Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico la ex – Estación de ferrocarriles de Salamanca, comuna de Salamanca, IV Región.

Fig 14. sesión del miércoles 6 de noviembre de 2002

Otra de las gestiones importantes que realizó la organización fue la gestión para que el diseño de la restauración que fue previo a la declaratoria, fue el diseño realizado por el destacado arquitecto Miguel Lawner<sup>2</sup> y su esposa, a continuación un extracto donde se indica que en el año 2000 se elaboró este proyecto de carácter social y comunitario.

Una parte importante de mi actividad profesional durante los últimos años, está dedicada a proyectos relacionados con la defensa del patrimonio y la memoria histórica. Así fue, por ejemplo, que el año 2000, realizamos el proyecto para la habilitación como Centro Cultural, de la antigua Estación de Ferrocarriles en la ciudad de Salamanca. Miguel Lawner.

#### 5.1.4 Restauración de la Estación de Ferrocarriles

Es importante recalcar tal como se mencionó, anteriormente que la estación de ferrocarriles fue restaurada antes de ser declarada Monumento Histórico y que los elementos relacionados con el ferrocarril que esta posee, en su mayoría han sido donados desde otras estaciones, tales como la de Illapel, con lo respectivo al selector y las piezas de rieles y durmientes.

La restauración de la Casa Estación, fue diseñada por Miguel Lawner y restaurada con aportes públicos y privados, por una parte por medio de la Municipalidad de Salamanca y también a través de la fundación Minera Los Pelambres.

Finalmente en el año 2004 la Estación de Ferrocarriles de Salamanca, fue declarada como Monumento Histórico, en la misma fecha que los demás vestigios de la provincia del Choapa como lo son los túneles y puentes ferroviarios de la comuna de Los Vilos.

---

<sup>2</sup> <https://www.ovejeronoticias.cl/2023/11/discurso-del-arquitecto-miguel-lawner-al-recibir-el-grado-de-doctor-honoris-causa-en-la-universidad-de-santiago/>

### 5.1.5 Creación de Parque Cultural Estación de Ferrocarriles Salamanca

Posteriormente en el año 2006 La Municipalidad de Salamanca, a través de Serviu, presento proyecto para convertir el sitio ferroviario en un parque, con el propósito de dar un nuevo uso a este lugar a fin de albergar distintas actividades de índole cultural, liderado por el Centro Cultural Estación.

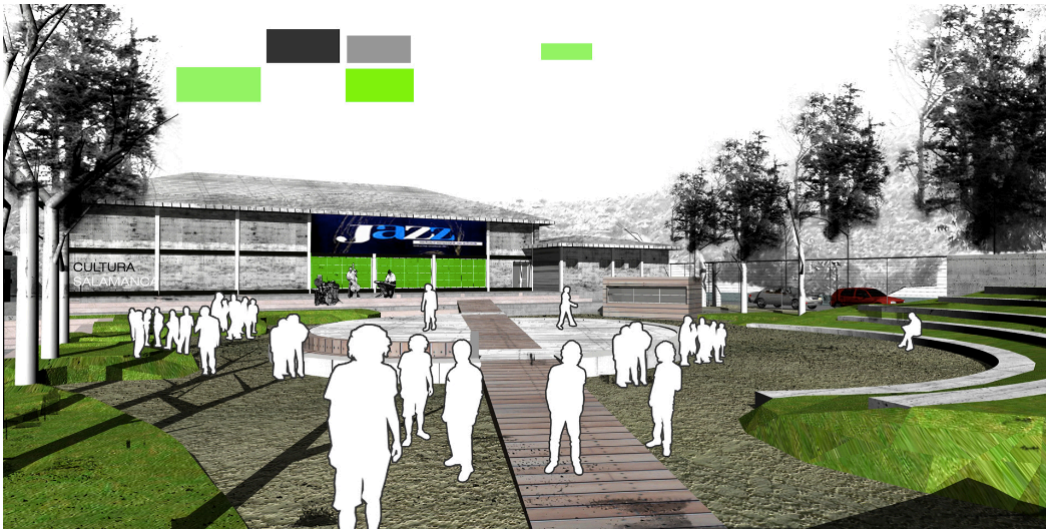


Fig. 15 Lay Out de proyecto Serviu <https://conyfera.cl/parque-estacion-de-ferrocarriles-salamanca>

El proyecto fue inaugurado y abierto a la comunidad el año 2009 y desde entonces es administrado formalmente por el Centro Cultural Estación, este proyecto, contempló la remodelación de los espacios del sitio ferroviario, la bodega principal se transformó en salón para eventos y la parte aledaña en un anfiteatro al aire libre.



Fig. 16 Fotografía de Constanza López

## CAPÍTULO VI: ACTUALES USOS DEL SITIO FERROVIARIO NUEVO CENTRO CULTURAL FERROVIARIO

### 6.1 Centro Cultural Estación de Salamanca

#### 6.1.1 Administración actual de espacio cultural

A lo largo de su trayectoria, la organización Centro Cultural Estación ha realizado diversos proyectos de índole cultural en el Parque Cultural Estación de Salamanca, a través de un comodato emitido por bienes nacionales la organización figura legalmente como responsable del inmueble.

**Seremi  
Región de  
Coquimbo**  
Ministerio de  
Bienes Nacionales

ORD. N° 000343

ANT.: Resolución Exenta N° Resolución Exenta N° E-9457 de fecha 15-12-2014 que otorga concesión de uso gratuito al Centro Cultural Estación Salamanca.  
MAT.: Solicita normalizar ocupación irregular de propiedad fiscal

La Serena, 03 MAR 2021


DE: **GIANNINA TERESA GONZÁLEZ MICHEA  
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL  
BIENES NACIONALES, REGIÓN DE COQUIMBO**

A: **CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SALAMANCA  
PROVIDENCIA N° 150  
COMUNA DE SALAMANCA**

Junto con saludar, tengo a bien, informar a usted, respecto de inmueble fiscal, ubicado en Providencia N° 150, comuna de Salamanca.

- En revisión realizada a Sistema de Catastro de esta Secretaría Ministerial de Bienes Nacionales, se pudo constatar que se encuentra vencida Concesión de Uso Gratuito que autorizaba al Centro Cultural Estación Salamanca, a utilizar dicha dependencia de propiedad fiscal.
- Dicha Concesión de Uso gratuito fue otorgada según Resolución Exenta N° E-9457 de fecha 15-12-2014, para el funcionamiento del Centro Cultural Estación Salamanca.
- Considerando lo antes expuesto, se hace necesario que normalice esta situación, en un **plazo máximo de 15 días**, ingresando el formulario de **Postulación a Concesión de Uso Gratuito de Inmueble Fiscal**, el cual deberá ser entregado con la firma del Representante Legal de la entidad y además deberá contar con una cuenta de correo electrónico válido y una dirección de correspondencia.
- Al formulario de postulación deberá anexar la siguiente información:
  - ✓ Copia de los estatutos.
  - ✓ Fotocopia del R.U.T. de la organización.
  - ✓ Certificado de Vigencia de la organización, donde además conste la personería vigente del o la Representante Legal.
  - ✓ Fotocopia cédula de identidad del o la Representante Legal.
  - ✓ Declaración Jurada de Uso que se adjunta.
- Ante cualquier duda o consulta, le pedimos tomar contacto con Melissa Díaz Parra, fono (51)2566511, correo electrónico [mdiaz@mbienes.cl](mailto:mdiaz@mbienes.cl).

Sin otro particular, saluda atentamente

  
**Giannina Teresa González Michea**  
Secretaria Regional Ministerial  
Bienes Nacionales, Región de Coquimbo

GTGM/IOB/NDP  
Adjunta: Formulario solicitud y declaración de uso.  
DISTRIBUCIÓN:  
Destinatario: Providencia N° 150, Salamanca.  
Archivo Normalización  
Of. de partes.

(ver anexo 2 decreto)

### 6.1.2 Historia del Centro Cultural

Historia Centro Cultural Estación Salamanca El Centro Cultural Estación Salamanca fue creado por Don Carlos Rojas Tapia el 21 de junio de 1984, con el fin de crear una institución cultural preocupada del quehacer local. La primera reunión se realizó en el Liceo Municipal de Salamanca, con la asistencia de autoridades locales, directores de establecimientos educacionales, artistas locales y presidentes de instituciones públicas en general, presentes en el territorio. En adelante el Centro Cultural Comunal de Salamanca se reunía en la sala 18 del Liceo Municipal, donde se elaboró el primer Plan de Acción de la directiva, la cual se propuso salvar la edificación de la Casa Ex Estación de Ferrocarriles, proteger el Puente Colgante de Coirón, realizar un primer encuentro comunal de canto a lo divino y humano, crear un grupo de canto y danza y un grupo de teatro, entre otras acciones. Con posterioridad, El 14 de mayo de 1996, El Centro Cultural se constituyó como Organización, inscrita en el Registro Municipal y pasa a llamarse Centro Cultural Estación Salamanca, durante ese mismo año, la Municipalidad de Salamanca entrega en comodato indefinido las instalaciones necesarias para su desarrollo, administración y funcionamiento, el cual el año 2014, a través de la regularización de terrenos, el Ministerio de Bienes Nacionales, mediante Resolución Exenta N°E-9457, de fecha 15 de diciembre de 2014, concede a uso gratuito el inmueble fiscal denominado Centro Cultural Estación Salamanca a la Organización del mismo nombre para su administración.. De esta forma el recinto y la organización se emplaza en un sector patrimonial. Sus alrededores forman parte del polígono declarado Monumento Histórico en el año 2004 por el Ministerio de Educación, el cual consta de tres espacios culturales y recreativos, como el Parque Estación, el Centro Cultural- Salón y la antigua Estación de Ferrocarriles de Salamanca. (Plan de Gestión Cultural Centro Cultural Estación, 2017)

### 6.1.2 Actuales uso del inmueble

Este espacio actualmente es un Parque, en el que la casa estación es el vestigio más evidente del pasado ferroviario, el uso actual es de carácter recreativo, ya que organizaciones culturales, artísticas y la Oficina de Cultura Municipal, utilizan este espacio para realizar ensayos de baile, reuniones, ferias, exposiciones al aire libre, talleres deportivos y talleres de distintas disciplinas artísticas (teatro, danza, pintura, ilustración, artesanía, fotografía, música y patrimonio), además de eventos masivos como la presentación de obras de teatro y espectáculos musicales. Es importante mencionar que todas estas actividades se realizan al aire libre.

Otro antecedente importante, es que en el MH se encuentra el espacio que era parte de las bodegas de la estación, el cual fue convertido en un salón con escenario, salas y oficinas para el desarrollo de actividades artísticas y culturales, sin embargo, este espacio se encuentra cerrado y no operativo desde el año 2016, cuando fue cerrado para una remodelación, que hasta el día de hoy se encuentra inconclusa, en primer lugar porque la Municipalidad no solicitó los permisos correspondientes a Monumentos Nacionales para realizar la intervención en este inmueble que se encuentra emplazado en el perímetro declarado como Monumento Histórico y posterior a ello por problemas de financiamiento. Esto ha significado que la comuna a lo largo de estos últimos 6 años no cuente con este espacio cultural que permitía el desarrollo de múltiples actividades de índole cultural. La casa estación, funciona actualmente como espacio museográfico, las salas del primer piso se usan para exposiciones de diverso tipo, tales como charlas, exposiciones de arte y para talleres. El parque se encuentra abierto a la comunidad desde las 07:00 AM hasta las 22:00 horas y es utilizado para la realización de actividades culturales, de índole musical, artístico y también deportivo. Este espacio, es utilizado por diversas organizaciones de la comuna de Salamanca, en especial por academias de baile y grupos de adultos mayores.

#### 6.1.4 Mantenimiento del espacio cultural

- El parque lo mantiene la Municipalidad de Salamanca a través de su área de aseo y ornato. Y a través de la Oficina de Cultura se paga a personal de aseo y de recepción en la casa Estación.
- No existen medidas o un plan de resguardo del Monumento Histórico.

#### 6.1.5 Principales proyectos que se han realizado posterior a su recuperación

Desde que el centro cultural se constituyó como organización, han desarrollado una alta cantidad de proyectos culturales de diversa índole, entre los más destacados, está la habilitación de biblioteca pública en la casa estación, varios proyectos Fondart relacionados con artes plásticas, un seminario sobre mitos y leyendas de Salamanca y el festival de las artes la Locomotora Cultural.

### 6.2 El nuevo sitio ferroviario y su identificación con su pasado

#### 6.2.1 La Casa Estación

Es el espacio que representa al pasado ferroviario de Salamanca, ya que el inmueble conserva las maderas nobles con las cuales fue construido en el año 1912, así como también los colores originales, sin embargo, las generaciones actuales, quienes no vivieron en la época del ferrocarril en general desconocen la historia en relación al pasado ferroviario de esta inmueble que aún se conserva, además de la relevancia que tuvo para el desarrollo de la comuna, en general, las personas mayores son quienes con nostalgia visitan este espacio y conocen su historia.

## CAPÍTULO VII: MIRADA HACIA EL FUTURO PROYECCIONES DEL SITIO PATRIMONIAL

### 7.1. Valores Patrimoniales

El patrimonio cultural en su amplia diversidad abarca distintos valores que reflejan la importancia de preservar, respetar y comprender las herencias culturales de una sociedad. Estos valores son fundamentales para el enriquecimiento y la continuidad de la identidad cultural a lo largo del tiempo.

Existen diversos tipos de valores patrimoniales tales como; valor histórico, valor arquitectónico, valor urbano, valor artístico, valor comunitario o social. Para definir los valores patrimoniales del inmueble histórico Estación de Ferrocarriles de Salamanca, se describirán a través del siguiente cuadro:

Valor	Atributo
Valor Histórico	<ul style="list-style-type: none"><li>• Estación terminal del ramal ferroviario Salamanca-Limahuida</li><li>• Posee declaratoria como Monumento Histórico</li><li>• Es la única estación que conserva el inmueble relacionado a la casa estación</li></ul>
Valor Urbanístico	<ul style="list-style-type: none"><li>• Es un punto verde de la comuna de Salamanca</li><li>• El diseño moderno es acorde a los actuales usos del sitio</li></ul>
Valor Arquitectónico	<ul style="list-style-type: none"><li>• Construcción en maderas nobles traídas en barcos de Lastre desde Europa</li><li>• Proyecto de restauración liderado por Miguel Lawner.</li></ul>
Valor Social comunitario	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lugar de esparcimiento y recreativo de carácter familiar</li><li>• Realización de actividades culturales y artísticas</li></ul>

Elaboración propia

## 7.2 Conservación del sitio

La casa no ha vuelto a tener reparaciones de carácter profundo desde el año 2006, es por ello que, posee problemas en el sistema eléctrico lo cual es un riesgo inminente de que se pueda producir un incendio, el lugar posee colecciones de objetos antiguos y también de algunos elementos relacionados con el ferrocarril sin embargo, no poseen ningún tratamiento de conservación evaluado por un especialista en esa materia, al no ser un espacio apto para la exposición de objetos ya que su funcionalidad fue creada para albergar oficinas y también para uso habitacional, los objetos no son mostrados al público de la manera más idónea.

Durante el año 2023, la organización presento un proyecto al fondo del patrimonio cultural, sin embargo, resulto inadmisibile por no contar con los permisos del consejo de Monumentos para presentar el proyecto, que era principalmente para mejorar el sistema eléctrico de la casa estación.

La organización para este año 2024 celebrara los 110 de la estación de ferrocarriles y los 20 años de la declaratoria como Monumento Histórico, sin embargo, a nivel de gestión lograron firmar un convenio con la fundación Minera Los Pelambres, y acceder a recursos para la generación de material audiovisual de difusión en torno a estos hitos.

## 7.3 Recuperación de la memoria ferroviaria

Es uno de los principales desafíos que tiene la organización es la recuperación de la memoria ferroviaria, a partir de diversas iniciativas en relación a los hitos conmemorativos, durante este 2024 se realizaran proyectos e iniciativas de difusión en torno a la historia ferroviaria de Salamanca, a fin de que futuras generaciones puedan conocer más sobre la historia y

relevancia que tuvo el ferrocarril para el desarrollo de la comuna de Salamanca, a nivel de conexión con otras ciudades y también del crecimiento económico.

Actualmente están produciendo un nuevo documental en el marco de los 110 de la Estación de Ferrocarriles de Salamanca, que se presentará en abril 2024.

#### 7.4 Conclusiones finales

El sitio ferroviario de la comuna de Salamanca representa parte importante de lo que fue el desarrollo de la ciudad, Salamanca hasta el día de hoy se caracteriza por ser un lugar predominantemente rural, donde el desarrollo agrícola sigue teniendo una gran relevancia en lo que respecta al desarrollo productivo, el cual con la llegada del ferrocarril se potenció enormemente, dado que se pudo comercializar las producciones agrícolas y ganadera a la hacienda de Choapa, hasta la reforma agraria. Si bien este trabajo, relata en un orden aspectos relativos sobre su historia, la recuperación de este sitio, representa parte importante de la historia actual de la comuna de Salamanca, dado que para que el sitio ferroviario se conservará, la propia comunidad, representada a través del Centro Cultural Estación, se organizó para que este espacio histórico, fuese resguardado, declarado Monumento Histórico y finalmente restaurado, siendo hoy en día un espacio cultural abierto a la comunidad, que si bien mantiene un fuerte legado asociado al patrimonio ferroviario, constantemente a través del Centro Cultural Estación se generan instancias de tipo artístico, recreativo ligadas con la difusión de las memorias ferroviarias de la estación terminal de Salamanca. El presente trabajo, a nivel de recopilación y antecedentes sobre su historia, posee información que permite generar líneas de investigación en torno a la composición del sitio ferroviario, que a futuro se profundizaría a través de investigaciones más exhaustivas y minuciosas en archivos históricos de la prensa de la época de auge de la Estación, a través de trabajo, los relatos, datos y composición sobre la historia, dan cuenta de diversos aspectos relevantes sobre el pasado presente y futuro de este sitio.

Este trabajo, se basó principalmente en consultar diferentes fuentes y entrevistas con personal del Centro Cultural Estación, a fin de establecer un relato coherente sobre los hitos, la historia y memorias de la estación de ferrocarriles de Salamanca, con el propósito de aportar en la recopilación de sobre su historia, auge, cierre y renovación de este sitio ferroviario que aún se conserva en la ciudad de Salamanca, a partir de todo lo investigado a futuro, se pretende generar una publicación de tipo libro gráfico que relate, en orden cronológico, lo explicitado en este texto, ya que representa un potencial para el rescate y difusión sobre el legado de la Estación de ferrocarriles de Salamanca, y se perpetúe en la memoria de los salamanquinos y salamanquinas.

## Anexos

Anexo 1 Mapa Ferroviario del Choapa

Anexo 2 Decreto de bienes nacionales por comodato a Centro Cultural Estación

Anexo 3 Decreto Declaratoria Monumento Histórico

## Bibliografía

Thompson y Dietrich, 2000 (Historia del ferrocarril en Chile)

<http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-97337.html>

González Rodríguez, 2020 (Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Coquimbo)

Relato de Marín Vicuña Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Coquimbo, Sergio González Rodríguez, 2020

<http://www.ferronor.cl/historia06.html> Ian Thompson

<https://www.xn--patrimonioparaniasynios-7hcf.cl/mapa/locomotora-diesel-dt-4001>

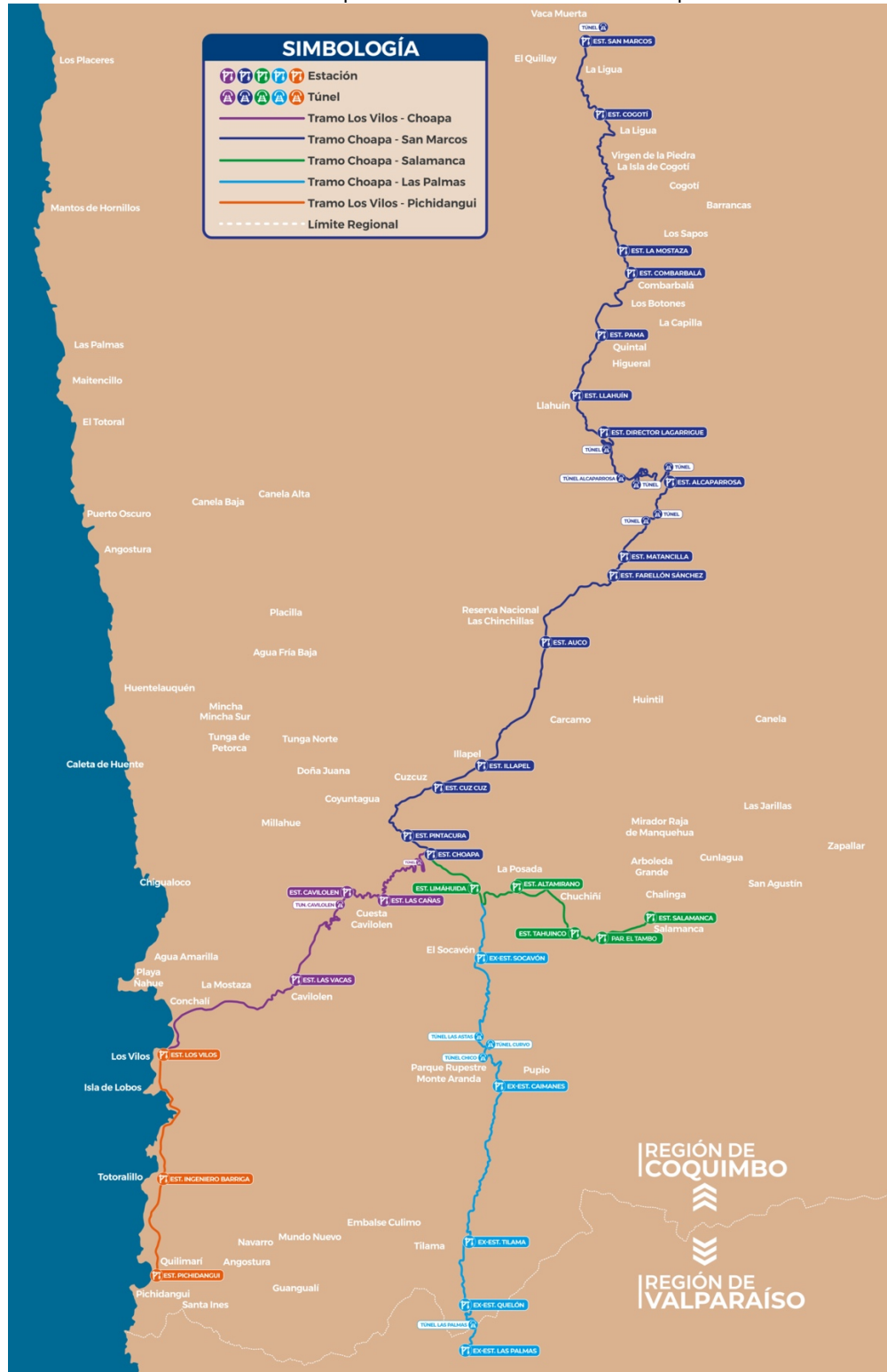
Locomotora Diesel

Construyendo El Patrimonio Cultural Y Natural. Parques, Museos Y Patrimonio Rural Xavier Roig, Joan Frigol, Camila Del Marmol (Eds.)

Plan De Gestión De Infraestructura Cultural Centro Cultural Estacion Salamanca, 2019-2022

Marín V., Santiago 1871-1936, Los ferrocarriles de Chile/Santiago Marín V.; [337f Sagredo Baeza]. –[1 ed.] –Santiago de Chile: Cámara Chilena de la Construcción-2013 ciudad: Pontificia Universidad Católica de Chile: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, c2013.

### Anexo 1 Mapa de los ramales del Choapa



Anexo 2 Comodato Bienes Nacionales a Centro Cultural Estación de Sitio Ferroviario  
Estación de Ferrocarriles de Salamanca

**REPUBLICA DE CHILE**  
**MINISTERIO DE BIENES NACIONALES**  
**DIVISION JURIDICA**  
**Exp. 4CGL1479**  
**MJAY/ALK/MGC.**

**OTORGA CONCESIÓN GRATUITA DE  
INMUEBLE FISCAL QUE INDICA UBICADO  
EN LA REGIÓN DE COQUIMBO,  
AL "CENTRO CULTURAL ESTACIÓN  
SALAMANCA".**

Santiago , 03-02-2023

EXENTO N° E-64

**VISTOS:**

Estos antecedentes, lo solicitado por el Centro Cultural Estación Salamanca, mediante postulación de fecha 22 de abril de 2021; el Oficio Ord. N° E-45270 de 16 de diciembre de 2021, de la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de la Región de Coquimbo; el Oficio RR.EE.(DIFROL) OF.PUB. N° 1969 de 04 de noviembre de 2021; el Oficio Ord. N° E-51923 de 28 de junio de 2022 y la Providencia N° 727 de 16 de diciembre de 2022, ambos de la División de Bienes Nacionales; lo dispuesto por la Ministra de Bienes Nacionales, mediante Oficio Ord. N° E-52274 de 7 de julio de 2022; el D.L. N° 1.939 de 1977 y sus modificaciones; el D.S. N° 79 de 2010 del Ministerio de Bienes Nacionales; el D.S. N° 19 de 2001 y sus modificaciones, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia y la Resolución N° 7 de 2019, de la Contraloría General de la República.

**CONSIDERANDO:**

Que el Centro Cultural Estación Salamanca, solicitó mediante postulación de fecha 22 de abril de 2021, la concesión gratuita del inmueble fiscal que más adelante se singulariza, ubicado en calle Providencia N°198, comuna de Salamanca, provincia del Choapa, Región de Coquimbo, a fin de continuar con la administración del inmueble, declarado Monumento Histórico mediante Decreto (Exento) N°923 de 29 de octubre de 2004, del Ministerio de Educación, habiendo efectuado inversiones en el inmueble para su restauración, puesta en valor y posterior uso de la comunidad.

Que la Unidad de Gestión Territorial y Patrimonio de la División de Bienes Nacionales, ha informado que es pertinente acceder a la solicitud de concesión gratuita directa, con el fin de dar continuidad a la administración del Centro Cultural Estación Salamanca, dado que la organización utiliza y mantiene adecuadamente la infraestructura, entrega y desarrolla actividades culturales y artísticas, recreación y esparcimiento a la comunidad, tanto en sus edificaciones como espacios al aire libre.

Que la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de la Región de Coquimbo otorgó por Resolución (Exenta) N° E-9457 de fecha 15 de diciembre de 2014, una concesión de uso gratuito a favor de la citada Corporación por el plazo de 5 (cinco) años, para utilizar el inmueble como Centro Cultural.

Que el Centro Cultural Estación Salamanca es una organización comunitaria funcional, regida por la Ley N°19.418 y que no persigue fines de lucro.

Que en conformidad a lo dispuesto en el artículo 58 del D.L N°1.939, de 1977, el Consejo Regional de Coquimbo emitió su opinión favorable respecto de la solicitud de concesión gratuita, en acuerdo adoptado en la Sesión Ordinaria N°757 de fecha 14 de septiembre de 2019.

Que la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de la Región de Coquimbo, ha informado favorablemente la solicitud de concesión gratuita, mediante Oficio N° E-45270, de fecha 16 de diciembre de 2021, haciendo presente que revisado el historial del inmueble, la justificación se sustenta en i) que la condición de adquisición de este inmueble fue para destinarlo al uso del Centro Cultural; ii) que el inmueble es utilizado acorde a lo establecido en el instrumento de planificación territorial vigente; iii) que el inmueble se encuentra con mantenciones vigentes en sus áreas verdes y construcciones, además de conservarse limpio, ordenado y en buen estado de conservación; iv) que las instalaciones corresponden a un Monumento Histórico del cual se benefician más de 300 socios y 25.000 habitantes de la zona, por lo que su uso debiera permanecer en el tiempo, siendo un lugar que reúne conocimiento, historia y recreación para su comunidad.

Que División de Bienes Nacionales, mediante Oficio Ord. N° E-51923 de 28 de junio de 2022, ha propuesto acceder a la solicitud, por el plazo de 10 años solicitado, considerando que se trata de una persona jurídica sin fines de lucro, que ha administrado el inmueble y lo ha mantenido de manera adecuada, por lo que a través de esta concesión de uso gratuito podrá continuar con su administración y puesta en valor, otorgando acceso a la cultura y patrimonio histórico y arquitectónico a los y las habitantes del sector.

Que esta solicitud reviste de importancia para las políticas actuales del Ministerio de Bienes Nacionales, considerando la naturaleza jurídica de la entidad peticionaria, y, que el otorgamiento de la concesión contribuye a dar continuidad a la administración de la propiedad fiscal, siendo de interés del Fisco entregar las herramientas para que la organización cumpla con sus objetivos, donde actualmente funciona el Centro Cultural Estación Salamanca, instalaciones donde se realizan exposiciones, visitas guiadas, reuniones y actos públicos para toda la comunidad.

#### D E C R E T O :

I.- Otórgase en concesión gratuita al CENTRO CULTURAL ESTACION SALAMANCA, R.U.T. 73.384.200-8, domiciliado para estos efectos en calle Providencia N°150, comuna de Salamanca, el inmueble fiscal ubicado en calle Providencia N°198, comuna de Salamanca, provincia del Choapa, Región de Coquimbo; enrolado en el Servicio de Impuestos Internos con el N° 98-33; inscrito a mayor cabida a nombre del Fisco a fs. 2783 vuelta N°1288 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de Illapel, correspondiente al año 1999; singularizado en el Plano N° 04204-14251-C.U.; I.D. Catastral N° 232448; con una superficie de 8.700,00 m2. (ocho mil setecientos metros cuadrados); con los siguientes deslindes particulares, según título de dominio citado:

NORTE : En línea quebrada de 32,95 metros, con Pasaje Monseñor Guillermo González y en 74,50 metros con otros propietarios.

SUR : En 96,95 metros y 11,00 metros con otros propietarios.

ORIENTE : En línea quebrada de 6,50 metros con calle Providencia, en 20,00 metros, 19,00 metros, 22,30 metros, con Plaza; 50,00 metros, con calle Providencia y 3,00 metros con Pasaje Monseñor Guillermo González.

PONIENTE : En 77,50 metros con otros propietarios y 17,85 metros con calle Estación.

II.- La presente concesión gratuita, se otorga por un plazo de 10 (diez) años, contado desde la fecha de suscripción de la escritura pública de concesión gratuita.

III.- La entidad concesionaria deberá utilizar el inmueble para continuar con la administración del Centro Cultural Estación Salamanca.

De acuerdo a lo recomendado por la Unidad de Gestión Territorial y Patrimonio de la División de Bienes Nacionales, y considerando la calidad de Monumento Histórico del inmueble fiscal, la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de Coquimbo, arbitrará las medidas necesarias realizar una nueva fiscalización a fin de supervisar lo realizado en el inmueble Casa de la Cultura, debiendo solicitar a la concesionaria, previo a la suscripción del contrato de concesión, la entrega de copia de los planos de arquitectura de todas las edificaciones contenidas en el inmueble fiscal, para conocimiento y registro de la citada Secretaría Regional Ministerial y de la Unidad de Gestión Territorial y Patrimonio, con fines de actualización de la información catastral.

IV.- El contrato de concesión será redactado por un abogado de la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de la Región de Coquimbo y deberá suscribirse por el Secretario Regional respectivo, en representación del Fisco, junto al representante legal de la institución peticionaria dentro del plazo de treinta (30) días contado desde la fecha de publicación en el Diario Oficial de un extracto del presente decreto de concesión, según lo dispuesto en el inciso 3° del artículo 59 del D.L. N° 1.939 de 1977 y sus modificaciones.

En la escritura pública deberá facultarse al Secretario Regional Ministerial de Bienes Nacionales respectivo, para realizar los actos y/o suscribir, en representación del Fisco, cualquier escritura de aclaración, modificación, rectificación y/o complementación al contrato respectivo, en caso de ser necesario para su correcta inscripción en el Conservador de Bienes Raíces correspondiente, siempre y cuando éstas no impliquen modificar términos de la esencia o naturaleza del contrato.

V.- Suscrito el contrato de concesión, éste deberá ser aprobado mediante el acto administrativo correspondiente.

VI.- Una vez que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que aprueba el contrato referido, la entidad concesionaria deberá solicitar la inscripción de la correspondiente escritura pública de concesión, en el Registro de Hipotecas y Gravámenes del Conservador de Bienes Raíces competente y anotarla al margen de la inscripción fiscal, entregando copia para su archivo en la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de la Región de Coquimbo, dentro del plazo de sesenta (60) días, contado desde la fecha de la notificación del acto administrativo aprobatorio del contrato. Esta notificación será efectuada por la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de la Región respectiva y, se entenderá practicada desde el tercer día hábil siguiente a su recepción en la Oficina de Correos correspondiente.

VII.- El incumplimiento de las obligaciones señaladas en los numerales IV.- y VI.-, será declarado por el Ministerio de Bienes Nacionales mediante decreto, y permitirá dejar sin efecto la concesión gratuita.

VIII.- La concesión se extinguirá en los casos y en la forma prevista en el artículo 62 C del D.L. N° 1939 de 1977, facultándose también al Ministerio de Bienes Nacionales para poner término anticipado por su sola voluntad a la concesión cuando existan motivos fundados para ello, conforme se establece en el inciso 5° del artículo 61 del citado cuerpo legal, bastando para ello sólo el informe de la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de la Región de Coquimbo, que acredite cualquiera de las circunstancias en ellos señaladas. En todo caso, se considerará como causal suficiente para poner término a la concesión, si la entidad concesionaria no utilizare el inmueble

fiscal para los fines por los cuales fue otorgada, señalados en el numeral III del presente decreto, le diere un destino distinto o incurriere en cualquiera otra infracción a las normas del D.L. N° 1939 de 1977.

IX.- Las controversias o reclamaciones que se produzcan con motivo de la interpretación o aplicación del contrato de concesión o a que dé lugar su ejecución, serán resueltas por un Tribunal Arbitral designado en conformidad con lo dispuesto en el artículo 63 del D.L. N° 1939 de 1977 y sus modificaciones.

X.- La entidad concesionaria estará obligada a mantener y preservar en buenas condiciones el inmueble a su cargo, debiendo efectuar en casos necesarios y a su costa, todos los trabajos de reparación, conservación y ejecución de obras. Así también, pagar oportunamente las contribuciones que gravan el inmueble, los servicios básicos de luz eléctrica, agua potable y de otros que se generen por el uso normal del inmueble, debiendo exhibir los recibos de pagos correspondientes a la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales respectiva, cada vez que le sean exigidos.

XI.- El otorgamiento de la presente concesión, no liberará a la entidad concesionaria de la obligación de obtener todos los permisos o autorizaciones que, conforme a la legislación vigente, sean necesarios para el desarrollo del proyecto. Cuando las leyes o reglamentos exijan como requisito ser propietario del terreno en que recae la concesión, los beneficiarios podrán solicitar los permisos, la aprobación de los planes de manejo y la asistencia técnica y crediticia que se requieran para construir o realizar en el bien concesionado las inversiones necesarias para el cumplimiento del proyecto aprobado.

XII.- Al término de la presente concesión, cualquiera sea la causa que la produzca, las mejoras introducidas en el inmueble quedarán a beneficio del Fisco, sin derecho a indemnización ni cargo alguno para éste, excepto aquellas que puedan retirarse sin detrimento del inmueble fiscal.

XIII.- Los gastos de escritura, derechos notariales, inscripciones y anotaciones, serán de cargo íntegro de la entidad concesionaria.

XIV.- Se hace presente que los demás términos de la concesión gratuita, serán las que se acuerden en el contrato de concesión que se suscriba al efecto, el que deberá ajustarse a los artículos N°s. 57 al 63, del D.L. N° 1.939 de 1977 y sus modificaciones.

No obstante lo anterior, de conformidad a lo señalado en el inciso quinto del artículo 61 del D.L.N° 1939 y lo dispuesto en el artículo 42 del artículo 14° de la Ley N° 20.190, que derogó el artículo 62 B del D.L. N° 1939, no le serán aplicables a la entidad concesionaria el artículo 62 A del D.L. N° 1939 de 1977 y sus modificaciones y tampoco el artículo 14°, Título II, Art. 6° N° 4 de la Ley N° 20.190, por lo cual no podrá transferir la concesión, así como tampoco constituir prenda especial para garantizar cualquier obligación que se derive directamente o indirectamente de la misma concesión.

XV.- El presente decreto deberá publicarse en extracto en el Diario Oficial, dentro de los 30 días siguientes a su dictación, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 59° del D.L. N° 1939 de 1977 y sus modificaciones.

XVI.- La entidad concesionaria, deberá entregar anualmente durante todo el período de la concesión una "Declaración Jurada de Uso", cuyo formulario será entregado por la Secretaría Regional Ministerial respectiva y a través de la cual informará al Ministerio de Bienes Nacionales sobre el estado y uso del inmueble concesionado.

XVII. La entidad concesionaria deberá ajustarse a las normas, preceptos, prohibiciones y limitaciones contenidas en las leyes y reglamentos que rigen las zonas fronterizas del país, debiendo además, aceptar el uso total o parcial del inmueble, de acuerdo a las directrices que formule la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado, respecto de medidas generales o especiales tendientes a consolidar la política territorial del Gobierno de Chile.

XVIII.- La entidad concesionaria, deberá instalar en el inmueble fiscal, un letrero o placa que señale que el inmueble fue entregado en concesión gratuita por el Ministerio de Bienes Nacionales al Centro Cultural Estación Salamanca, para destinarlo a los fines señalados en el presente decreto, mencionando el número y fecha del acto administrativo que autorizó la concesión gratuita. El Secretario Regional Ministerial de Bienes Nacionales respectivo mediante resolución, definirá el tamaño, ubicación y demás características de dicho letrero, previa visita a terreno, efectuando las coordinaciones pertinentes para que se cumpla con esta disposición.

Anótese, regístrese en el Ministerio de Bienes Nacionales, notifíquese, publíquese en extracto en el "Diario Oficial" y archívese.

"POR ORDEN DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA"

**JAVIERA ALEJANDRA TORO CACERES**  
Ministra de Bienes Nacionales

DISTRIBUCION:

- Sec. Reg. Min. Bs. Nac. Región de Coquimbo
- Unidad Catastro Regional
- Div. Bienes Nacionales
- Depto. Enaj. de Bienes
- Depto. Adq. y Adm. de Bienes
- División Catastro
- Unidad de Decretos
- Estadística
- Of. de Partes/Archivo
- Diario Oficial

Documento firmado electrónicamente. Código Validador: c0818728-ce21-4809-9318-db627619da48

Anexo 3 Decreto 923, Declaratoria Monumento Histórico Estación de Ferrocarriles Salamanca

GOBIERNO DE CHILE  
MINISTERIO DE EDUCACIÓN  
DEPARTAMENTO JURÍDICO  
MAHV/RGL/PEF/pgp

CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES  
1º ENE. 2005  
RECIBIDO

*M. Valdeaponte*  
*mayo 2004*

DECLARA MONUMENTO HISTÓRICO LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE SALAMANCA, UBICADA EN LA COMUNA DE SALAMANCA, PROVINCIA DE CHOAPA, IV REGIÓN DE COQUIMBO.

00923 \*29.OCT.2004

SANTIAGO,

DECRETO EXENTO Nº

CONSIDERANDO:

Que, el edificio de la antigua Estación de Ferrocarriles de Salamanca es un modelo arquitectónico simple construido en madera que se traía de lastre en los barcos salitreros que salían a Europa a fines del siglo XIX y revestimiento en tinglado, constituyendo una de las tipologías características de las estaciones de ferrocarriles del siglo XIX.

Que, gran parte de la historia de Salamanca transcurrida en el siglo XX se desarrolló en torno a esta antigua Estación. La sociedad salamanquina y la juventud de aquellos años tienen gratos recuerdos de sus vidas en ella, pues allí se desarrolló su actividad juvenil, así como el comercio que en aquellos años fue de gran auge, siendo su motor fundamental el ferrocarril de trocha angosta, que hoy conserva su único vestigio en esta vieja Estación.

Que, por Ley del 31 de octubre de 1888, bajo el gobierno de don José Manuel Balmaceda, se aprobó el contrato con Newton B. Lord para la construcción de los ferrocarriles de Huasco a Freirina y Vallenar, de Ovalle a San Marco y de Los Vilos a Illapel y Salamanca. Este contrato fracasó y el gobierno tuvo que hacerse cargo de la construcción de las vías ferroviarias y de las estaciones mencionadas, siendo la Estación de Ferrocarriles de Salamanca terminada en el año 1913, bajo el gobierno de don Ramón Barros Luco.

Que, la Estación de Ferrocarriles de Salamanca pertenece a la memoria colectiva de los habitantes del lugar y su declaración como Monumento Histórico cuenta con el apoyo de la comunidad local, representado por la Ilustre Municipalidad de Salamanca.

**VISTO:**

Lo dispuesto en la Ley N° 17.288 de 1970; Decreto Supremo N° 19 de 2001 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; acuerdo de sesión del 06 de noviembre de 2002 del Consejo de Monumentos Nacionales; Ords. N°s. 2035 y 3290, de 24 de junio y 04 de octubre de 2004, respectivamente, del Secretario del Consejo de Monumentos Nacionales; carta de don Fernando Gallardo Pereira, Alcalde de la I. Municipalidad de Salamanca, de 22.09.2004; Resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República y en los artículos 32 N° 8 y 35 de la Constitución Política de la República de Chile;

**DECRETO:**

**ARTÍCULO ÚNICO:** Declárase Monumento Histórico la "ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE SALAMANCA", ubicada en calle Providencia N° 198, de la comuna de Salamanca, provincia de Choapa, IV Región de Coquimbo.

El área protegida se indica con los literales A, B, C, D, E, F, A del plano adjunto, que forma parte del presente decreto.

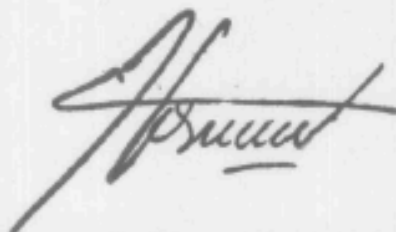
ANÓTESE Y PUBLÍQUESE.

POR ORDEN DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

**SERGIO BITAR CHACRA  
MINISTRO DE EDUCACIÓN**

Lo que transcribo a usted para su conocimiento.

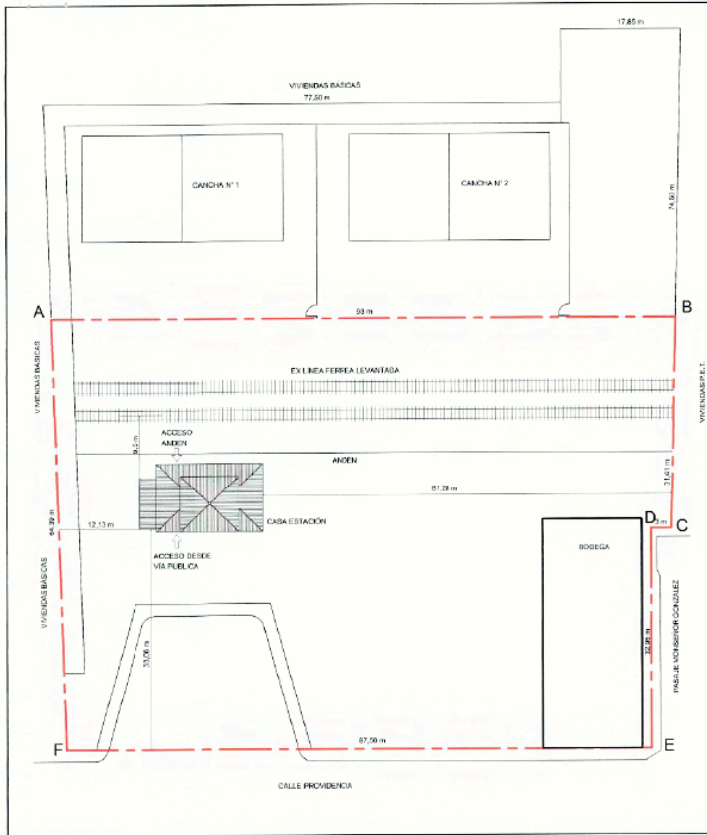
Saluda atentamente a usted



MARÍA ARIADNA HORNKOHL VENEGAS  
SUBSECRETARIA DE EDUCACIÓN

Distribución:

- Oficina de Partes	1
- Diario Oficial	1
- Subsecretaría	1
- Depto. Jurídico	1
- Consejo de Monumentos Nacionales	2
- Direcc. Nacional de Arquitectura (M. de OO.PP.)	1
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo	1
- Subsecretaría Bienes Nacionales	1
- I. Municipalidad de Salamanca	1
- Direcc. Obras I. Municipalidad Salamanca	1
<b>Total</b>	<b>11</b>

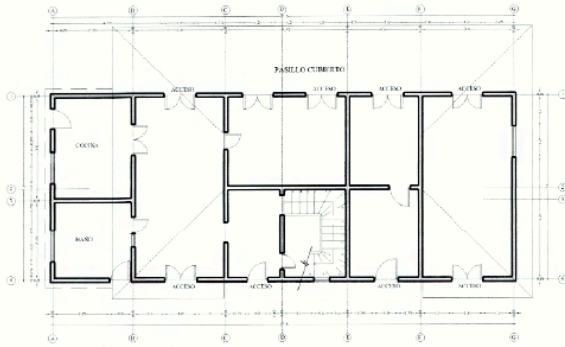


NOTAS:  
 Plano elaborado en el Consejo de Monumentos Nacionales en base a:  
 Plano presentado con la solicitud de declaración para Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico, elaborado por SICAJ, S. de A. S. Municipalidad de Salamanca, y plano elaborado por arquitecto Sr. Darío López Del.

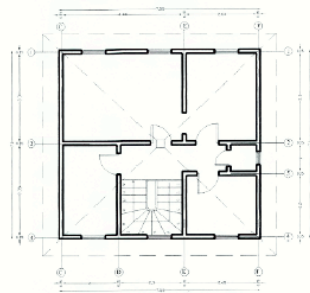


ESCALA GRÁFICA  
 0 5 10 m

 MINISTERIO DE EDUCACIÓN CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES	
Categoría de Monumento Histórico: <b>MONUMENTO HISTÓRICO</b> <b>ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE SALAMANCA</b>	
REGIÓN	IV, REGIÓN DE COQUIMBO
PROVINCIA	CHOAPA
COMUNA	SALAMANCA
DIRECCIÓN	CALLE PROVIDENCIA N° 198
LUGAR	ESTACIÓN DE FERROCARRILES
LÍMITES DEL MONUMENTO HISTÓRICO:	SUPERFICIE PROX. DEL POLÍGONO:
Polígono A-B-C-D-E-F-A	3.995 m <sup>2</sup>
SIMBOLOGÍA - NOMENCLATURA	
 Monumento Histórico	
Materialidad de la Construcción: Tablero de madera, empujamiento metálico original	
N° de planos: 2	Uso Actual: <b>Asp. GOLF MARIANA</b> Terreno deportivo
Uso Actual:	Uso Original: <b>CASA ESTACION</b> Casa de Estación de Ferrocarril
Diseño: N° y fecha de ejecución:	
CONTENIDO:	
PLANO DE LÍMITES	
Escala: Escala Gráfica	Límite: 1 de 3
Fecha: 18.08.2006	
	



PLANTA DE ARQUITECTURA PRIMER PISO  
ESC. 1:100





PLANTA DE ARQUITECTURA SEGUNDO PISO  
ESC. 1:100

**NOTAS:**

Plano elaborado en el Consejo de Monumentos Nacionales del ICMU.  
Plano presentado con la finalidad de declarar la casa Monumento Histórico en el rol de Censo de Monumentos Históricos, elaborado por DECORAC de la Municipalidad de Salamanca.



 <b>MINISTERIO DE EDUCACIÓN</b> <b>CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES</b>	
Colección de Monumentos Históricos <b>MONUMENTO HISTÓRICO</b> <b>ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE SALAMANCA</b>	
REGIÓN: IV. REGIÓN DE COCUMBO PROVINCIA: CHCAPA COMUNA: SALAMANCA	LEY N° 17.238 www.monumentos.cl
DIRECCIÓN: CALLE PROVIDENCIA N° 198 LUGAR: ESTACIÓN DE FERROCARRILES	<b>PLANO OFICIAL</b>
Límites del Monumento Histórico: Polígono: A - B - C - D - E - F - A	SUPERFICIE APROX. DEL POLÍGONO: 580 m <sup>2</sup>
<b>SIMBOLOGÍA - NOMENCLATURA</b> <input type="checkbox"/> Monumento Histórico	
Identificación de la Construcción: Materiales de muros, muros, pisos y techos: ladrillo N° de pisos: 2 Uso Actual: Estado: Bueno Deficiente N° de Obras Autorizadas: 1 Decreto N° y fecha de aprobación:	
<b>CONTENIDO:</b> PLANO DE PLANTAS DE ARQUITECTURA CASA ESTACION	
Escala: 1:100	Lámina: 2 de 3 Fecha: 18.03.2014
	

**NOTAS:**

Plano elaborado en el Consejo de Monumentos Nacionales en base a:  
 Plano presentado con la solicitud de declaración para Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico, elaborado por SECIPLAG de la J. Municipalidad de Coquimbo.



FACHADA ORIENTE HACIA LA CALLE  
 ESC. 1:100



FACHADA PONIENTE HACIA EL ANDÉN  
 ESC. 1:100

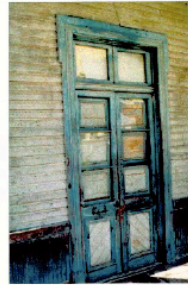
**FOTOGRAFÍAS**



Vista general fachada hacia el andén





Detalle alero



Puerta tipo



 MINISTERIO DE EDUCACIÓN CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES	
www.monumentos.cl LEY N° 17.208	
Categoría de Monumento Nacional <b>MONUMENTO HISTÓRICO</b> <b>ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE SALAMANCA</b>	
REGIÓN	IV, REGIÓN DE COQUIMBO
PROVINCIA	COQUA
COMUNA	SALAMANCA
DIRECCIÓN	CALLE PROVIDENCIA N° 98
LUGAR	ESTACIÓN DE FERROCARRILES
LIMITES DEL MONUMENTO HISTÓRICO	SUPERFICIE APROX. DEL POLÍGONO
Polígono: A - B - C - D - E - F - A.	5.800 m <sup>2</sup>
SIMBOLOGÍA - NOMENCLATURA <input type="checkbox"/> Monumento Histórico	
Materias de la Constitución: Subsección de materia constitucional artículo 79 inciso 2 N° de plano: 2 Uso: Antel. Dibujó: Katina Sánchez N° de Plano Aprobado: 1 Decreto N° y fecha de sanción:	[Handwritten signatures and stamps]
CONTENIDO: PLANO DE ELEVACIONES	N 
Escala: 1:100	Lámina: 3.003 Fecha: 18.05.2004
