

## LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Núm. 43.349

Viernes 9 de Septiembre de 2022

Página 1 de 5

### Normas Generales

CVE 2184351

#### MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y EL PATRIMONIO

Subsecretaría del Patrimonio Cultural

#### DECLARA MONUMENTO NACIONAL, EN LA CATEGORÍA DE MONUMENTO HISTÓRICO, LA ESTACIÓN VALDIVIA DEL FERROCARRIL ANTOFAGASTA BOLIVIA Y ZONA TÍPICA EL CONJUNTO PATIO SUR DEL FERRO FERROCARRIL ANTOFAGASTA BOLIVIA, UBICADOS EN LA COMUNA Y REGIÓN DE ANTOFAGASTA

Núm. 40.- Santiago, 17 de agosto de 2022.

Visto:

Lo dispuesto en los artículos 32 N° 6 y 35 de la Constitución Política de la República, cuyo texto fue refundido, coordinado y sistematizado por el decreto supremo N° 100, de 2005, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia de la República; en el decreto con fuerza de ley N° 1/19.653, de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en el artículo 3° N° 25 de la ley N° 21.045, que Crea el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio; la ley N° 17.288, que legisla sobre Monumentos Nacionales, modifica las leyes N° 16.617 y N° 16.719, deroga el decreto ley N° 651, de 17 de octubre de 1925; en el decreto supremo N° 11, de 2018, que modifica el decreto supremo N° 19, de 2001, ambos del Ministerio Secretaría General de la Presidencia de la República; en las actas de sesiones ordinarias de fechas 22 de julio, 12 de agosto y 14 de octubre de 2020, 26 de enero y 23 de marzo de 2022 y extraordinaria de 23 de diciembre de 2020, todas del Consejo de Monumentos Nacionales; en la resolución N° 7, de 2019, de la Contraloría General de la República; y en los antecedentes que obran en el expediente de declaratoria.

Considerando:

1. Que, mediante carta del mes de agosto de 2016, el Sr. Pablo Iriarte, arquitecto, solicitó la declaración como Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico del Conjunto Patio Sur del Ferrocarril Antofagasta Bolivia (Estación Valdivia y Cocheras del FCAB), Región de Antofagasta.

2. Que, en función al estudio del caso, la Secretaría Técnica del Consejo de Monumentos Nacionales propone que se considere para el debate el Conjunto Patio Sur del Ferrocarril Antofagasta Bolivia como Zona Típica (ZT) y como Monumento Histórico (MH). La ZT Conjunto Patio Sur del Ferrocarril Antofagasta Bolivia proyectada resguarda los elementos ferroviarios complementarios del conjunto y su valor ambiental, vías, cambios de vías, palancas, letrero, losa de andén y plataforma de Estación, además de las Cocheras y Talleres, como inmuebles de alto valor dentro de esta ZT, con sus atributos de funcionalidad complementaria a la Estación de pasajeros y parte del conjunto ferroviario. Por otro lado, se propone la Estación Valdivia como MH, resguardando la integridad de sus atributos constructivos, espaciales y sociales. Es el elemento más destacado por la comunidad y más significativo del conjunto, en complemento al andén de pasajeros y la explanada de acceso. Las franjas de utilidad pública de calles Buenos Aires y Lima quedarían parcialmente protegidas dentro del polígono de ZT.

3. Que, el Conjunto Ferroviario se ubica en el sector sur de la comuna de Antofagasta y corresponde al Patio Sur de la red del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia. Se emplaza en la zona ZUDC 2 y 3, Zona Urbanizable de Desarrollo Condicionado y de Protección y Uso Ferroviario según el plan regulador comunal (PRC) vigente desde el año 2002. Dentro del conjunto se encuentra la Estación Valdivia, reconocido como Inmueble de Primer Orden por el

CVE 2184351

Director Interino: Jaime Sepúlveda O.  
Sitio Web: www.diarioficial.cl

Mesa Central: 600 712 0001 Email: consultas@diarioficial.cl  
Dirección: Dr. Torres Boonen N°511, Providencia, Santiago, Chile.

PRC, el que ha sido homologado a Inmueble de Conservación Histórica por el Minvu. Los componentes a declarar corresponden al patio, la Estación de Pasajeros, las cocheras y talleres, los carros y coches de pasajeros, las vías férreas, las palancas, la losa de andén y el letrero de la estación.

4. Que, el desarrollo histórico del ferrocarril fue de gran importancia en la fundación y vocación industrial de la ciudad de Antofagasta y al mismo tiempo tuvo gran relevancia para las redes de transporte nacional e internacional a comienzos del siglo pasado. La ciudad de Antofagasta fue fundada en 1868 bajo la administración boliviana como puerto de desembarque y lugar de descanso. En 1873 se inauguró el primer tramo del ferrocarril salitrero desde el puerto de Antofagasta hasta el Salar del Carmen (35 km), concesionado por Bolivia a la empresa Compañía de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta, perteneciente a Melbourne Clark. Desde 1879, a causa del desarrollo de la industria salitrera, aumentó la población en ciudades y asentamientos, predominantemente chilenos, en territorio peruano y boliviano. Las vías ferroviarias se extendieron hacia Las Salinas.

5. Que, entre 1879 y 1881 como consecuencia de la Guerra del Pacífico, la ciudad de Antofagasta es ocupada por el Estado de Chile. Durante el período 1881-1910 se crearon nuevas oficinas salitreras, dirigidas en su mayoría por capitales extranjeros, y el ferrocarril tuvo la misión de trasladar el material para su refinamiento en otras regiones, expandiéndose significativamente. En 1886 se inauguró la primera estación de ferrocarriles de Antofagasta; en 1887 la compañía Huanchaca adquirió los derechos de la empresa Melbourne Clark y proyectó las vías hasta Pucalayo en Bolivia. En 1888 los derechos fueron vendidos a capitales ingleses dando origen a la Antofagasta and Bolivia Railway Company Limited, la cual extendió las vías hasta la ciudad de Oruro en Bolivia y construyó la segunda estación de ferrocarriles de Antofagasta, que contó con un andén para el transporte de pasajeros, aunque su principal función fue el de carga y descarga de material industrial desde y hacia el puerto. A partir de 1913 comenzó el desarrollo de una nueva Estación Ferroviaria dedicada exclusivamente a pasajeros en calle Pedro de Valdivia en base a la alta demanda en transporte de la época. La Estación Valdivia fue inaugurada en 1916. A partir de la crisis salitrera de 1929, comienza el declive del transporte ferroviario de pasajeros, expresado en la disminución de recorridos ferroviarios y el aumento de incentivos al empleo otros medios de transporte, proceso que concluyó con el cierre definitivo de la Estación de pasajeros en 1978.

6. Que, el desarrollo urbano de Antofagasta tuvo lugar en estrecha relación con el desarrollo de los trazados de vías y patios del FCAB. Como ciudad industrial fundada en el siglo XIX, Antofagasta se desarrolló con una vocación portuaria-ferroviaria, vinculada a la red de distribución del sistema productivo extractivo de minerales del interior de la región. La operatividad de la empresa FCAB determinó históricamente el crecimiento de la ciudad, en especial hacia el norte, donde desde comienzos del siglo XX se definieron las áreas industriales de los patios norte y sur. La construcción del conjunto de la Estación de Pasajeros y Cocheras consolidó la red de transporte terrestre de pasajeros desde Antofagasta tanto a nivel nacional como internacional (Argentina y Bolivia). Generó una nueva dinámica del barrio y diversificación de actividades, fortaleciendo vías estructurantes de equipamiento y localización de establecimientos educacionales, sanitarios (Cruz Roja), clubes deportivos y organizaciones sociales y religiosas, entre otros. Esto tuvo un impacto significativo en la identificación del Barrio Estación hasta el día de hoy. En planos históricos del siglo XIX se observa la importancia del Patio Antofagasta como hito de una ciudad con vocación industrial, así como el crecimiento de las vías hacia Caracoles, lo cual conformará la actual calle Pedro de Valdivia, que formaliza la faja ferroviaria histórica de la ruta de la costa al interior. Al momento del cierre de funciones de la Estación Valdivia, el patio sur queda en medio del proceso de expansión de la ciudad hacia el oriente, y las vías se extienden a lo largo de la ciudad, hacia el sector norte.

7. Que, la historia del proyecto arquitectónico de la Estación Valdivia se inició con una primera propuesta realizada por el arquitecto británico Arnold Mitchell, de alto estándar, considerando una materialidad en concreto con terminaciones de terracota vidriada, la cual fue modificada en razón de los ajustes presupuestarios que sufrió la empresa tras el estallido de la primera Guerra Mundial. Posteriormente, el arquitecto Voisey desarrolló un proyecto que reinterpreta el edificio de Mitchell, adaptándolo a un sistema constructivo en madera.

8. Que, con una superficie construida de 912 m<sup>2</sup>, el inmueble es representativo de la etapa de chilenización de la ciudad de Antofagasta, que se caracteriza por la inversión extranjera y obras arquitectónicas historicistas o eclécticas de autor. El diseño clasicista de Arnold Mitchell se mantiene simplificado en el proyecto de Voisey, que conserva características relevantes de la primera propuesta, principalmente la monumentalidad de un volumen simétrico aislado, emplazado sobre una explanada limpia, por sobre el nivel de la calle Valdivia, con dominio de la ciudad. El acceso está definido por un cuerpo que avanza del plomo del volumen, con amplias

pilastras en los extremos y dos columnas dóricas, conformando el acceso a través de dos puertas de doble hoja. Corona el inmueble un frontón con un arco vidriado. Interiormente, el hall conduce a la boletería, conecta con salas laterales y se proyecta sobre el andén por medio de una extensa marquesina. Al edificio terminado se le suman servicios complementarios como oficinas de ferrocarriles, de correos y telégrafos, entre otros. Según el diagnóstico realizado por el propietario, el inmueble se encuentra en buenas condiciones estructurales. Por su parte, las cocheras y talleres corresponden al desarrollo de infraestructura industrial complementaria a la estación, consistente en pabellones lineales y paralelos a la calle Pedro de Valdivia, construidos en estructura de madera, cañas y planchas metálicas. Son construcciones representativas del norte salitrero, y sirvieron para alojar y reparar los carros y coches de pasajeros. El diseño lineal de las cocheras recoge un tipo de arquitectura típica del norte salitrero que utiliza elementos simples para construir un espacio intermedio de resguardo de coches y carros asociado al trabajo de taller y maestranza ferroviaria. La estructura de las cocheras corresponde a una construcción mixta de madera con elementos metálicos revestidos por cañas; espacialmente se configura como un espacio intermedio adyacente a un sencillo pabellón revestido en planchas metálicas. El vacío del patio sur y las vías férreas conectan las cocheras con la Estación de Pasajeros, configurando un conjunto ferroviario integrado por un inmueble de carácter público y otro de carácter industrial. Actualmente el Patio Sur sirve como área de paso del ferrocarril que se mueve del Patio Norte hacia el sur de Antofagasta, y el área de remate sur ha sido utilizada por la empresa FCAB para el desarrollo de un área de esparcimiento y recreación para los funcionarios de la empresa.

9. Que, como valores que sustentan la solicitud de declaración como Monumento Histórico, el Consejo de Monumentos Nacionales reconoce específicamente los siguientes:

- El Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia constituye un testimonio de los alcances territoriales y la dimensión internacional que caracterizó a la industria del salitre en el norte del país.
- Los patios ferroviarios del FCAB configuraron el trazado urbano de la ciudad de Antofagasta determinado por la relación productiva entre la infraestructura portuaria y el sistema de transporte ferroviario, constituyendo un hecho fundacional para la ciudad.
- El Patio Sur del FCAB delimitó el borde oriente de Antofagasta y es un testimonio del crecimiento de la estructura urbana de la ciudad.
- Las actividades del Patio y los inmuebles (talleres, cocheras y la Estación de Pasajeros) contribuyeron a la identificación social del Barrio Estación con la actividad ferroviaria.
- El Patio Sur del FCAB conserva la infraestructura de un sistema ferroviario complejo donde confluyeron actividades industriales y el transporte de pasajeros, en el que destaca la Estación Valdivia, principal edificio ferroviario dedicado al transporte de pasajeros en la ciudad.
- La Estación Valdivia es testimonio material de la realización de un proyecto arquitectónico clasicista y su modificación de acuerdo a la contingencia internacional y su impacto sobre los procesos económicos a nivel local.
- Las cocheras y talleres constituyen una infraestructura representativa de las técnicas de construcción en madera empleadas en las faenas de la industria salitrera. Como infraestructura complementaria a la Estación, éstas además albergan locomotoras y coches utilizados durante los años de auge de operación del FCAB.

10. Que, los atributos que presenta el bien y que se reconocen por el Consejo de Monumentos Nacionales, son los siguientes:

#### Zona Típica Conjunto Patio Sur del Ferrocarril Antofagasta Bolivia

##### Patio Sur

- La línea férrea original que comunica funcionalmente las cocheras con la Estación de pasajeros, que sigue el trazado original norte-sur del FCAB,
- Trazados ferroviarios para el ingreso y mantención de carros y locomotoras en talleres y cocheras, palancas de cambio de vías en el trayecto desde calle Montevideo, letrero de madera de la estación, como elementos representativos del uso de identificación ferroviaria del predio.

##### Cocheras y talleres

- Corredores lineales cubiertos representativos de los valores de la arquitectura industrial salitrera: marcos de pino Oregón con pilares, vigas y trabas diagonales, cubierta de cañas que da

cuenta de las condiciones climáticas características del territorio. La continuidad de los corredores construye una sombra profunda y extensa para dar resguardo a los coches y carros.

- Losa en corredor de talleres con foso de inspección. Da cuenta de la relación funcional entre los talleres y los corredores de reparación o estacionamiento de carros y locomotoras.

- Pabellón de madera recubierto de láminas metálicas que albergó los talleres y bodegas. Frente urbano de Patio ferroviario hacia calle Valdivia. Construcción representativa de su época y su uso industrial.

Estación Valdivia

- Composición simétrica de fachada, volumen de acceso compuesto por columnas, pilastras y cornisas dóricas, y arco vidriado sobre frontón con cubierta a dos aguas de madera, da cuenta de la inspiración neoclásica del proyecto que precedió su diseño final.

- Sistema constructivo de pies derechos y vigas reticuladas de madera de pino Oregón y piezas metálicas.

- Plataforma elevada de acceso y talud hacia calle Valdivia que posiciona a la Estación por sobre el nivel de la calle y le entrega una condición jerárquica.

- Losa de andén y marquesina de madera del andén de pasajeros adosada al cuerpo de la estación.

11. Que, en sesiones ordinarias de fechas 22 de julio, 12 de agosto y 14 de octubre de 2020; 26 de enero y 23 de marzo de 2022, y extraordinaria de 23 de diciembre de 2020, el Consejo de Monumentos Nacionales acordó aprobar, por 13 votos favorables y 3 en contra, la solicitud de declaración y pedir a la Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio la dictación del decreto que declare Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico la Estación Valdivia del Ferrocarril Antofagasta Bolivia y Zona Típica el Conjunto Patio Sur del Ferrocarril Antofagasta Bolivia, ubicados en la comuna y Región de Antofagasta.

Decreto:

**Artículo primero:** Declárase Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico la Estación Valdivia del Ferrocarril Antofagasta Bolivia y Zona Típica el Conjunto Patio Sur del Ferrocarril Antofagasta Bolivia, ubicados en la comuna y Región de Antofagasta, individualizados y graficados según planos de límites Nos. 3-2022 y 4-2022, los cuales se adjuntan, estableciendo una superficie de 862 m<sup>2</sup> y 31.980 m<sup>2</sup>, respectivamente, lo que se detalla de la siguiente manera:

Monumento Histórico Estación Valdivia del Ferrocarril Antofagasta Bolivia  
Superficie total: 862 m<sup>2</sup>

Tramo	Descripción del área de protección
A - B	Límite oriente, línea por fachada oriente de la Estación Valdivia.
B - C	Límite sur, línea por fachada sur de la Estación Valdivia.
C - D	Límite poniente, línea por fachada poniente de la Estación Valdivia.
D - A	Límite norte, línea por fachada norte de la Estación Valdivia.

Coordenadas SIRGAS - CHILE / UTM 19 Sur		
Tramo	Este (x)	Norte (y)
A	358.295	7.384.736
B	358.298	7.384.693
C	358.278	7.384.691
D	358.276	7.384.734

Zona Típica Conjunto Patio Sur del Ferrocarril Antofagasta Bolivia  
Superficie total: 31.980 m<sup>2</sup>

Tramo	Descripción del área de protección
1 - 2	Límite oriente, línea por borde poniente de las vías operativas del FCAB.
2 - 3	Límite sur, línea por borde norte del complejo recreativo FCAB y su proyección hasta solera oriente de calle Valdivia.
3 - 4	Límite poniente, por línea de solera oriente de calle Valdivia.
4 - 5	Límite poniente, línea por proyección de deslinde de predios, desde solera oriente de calle Valdivia hasta línea oficial oriente de la misma vía.
5 - 6	Límite norte, línea por deslinde de predios.
6 - 7	Límite poniente, línea por deslinde de predios.
7 - 8	Límite sur, línea por deslinde de predios y su proyección hasta solera oriente de calle Valdivia.
8 - 9	Límite poniente, por línea de solera oriente de calle Valdivia.
9 - 10	Límite norte, línea por proyección de solera sur de calle José Ignacio Zenteno, desde solera oriente de calle Valdivia hasta línea oficial oriente de la misma vía.
10 - 1	Límite norte, línea por proyección de solera sur de calle José Ignacio Zenteno.

Coordenadas SIRGAS - CHILE / UTM 19 Sur		
Tramo	Este (x)	Norte (y)
1	358.278	7.385.190
2	358.306	7.384.593
3	358.261	7.384.591
4	358.246	7.384.769
5	358.251	7.384.769
6	358.277	7.384.771
7	358.258	7.384.966
8	358.234	7.384.964
9	358.222	7.385.187
10	358.224	7.385.187

**Artículo segundo:** Archívense oficialmente los planos de límites Nos. 3-2022 y 4-2022 de límites de Monumento Histórico de la Estación Valdivia del Ferrocarril Antofagasta Bolivia y de la Zona Típica del Conjunto Patio Sur del Ferrocarril Antofagasta Bolivia, ubicados en la comuna y Región de Antofagasta, con el fin de dejar constancia indubitada de su contenido y ajustarse al principio de transparencia y publicidad que debe imperar en los procedimientos administrativos de los órganos de la Administración del Estado.

**Artículo tercero:** Incorpórase el presente decreto al Registro Patrimonial de acceso público, de conformidad a la normativa vigente y lo dispuesto por el artículo 3° N° 30 de la ley N° 21.045, que Crea el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio.

**Artículo cuarto:** Incorpórese por la Secretaría Técnica del Consejo de Monumentos Nacionales la presente declaración de Monumento Histórico de la Estación Valdivia del Ferrocarril Antofagasta Bolivia y de la Zona Típica del Conjunto Patio Sur del Ferrocarril Antofagasta Bolivia, ubicados en la comuna y Región de Antofagasta, en el Registro de Monumentos Nacionales a que se refiere el N° 4 del artículo 30 de la ley N° 21.045.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- Por orden del Presidente de la República, Julieta Brodsky Hernández, Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio.

Lo que transcribo a usted para su conocimiento.- María Paulina Soto Labbé, Subsecretaria del Patrimonio Cultural.